

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

CLXXXII.

TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Verificazione di poteri. — Giuramento dei deputati Lagasi, Romeo ed Arbib. — Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di compimento della rete delle strade ferrate del Regno — Continuazione e fine del discorso cominciato dal deputato Guala nella tornata precedente. --- Annunzio di un'interrogazione del deputato Paternostro al ministro dell'interno sulle condizioni della pubblica sicurezza nella provincia di Palermo — Seguito della discussione del disegno di legge per le nuove costruzioni di strade ferrate — I deputati Bonghi e Baccarini parlano per un fatto personale — Il deputato Zucconi riconosce l'utilità e convenienza del disegno di legge; ritiene però poco efficaci le sue disposizioni, per il concorso troppo gravoso che si chiede alle provincie ed ai comuni. Sostiene la necessità della costruzione di strade ferrate economiche imposta dalla legge, e dice che presenterà su di ciò un ordine del giorno --- Il deputato La Porta fa alcuni confronti fra il disegno di legge proposto dalla Commissione, che egli sostiene, e quelli proposti anteriormente dai deputati Depretis e Baccarini; e passa a fare le sue considerazioni critiche sopra alcune parti del disegno di legge medesimo --- Il deputato Romano Giuseppe, nello svolgere l'ordine del giorno da lui presentato, dimostra come sotto tutti i rapporti sia della massima urgenza il compimento della rete delle strade ferrate. Ritiene che lo scopo del disegno di legge in discussione sia, e debba essere, quello di conciliare l'urgenza, a cui ha accennato, col minore aggravio del bilancio annuale. Con molte considerazioni dimostra anche che, per raggiungere siffatto scopo, sia necessario lasciare al Governo la massima libertà di adottare i mezzi proposti, ovvero di sceglierne e proporre al Parlamento altri migliori sul sistema di costruzione a scartamento ordinario o ridotto, e migliori combinazioni finanziarie, senza però ritardare l'esecuzione dei lavori. Infine svolge il concetto che il miglior modo di risolvere il problema delle strade ferrate si è quello di affidarne la costruzione e l'esercizio all'industria privata.*

La seduta ha principio alle ore due pomeridiane.

Il segretario Melodia dà lettura del processo verbale della tornata precedente il quale è approvato e quindi del seguente sunto di petizioni:

2067. Il Consiglio provinciale di Ancona fa istanza perchè la ferrovia Fabriano-Sant'Arcangelo venga passata dalla 5^a alla 2^a categoria.

2068. La Camera di commercio ed arti di Firenze rivolge alla Camera le più calorose sollecitazioni perchè voglia senz'ulteriore indugio procedere alla discussione dello schema di legge relativo ai compensi dovuti a quella città.

VERIFICAZIONI DI POTERI E GIURAMENTO DEI DEPUTATI LAGASI, ROMEO ED ARBIB.

PRESIDENTE. Dalla Giunta delle elezioni è pervenuta la seguente comunicazione:

« La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica del 3 corrente ha verificato non esservi proteste contro i processi verbali delle elezioni seguenti, e concorrendo negli eletti le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valide le elezioni medesime.

« *Acireale* — Romeo avvocato Giambartolo;

« *Cremona* — Vacchelli Pietro;

« *Viterbo* — Arbib Edoardo.

« *Per il segretario*

« Firmato: Chinaglia. »

In conseguenza io proclamo eletti a deputati gli onorevoli Romeo avvocato Giambartolo, Vacchelli Pietro ed Arbib Edoardo.

Essendo presenti gli onorevoli Lagasi e Romeo, li invito a giurare. Leggo la formola.

(Gli onorevoli Lagasi e Romeo giurano.)

(Succede una pausa di cinque minuti.)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Arbib, l'invito a dar giuramento. Leggo la formola.

ARBIB. Giuro.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL 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 ferroviaria del regno.

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

GUALA. Diceva ieri sera che, a mio avviso, l'Italia trae troppo esiguo profitto dalle ingenti somme che ha investito nelle costruzioni di ferrovie e probabilmente trarrà anche minor profitto da quelle che investirà dopo che il disegno in esame sarà approvato; diceva ancora che oltre alle spese di capitale-costruzione era necessaria un'altra spesa per manutenzione, la quale ragguagliata a 11, 12 o 13 mila lire al chilometro non poteva rappresentare meno di 169 milioni per i 13,000 chilometri, che in parte sono costruiti, ed in parte lo saranno quando il disegno sarà divenuto legge. Soggiungeva ancora che il paese conosce perfettamente questo stato di cose: il paese sa in quali condizioni versi la finanza pubblica; il paese sa quali sacrifici gli costi la costruzione e l'esercizio delle ferrovie; il paese sa che se la finanza nazionale non è florida, non si può dire tale neanche quella dei comuni, dei quali 3500 su 8297, hanno un debito di oltre a 700 milioni. Il paese sa che anche le provincie si trovano in queste condizioni, avendo esse pure un debito che, su per giù, si può ragguagliare ad oltre 100 milioni. Che se a questi 800 milioni di sbilancio provinciale e comunale voi aggiungete i 300 milioni circa che saranno ancora necessari ai comuni per la costruzione delle strade obbligatorie, voi avrete raggiunto un miliardo e 100 milioni circa di debito pubblico non nazionale, non governativo, che pesa sulle finanze locali.

Pur nondimeno, è indubitabile, o signori, che la pubblica opinione, se non si manifesta in tutto o per tutto favorevole al disegno di legge in esame, certo lo seconda di molto. Il paese, in una parola, sente che per provvedere ai suoi bisogni economici e finanziari è pur necessaria una spinta alla produzione nazionale, anche per mezzo della progredita viabilità. Or dunque, il problema si pone in questo modo: da una parte bisogno di aumentare la forza produttiva mediante la progredita viabilità; dall'al-

tra non meno urgente bisogno di ottenere questa nuova viabilità in modo che essa risponda da un lato alle necessità del momento, ma dall'altro risponda altresì ai bisogni della economia pubblica, tanto nazionale che locale. Quali sono i mezzi escogitati per mettere d'accordo queste due idee? Io li ho sentiti in parte esporre nei giorni scorsi da coloro i quali si sono manifestati favorevoli all'idea delle ferrovie ridotte; idea la quale, come voi sapete è doppia: imperocchè, o si parlò di riduzione di ferrovie per minor costo di esercizio mediante la applicazione di quella terza rotaia che del binario farebbe un trinario suscettibile di portar macchine e vetture a scartamento ristretto, oppure mediante la costruzione di ferrovie apposite, chiamate appunto a sistema ridotto, dal loro scartamento minore di quello delle ferrovie ordinarie. Io non credo qui, mentre stiamo discutendo una legge la quale sostanzialmente ha in mira la costruzione di nuove ferrovie, di soffermarmi molto a dire di quel sistema che tende a diminuire soltanto il costo chilometrico di esercizio. E non mi fermo a discuterlo anche perchè gli onorevoli preopinanti non hanno creduto di soffermarvisi di molto a metterlo in evidenza; ma mi importa di dir subito che in quelle ferrovie ridotte, come furono escogitate, e come furono qui rappresentate negli scorsi giorni, e delle quali si sono manifestati caldi fautori l'onorevole D'Amico ed anche l'onorevole preopinante, che ha parlato iersera con tanta competenza e gravità di argomenti, l'onorevole Baccarini, io non vedo nessun ostacolo alla ammissione di quel sistema accanto a quello che si racchiude nel concetto che io mi sono permesso di presentare alla Camera col mio ordine del giorno, e per il quale non domando nessuna privativa d'invenzione, non essendo esso che la riproduzione di quanto si è fatto altrove, ma che non è neanche la ripetizione pura e semplice del concetto che si contiene nell'articolo 19 del disegno di legge.

Le ferrovie ridotte, o signori, hanno dato indubbiamente dei grandi risultati. Io ho qui sotto gli occhi un prospetto favoritomi da un nostro egregio collega, il quale dimostra come sopra la ferrovia a sistema ridotto Torino-Rivoli, che costò 400 mila lire per 12 chilometri, e quindi in media 33 mila lire per chilometro, si siano realizzati dei prodotti netti favolosi, dei prodotti quali nessuna ferrovia ordinaria in Europa, non soltanto in Italia, ha realizzati. Ma si tratta di 12 soli chilometri; ma si tratta qui di un gran centro ravvicinato ad un centro minore bensì, ma pur sempre importante; ma si tratta di un concetto speciale che entra fino ad un certo punto in un ordine d'idee che non può essere quello

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

che noi dobbiamo avere in vista, quando trattiamo la costruzione di 4639 chilometri di nuove ferrovie.

Perciò, o signori, se realmente la ferrovia ridotta può dare questi risultati applicata al percorso Torino-Rivoli, può dare, dico, dei risultati i quali possono essere per gli azionisti e per i costruttori sorgente di grandi benefizi, io non dubito di affermare però che questa sorgente verrebbe un pochino ad essere paralizzata quando fosse applicata sopra linee di maggiore importanza.

Tuttavia, ho detto ieri e ripeto oggi, io non intendo di oppormi a nessuno fra i sistemi escogitati, solo intendo di dimostrare che il sistema dei *tramways* a vapore crea indubitatamente una seria concorrenza a qualunque altro sistema praticato per conciliare la viabilità ferroviaria con le economie.

Il *tramway* a vapore, o signori, trae, come voi sapete, la sua origine da quei carri tirati da cavalli di cui un americano fu l'inventore, e che poco per volta cambiarono il modo di trazione da animale in meccanica per modo che fin dal 1875 i signori Burnham, Parry, Williams e comp. li poterono introdurre nell'*Atlantic avenue* di Brooklyn, e più tardi a Filadelfia dove fu in esercizio parecchio tempo, soddisfacendo ai bisogni di contrade molto percorse dal commercio, e dal movimento dei viaggiatori; il che prima pareva non potersi ottenere altrimenti che con ferrovie ordinarie.

Ma sostanzialmente, mi si dirà, il vostro *tramway* alla fin fine è una ferrovia; tanto fa non andare escogitando nuovi sistemi, mentre di ferrovie appunto stiamo discutendo. No, signori, e questa è la ragione del mio ordine del giorno; non è esatto che il *tramway* condotto dalla macchina a vapore si possa in tutto e per tutto considerare come una strada ferrata; è una strada ferrata per la resistenza dei suoi regoli, è una strada ferrata per la sicurezza e regolarità delle sue comunicazioni, è una strada ferrata per lo scartamento delle rotaie, ma non è una strada ferrata per la celerità, non è una strada ferrata per il sostrato sul quale esso *tramway* corre, non è una strada ferrata per la macchina di cui si vale, e questi tre punti sostanziali su cui ieri sera ho avuto l'onore di chiamare la vostra attenzione, costituiscono la gran differenza fra il *tramway* e la strada ferrata. In sostanza applicate dei regoli d'acciaio finissimo secondo l'invenzione, come vi diceva ieri sera del Bessemer, sagoma Vignolles, di cui si valgono le strade ferrate, e che rappresentano mediante il peso di 26 chilogrammi al metro corrente la resistenza consimile alla resistenza presentata dai regoli delle strade ferrate ordinarie, applicate questi regoli sopra strade già esistenti, sulle strade provinciali, comunali, anche vicinali, se è possibile,

fate tirare questi *tramways* questi convogli di macchine speciali le quali hanno questo doppio carattere loro proprio di essere silenziose, di non fischiare, di non far chiasso, di non gettare buffate di vento che spaventano gli animali che incontrano sulla strada, e di essere fumivore, di non dare cioè nessun incomodo di qualsiasi natura passando in mezzo all'abitato.

Voci. Fumivori? (*Interruzioni vicino all'oratore*)

GUALA. È questione d'intendersi; io per fumivori intendo che non manifestano il fenomeno del fumo, che inghiottiscono il fumo; sono fumivore, cioè, consumano dentro se stesse il fumo; sta bene?

Applicate queste macchine a questi convogli ed avrete ciò che io intendo per *tramway*, ciò che altri vuole intendere invece per strada ferrata ordinaria. Se così vi piace parliamo pure di strade ferrate ordinarie: strade ferrate ordinarie applicate sulle strade della viabilità comune.

Del resto, o signori, non è mica un capriccio mio, non è già una idea mia questa di applicare il sistema che sono venuto narrando, alla parola che lo chiarisce.

A parte l'uso che manifestamente in questioni tecniche fa legge, uso di cui abbiamo molti esempi, uso che ha più di una volta determinata la traslazione da un senso all'altro di una parola; io ho, o signori, a mio favore dei precedenti molto seri. Il ministro francese dei lavori pubblici signor di Fraysseinet ha presentato alla Camera dei deputati di Versailles tutto un disegno di legge chiamando in proposito, *tramways* le strade ferrate, che corrono sulle vie ordinarie dei dipartimenti e delle provincie, ed ha detto nel suo rapporto alla Camera le ragioni per le quali ha creduto fossero convenienti questi *tramways*: quindi anche sulla parola, dacchè la parola esprime un'idea, è necessario che c'intendiamo.

La Camera comprende bene che io non ci metto nessun amor proprio in proposito, che non è una invenzione mia questa di chiamare *tramways* le strade ordinarie sulle quali siansi applicate le rotaie; a me non importa proprio niente, mi basta che ci intendiamo. Ma se questa parola racchiude tutto un concetto, se è adottata dall'uso generale, e più che dall'uso generale, è adottata anche dal linguaggio ufficiale di nazioni vicine, lasciate allora che insista anche sulla parola.

Ecco qui il rapporto del ministro francese in data 29 aprile 1878, che traduco letteralmente dal *Journal Officiel*:

« La questione delle strade ferrate (*delle strade ferrate*, noti la Camera) sulle vie pubbliche preoc-

cupa da lungo tempo tutti coloro, che seguono attentamente il progresso dell'industria dei trasporti. È manifesto che la trazione economica col mezzo di rotaie collocate sulle *routes ou chemins* (dico le parole francesi perchè non saprei trovare in italiano i termini corrispondenti al doppio concetto, altro che facendo la circonlocuzione delle strade provinciali e comunali, cioè strade maggiori e minori) tende ognor più ad introdursi, là dove le circostanze non permettono la costruzione di una vera strada ferrata propriamente detta. Perciò da alcuni anni, molti disegni di legge, d'iniziativa personale dei deputati si sono venuti presentando; ma sopra di essi non ebbe tempo a pronunziarsi la Camera.

« Il Governo non poteva restare indifferente a questa grande questione. Noi abbiamo creduto nostro dovere cercare di risolverla il più presto che fosse possibile.

« Il disegno che noi presentiamo alla Camera (prosegue il ministro) non determina che pochi tipi speciali, parendoci necessario che tutta quanta la circolazione ferroviaria, risponda ad alcuno di questi tipi. Si è fatta questione sulla sovvenzione governativa in favore di queste strade. Alcuno crede che siano d'interesse prettamente locale, e che quindi nessuna sovvenzione debba esser loro data; altri credono che l'interesse locale si congiunga all'interesse generale siffattamente da rendere necessaria non soltanto una sovvenzione ma un intervento diretto del Governo per determinare la costruzione di siffatte strade. Noi crediamo (è sempre il ministro francese che parla), noi crediamo che la verità stia fra queste due opinioni; che convenga cioè accordare una sovvenzione dello Stato, ma solamente quando la strada serva più comuni e trasporti merci e viaggiatori, e si *effettui con motori a macchina*. In altri termini, (ed ecco la denominazione tecnica) in altri termini, sempre quando *le tramway joue le rôle d'un vrai chemin de fer*; » ognora quando il *tramway* esercita il servizio di una vera strada ferrata! Ora voi vedete bene, o signori, che quando io entro in un concetto il quale si è fatto strada nelle aule legislative di una nazione vicina e potente, che intende molto bene i suoi vantaggi economici, e che della sua potenza economica ha dato, non ha guari, esempi splendidissimi, io mi appoggio a tale autorità che non può esser messa in controverso, neanche nel linguaggio di cui si serve a designare i coefficienti di questa sua possanza. Quindi, siamo intesi; io chiamo *tramway* la strada ferrata costruita colle rotaie che ho detto e colla resistenza ordinaria delle altre strade ferrate, collo scartamento eguale a quello delle strade ferrate ordinarie, sopra le vie nazionali, provinciali, comunali e con-

scritti, quando lo permettano le esigenze del carreggio ordinario.

Sapete, o signori, che risultato mi dà il semplice fatto di cambiare l'asse sul quale corre la strada ferrata? Mi dà dei risultati tali che se io li espressi nella loro cifra ultima, senza averla fatta precedere da qualche brevissima considerazione, voi non credereste alla mia affermazione. Accade questo, o signori, che il semplice fatto di non aver bisogno di espropriazioni, di non aver bisogno di un terreno particolare isolato sul quale corra la strada, il solo fatto di non aver bisogno di tutta quella lunga serie di trafile, di noie, di seccature, di litigi, che accompagnano di sovente l'espropriazione, dà un'economia chilometrica media di 210 mila lire. (*Senso*) E coloro che non lo credono... Onorevole Gabelli abbia la compiacenza di seguirmi in questo conto che non è affermato da me, ma da tutti coloro i quali hanno una intelligenza speciale *in re* e portano nella discussione sostenuta anche dalla mia povera persona, l'autorità non soltanto delle loro teorie, ma dei fatti che verrò esponendo. Ecco la dimostrazione.

Un *tramway* costruito e tirato nel modo che ho detto costa in media 22 mila lire al chilometro. E da cultore della scienza statistica mi ricordo che non basta esporre una media, ma che bisogna esporre gli estremi. Ebbene questa media ha il suo limite minimo in 10 mila, 12 mila o 15 mila lire al chilometro, ed il suo estremo massimo di 30, 32 o 35 mila lire; media, ripeto, di 22 mila lire al chilometro.

Ora, signori, le vostre strade ferrate, e ne desumo i dati dalla relazione diligentissima dell'onorevole Morana, costano 219,542 lire al chilometro. Ma in questa spesa, che è di sola costruzione, non è compresa quella del materiale mobile, il quale vi costa 13,000 lire al chilometro. Io mi appello a quanti sono qui costruttori ed intelligenti di strade ferrate per invocare la loro testimonianza in questo: che quando io dico lire 219,500 il costo medio chilometrico, e 13,000 lire soltanto il costo medio di materiale mobile, non esagero in più, ma forse in meno. Totale adunque: lire 232,542 al chilometro.

Ebbene, o signori, il *tramway*, che io vi propongo, vi dà, contro una cifra così grave, 22,000 lire in media, compreso il materiale mobile. (*Movimenti*)

Intenda bene la Camera, che io mi riferisco qui al costo medio di costruzione e di materiale mobile come è conteggiato dalla Commissione, senza referenza piuttosto all'una che all'altra linea.

Or bene, sopra questa base, che ripeto, se avete la sofferenza di ascoltarmi per un momento, vedrete che non è cervellotica, ma fondata sopra fatti, la proporzione è questa: costo medio chilometrico,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

materiale mobile compreso, delle strade ferrate ordinarie 232,542; costo medio del *tramway*, pure col materiale mobile compreso, 22,000!

Differenza in meno 210,542 lire per ogni chilometro!

Io ho istituito un calcolo, che mi dà i seguenti risultati veramente straordinari. Ho supposto che dei 4938 chilometri di nuove strade ferrate progettate dall'onorevole Commissione in tutte le categorie, compresa quella del limbo, cui accennava l'onorevole mio amico Lugli, un terzo solo, cioè, 1646 chilometri, fosse suscettivo di essere trasformato da strada ferrata in *tramway*; ottenni un'economia... non voglio dire subito la somma, perchè mi si può rispondere; ma 1646 chilometri sono molti; badate, la vostra affermazione pecca nella premessa.

No, signori: sommate i chilometri della quarta categoria coi 700 della quinta, quelli cioè che sono in costruzione per questi diciotto anni, sommate queste due cifre, e voi avrete un totale di 1890 chilometri. Quindi non è esagerazione il supporre che almeno 1646 di questi, senza tener conto di quelli compresi nelle altre categorie siano suscettibili della trasformazione. In ogni caso è una supposizione che, se non varrà in senso assoluto, servirà almeno a dare una idea approssimativa del conto che istituisco.

Del resto ieri sentii alcuno a parlare qui della possibilità d'applicare i sistemi ridotti alla terza categoria.

Ma io non voglio specializzare più l'una che l'altra: mi basta dire che il *tramway* è particolarmente suscettibile di buona applicazione sulle linee che non superano i 70 od 80 chilometri.

Or bene, signori, supponendo che al terzo soltanto della misura delle strade proposte, sia possibile sostituire i *tramways* alle strade ferrate, sapete quale ne sarebbe il risultato ultimo? Il risultato ultimo sarebbe un'economia di 346 milioni e mezzo! Vi pare, signori, che metta il conto di guardarci dentro? Vi pare che metta conto di esaminare con una certa serietà di proposito se questa economia sia possibile?

Ma v'ha di più. Ho calcolato la media delle costruzioni ferroviarie e la media del materiale mobile, inferiore generalmente a quello che è realmente, ed ho calcolato la media del costo chilometrico del *tramway* superiore a quella che è generalmente; poichè, salve poche eccezioni per le strade le quali corrano tutte sulle montagne e che abbiano delle acclività e delle declività molto sensibili, che necessitano per conseguenza di lavori speciali, salve queste eccezioni, dico, tutte le strade

piane, tutte quelle della valle del Po, tutte quelle le quali non hanno cotali pendenze superiori, per esempio, al 3 per cento, si possono avere per un costo chilometrico di 10, 12, 15 mila lire, ed allora, o signori, i 346 milioni divengono 350, 360, 370, ed invece di avere uno stanziamento di 50 o 60 milioni all'anno, voi lo potrete ridurre a 28 o 30: ad uno stanziamento cioè, il quale vi renderebbe possibile una di queste due cose: o una grande economia, della quale avete pur bisogno per le esigenze della finanza pubblica e comunale; o la costruzione di quelle altre ferrovie, di quegli altri *tramways* della 5ª categoria, i quali per oltre 700 chilometri non sarebbero compresi ora nelle costruzioni da farai in questi primi 18 anni.

Ho parlato, o signori, dell'economia di costruzione, ma c'è di più: c'è l'economia di esercizio che non è niente indifferente. L'esercizio delle strade ferrate ordinarie costa da 11 a 13 mila lire al chilometro, le quali moltiplicate per 1646 chilometri di *tramways*, che io suppongo possibile di sostituire alle strade ferrate, vi danno il costo totale annuo dell'esercizio in 21 milione.

Il costo d'esercizio del *tramways* è invece generalmente di sole 2200 lire all'anno. Ma io ho voluto essere largo per non essere accusato d'aver esagerato le cifre a sostegno del mio sistema, ed ho calcolato l'esercizio del *tramway* in lire 3 mila all'anno. Ora 1646 chilometri moltiplicati per 3 mila lire vi danno, se il conto torna, 4,938,000 lire; economia annua nell'esercizio del *tramway* anzichè della strada ferrata, 16,460,000 lire; quindi minor costo di costruzione, al *minimum*, 346 milioni, minor costo d'esercizio annuo 16 milioni e mezzo. Mi pare che quando non fosse che questo, basterebbe per fermare la vostra nobile attenzione. Ma c'è ancora qualche cosa. La strada ferrata ordinaria ha bisogno di avere poche curve e poche pendenze, cioè curve e pendenze che sono *a priori* calcolate, e che quando eccedano, non è più possibile il suo percorso, tranne colla costruzione di grandi opere le quali evitano e le curve e le pendenze.

Or bene le nostre strade ferrate ordinarie non superano che una pendenza massima del 3 e mezzo per % anzi per la strada dei Giovi, dell'Appennino ligure, che ha in alcuni punti questa pendenza del 3 1/2 per %, si adoperano macchine speciali; le macchine ordinarie non vanno oltre al 3 per %. Ora i *tramways* superano con una velocità di circa 18 chilometri all'ora una pendenza del 5, e del 5 1/2, per %. Anche questa è una circostanza molto notevole in un paese montagnoso come il nostro, è una circostanza la quale dimostra come non solamente i comuni e le provincie nella pianura potranno servirsi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

di questo mezzo, ma anche le provincie ed i comuni delle nostre valli, delle nostre Alpi, e dei nostri Appennini.

Perciò ho voluto notarla a beneficio del sistema che propugno, in quanto che mi pare che realmente risponda ad un bisogno di cui tutti sentiamo l'urgenza. Poi quando voi avete questo beneficio realizzato nella costruzione e nell'esercizio, ne realizzate un altro non dispregevole nella spesa che è necessaria a chi corre il *tramway* o la strada ferrata.

Presentemente le tariffe delle strade ferrate sono sulla base di 12 centesimi e mezzo per la prima classe; la tariffa del *tramway* è di 7; economia 5. Sopra il movimento annuo delle merci e dei viaggiatori una economia di 5 su 12 per ogni chilometro percorso mi rappresenta in fin d'anno una cifra non indifferente, una cifra sensibile, una cifra che bisogna valutare in una discussione di questa natura. Ma ho promesso, o signori, di darvi la dimostrazione di fatto di quanto son venuto dicendo; imperocchè sarebbe in realtà comodo portare alla Camera o altrove delle cifre che l'onorevole Gabelli o altri che si sono *a priori* mostrati contraddittori del sistema che io propugno, potessero facilmente oppugnare.

Io, o signori, ho qui dei documenti che dimostrano che queste cifre non soltanto sono vere, ma sono inferiori al vero; cioè, che ho esagerato in meno, così non mi si potrà opporre nessun peccato di iperbole in favore del sistema che propugno. Io ho qui, signori, un documento stampato, ed è una offerta che la casa Mackenzie di Londra, la quale ha stabilimenti in Italia, e che gode buona riputazione di solidità, ha fatto alla città di Torino, per la costruzione d'un *tramway* a vapore fra Torino e Giaveno. Fra Torino e Giaveno corrono 37 chilometri, comprendendo in essi una piccola diramazione da Mirafiori a Stupinigi. Dico questo per coloro che conoscessero la località e potessero oppormi che non sono completamente 37 chilometri. Ma non solamente questi 37 chilometri si propone la Casa costruttrice di fare, collocando i regoli di ferro, come ho detto, sulle strade ordinarie della provincia di Torino, e dei comuni interstanti, ma si offerse altresì di fare sette chilometri di strada comunale che manca, fra Trana e Giaveno, con trincee, con ponte sul Sangone, in una parola con tutte quelle grandi spese che sono necessarie sulle strade ordinarie. Or bene, signori, essa farebbe 37 chilometri di *tramway* e sette chilometri di strada ordinaria con tutte queste nuove costruzioni, sapete a qual prezzo? Al prezzo di 670 mila lire a capitale perduto e per 70 anni di esercizio. La questione nel momento in cui vi parlo è pendente, im-

perocchè il municipio di Torino ha proposto la riduzione dei 70 anni di esercizio.

Applicate a questa offerta, fatta seriamente ed accompagnata da deposito di discreto capitale in garanzia, i conti che son venuto facendo, e troverete che calcolando in sole 20,000 lire cadauno i sette chilometri di strada comunale, restano 530,000 lire da dividere fra i 37 chilometri di *tramways*, cioè in poco più di 14,000 lire al chilometro!

E notate che i vantaggi della proposta si riassumono così, nello stampato che ho sott'occhi e che metto a disposizione di chiunque voglia esaminarlo:

Una solida strada atta per merci e passeggeri, con facilità di servizio cumulativo colle altre linee;

Facilità di passare nei luoghi abitati senza dar noia, non producendo la macchina nè fumo, nè rumore e senza pericolo, potendo il convoglio superare comodamente qualunque curva ed arrestarsi quasi istantaneamente;

Brevissimo tempo necessario per la costruzione;

Impiego dei migliori materiali tanto per la strada che per i carri;

Stazioni e magazzini alle estremità della linea;

Macchine perfezionate a sei ruote di cui due col'asse mobile orizzontalmente;

Vetture anche a sei ruote, di cui due ad asse fisso e le quattro estreme ad asse mobile;

Tariffe di viaggiatori a 7 centesimi il chilometro per la prima classe, 5 per la seconda;

Libertà di circolazione per gli altri veicoli, e via dicendo.

E tutto questo per poco più di 14,000 lire al chilometro! (*Senso*)

Voi vedete, o signori, che quando vi parlava di 22,000 lire al chilometro, in media, io ero al disopra anzichè al disotto del vero. Ieri ho pure accennato ad un'altra strada progettata in quarta categoria, lunga 72 chilometri; per la quale si offre la costruzione a *tramway* mediante il premio di 720 mila lire a capitale perduto e a 45 anni di esercizio.

Qui il *tramway* si potrebbe avere col sacrificio di sole 10 mila lire al chilometro. Questo sistema offre dunque dei vantaggi molto seri e che meritano tutta la nostra attenzione.

Capisco bene, ci sono i tecnici, ci sono gli ingegneri ai quali non pare che queste cose siano possibili, ma alle loro teorie io oppongo i fatti, fatti noti, e per i quali all'occorrenza è facilissimo ottenere quei maggiori ragguagli che si possono desiderare. E qui, o signori, io non ho finito ancora l'enumerazione dei benefizi arrecati dai *tramways* applicati alle strade ordinarie; noi abbiamo ancora da essi un beneficio grandissimo nella facilità che non potrà a meno di derivarne per la costruzione di tutte le strade ordi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

narie che al giorno d'oggi sono ancora in gran parte allo stato di desiderio. Io della classificazione delle strade comunali mi sono fatto un abbozzo per portarlo innanzi all'intelligenza vostra e trarne con voi quelle deduzioni che mi paiono logiche. La classificazione delle strade ordinarie obbligatorie, come risulta dagli elenchi rettificati a tutto il 31 dicembre 1876; presentati alla Camera dall'onorevole Zanardelli il 7 giugno 1877, vi dà questo, che la spesa che era giudicata necessaria per costruire tutte le strade obbligatorie, era di 377 milioni; che di questi fino al 1876 ne furono spesi 71 e un quarto, che rimanevano a spendersi altri 306 milioni per completare la rete di queste strade.

Or bene, o signori, quando voi rendiate possibile col vostro voto l'applicazione del *tramway* sulle strade ordinarie, avverrà che, cumulando il costo medio di una strada ordinaria che è di poco più che 20,000 lire al chilometro, col costo del *tramway*, si potrà più facilmente ottenere coordinata, e per quanto sarà possibile completa, tutta la rete stradale; così la costruzione di un'opera seconderà la costruzione dell'altra.

Quindi quel prezzo medio, di cui vi parlava prima, diminuirà, imperocchè qualunque costruttore il quale abbia l'incarico di aprirvi la strada e intenda praticare i regoli su quella, vi darà presumibilmente i risultati che offre la casa Mackenzie mediante la concessione dell'esercizio per un determinato periodo di anni. Quindi il costo chilometrico totale per l'una e per l'altra strada sarà inferiore al costo chilometrico particolare per le due strade separate. Da ciò si vede, che anche ridotti a questi soli i benefici dei *tramways*, sarebbero già di per sè rilevantissimi.

Ma ho dimenticata una circostanza, sulla quale mi piace richiamare la vostra attenzione, ed è questa: Io ho presupposto che 1646 chilometri di strada ferrata ordinaria, possano esser sostituiti dal *tramway*, che corre sulle strade già esistenti. Nell'economia generale della nazione questi 1646 chilometri valgono qualche cosa? Certo che valgono qualche cosa, perchè, o signori, sono 1646 chilometri risparmiati alla coltivazione, e vale la pena di tenerli in qualche conto.

Vediamo brevemente ora quali siano i caratteri particolari che controdistinguono questo mezzo di locomozione.

In sostanza, o signori, la differenza che io fo tra il *tramway* e le ferrovie ordinarie e ridotte si riassume in questi punti sostanziali. Il *tramway* cammina sempre sopra una strada preesistente, non è mai isolato; invece la ferrovia ordinaria o ridotta cammina d'ordinario sopra una strada isolata e spe-

ciale. Qui mi piace di notare, per coloro che si sono fatti sostenitori unicamente del sistema ridotto, come anche nel concetto dell'onorevole Commissione, il sistema ridotto non si presenti in modo assoluto, ma solamente in modo parziale. Dice l'articolo 19: *Si potrà permettere, ecc.*; io domando invece che col vostro autorevole voto sanzionate fin d'ora la facoltà, la permissione al Governo di accordare, sempre, quando le condizioni speciali lo consentano, la sostituzione di questi *tramways* al tracciato delle ferrovie ordinarie.

Il *tramway* è tirato da macchine speciali, le quali appunto per la loro costruzione permettono di passare e sulle strade ordinarie e dentro il perimetro dell'abitato. Il *tramway* si arresta immediatamente ad una distanza media da uno a tre metri. Il *tramway* permette di servirsi di un personale unico, del personale stesso il quale ha cura delle strade provinciali e delle strade comunali, mentre invece la strada ferrata, o ridotta o ordinaria, esige un personale proprio. Il *tramway* non fa uso nè di casotti speciali ferroviari, nè di stazioni. Esso si arresta senza inconvenienti in mezzo all'abitato. Una bottega qualunque gli serve di stazione; non ha bisogno di nessun fabbricato speciale che lo assista. Invece col sistema ordinario voi vedete quante spese sono necessarie a questo scopo.

La costruzione del *tramway* ed il suo esercizio lasciano libera la strada nei momenti in cui esso non passa, appunto perchè la rotaia è collocata a fior di terra; mentre invece la strada ferrata, anche ridotta, esige una proporzionalità di terreno a lei soltanto destinata, e cresce la elevazione ordinaria per la sagoma delle rotaie. Il *tramway* non ha bisogno di espropriazioni e di tutto quel codazzo che ho detto dapprima, di liti, di seccature e di noie, perchè corre sopra una strada preesistente, e quando è intervenuto l'accordo delle provincie e dei comuni tutto è fatto. Il *tramway* finalmente ha lo stesso scartamento e la stessa resistenza delle ferrovie ordinarie; la ferrovia ridotta invece non ha nè lo scartamento nè la resistenza delle ferrovie ordinarie.

Il *tramway* permette sulla sua linea, e in casi straordinari, il percorso dei vagoni ordinari delle strade ferrate; mentre invece la ferrovia ridotta non può permetterlo, appunto perchè la distanza delle sue rotaie è diversa dalla distanza che passa tra le rotaie sulle strade ordinarie. Finalmente, o signori, questa è la ragione che mi pare sostanziale, il *tramway* è una istituzione semplice, familiare, alla buona: esso non ha bisogno e non richiede l'intervento governativo: una legge generale, ch'è quella che regola i trasporti, lo disciplina, ed il Governo non interviene, quando sussidia, che una volta per

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

vedere se è seria la costruzione, se sono seri e regolari i patti, in base di che concede, o non concede i sussidi domandati. In tal modo il Governo non è più nè costruttore nè esercitatore unico, come diceva ieri l'onorevole Baccarini: il Governo non interviene, come dissi, che una volta per vedere se il *tramway*, pel quale si domanda il sussidio, oltre agli interessi locali, serva anche agli interessi generali. Accordato il sussidio, è lasciato alle provincie ed ai comuni di sorvegliare che gli orari e l'esercizio siano fatti con quella precisione e con quella regolarità che interessano le popolazioni cui debbe servire, senza che il Governo entri nè con personale, nè con disposizioni che qualche volta possono vincolare la libertà dell'esercizio del traffico, e sempre poi costituiscono una mansione che esorbita dal suo ufficio.

Ma, si oppone da qualcuno, il vostro *tramway* corre con una velocità media di 18 a 20 chilometri all'ora: è troppo poco; la celerità è uno dei bisogni delle strade ferrate, e 18 o 20 chilometri non servono a questo bisogno. Vediamo se la obbiezione sia vera. Certamente, o signori, non bisogna farsi illusione, il *tramway* non vi può dare (o, se ve la dà, è a rischio e pericolo) una celerità maggiore oggi, allo stato dei trovati meccanici, di 18 o 20 chilometri all'ora; ma è egli vero che i centri, per i quali io propongo la sostituzione del *tramway* alla ferrovia, abbiano bisogno di una celerità maggiore? Innanzitutto, è egli vero che la celerità sia l'elemento sostanziale delle costruzioni ferroviarie? Io non lo credo, o signori. Prima di tutto ponete mente che il *tramway*, il quale si ragguaglia a 20 chilometri all'ora, vi dà una velocità dal più al meno consimile, se non eguale, alla velocità che vi danno i treni *omnibus* su gran parte delle strade ferrate italiane. E badate bene, i treni *omnibus*: ho escluso dal mettere in conto tutti quei punti i quali sono serviti anche da treni diretti; io esamino semplicemente i punti i quali sono serviti da treni che non sono mai diretti, ed affermo che la celerità di questi treni non è di gran lunga superiore alla celerità dei *tramways*, e che, in ogni caso, questa leggerissima maggiore celerità costa troppo caro di fronte ai benefici che può dare il *tramway*, nonostante la sua celerità minore. Io cito alcuni esempi che ciascuno di voi può constatare coll'erario delle ferrovie alla mano.

Tutti i treni da Torino a Cuneo sono *omnibus* o misti, ed impiegano tre ore e cinque minuti a percorrere 86 chilometri; media 28 chilometri all'ora.

Tutti i treni da Torino a Pinerolo impiegano un'ora e mezza a far 38 chilometri, quello misto ne impiega 2, media 19 chilometri all'ora. Da Torino

a Savona, ch'è una grande linea, si impiegano sette ore a far 156 chilometri, 28 chilometri all'ora. Se scendete alle ferrovie che non servono a grandi centri, ne trovate di quelle in cui s'impiega anche un tempo maggiore. Da Vercelli ad Alessandria 2 ore 1/4 per far 56 chilometri; da Alessandria a Cavallermaggiore s'impiegano 4 ore 1/2 per far 96 chilometri; da Asti a Castagnole 3/4 d'ora per 21 chilometri; da Asti a Mortara 4 ore per 74 chilometri, il che dà una velocità di meno di 20 chilometri all'ora. Da Saline a Cecina s'impiega un'ora e un quarto per 30 chilometri; da Cagliari ad Iglesias due ore ed un quarto per 54 chilometri. Tale è la velocità che vi danno le strade ferrate coi treni *omnibus*.

Ora, signori, provatevi a fare i conti, e vedrete se i tre o quattro chilometri in più che vi dà la strada ferrata ordinaria, non si risparmiano col *tramway*. Il *tramway* passa bravamente in mezzo ai luoghi abitati, e non avete bisogno di recarvi ad incomode stazioni, spesso lontane; state sull'uscio di casa vostra, e quando passa il *tramway*, non avete che a salire, non c'è bisogno di sciupare un quarto d'ora per avere il biglietto, il biglietto vi si dà durante la percorrenza; non avete ad aspettare pel carico dei vostri bagagli, ve li caricano lì per lì. Tutto questo è tempo guadagnato.

Ma, del resto, credete proprio che sia vero che la celerità sia una delle potenze delle strade ferrate? Io vi ho dimostrato col fatto che non è vero, e che se questa potenza esiste, sarà anch'essa in molti casi soltanto allo stato potenziale, una di quelle che non si esplicano, una di quelle potenze, per ripetere una bellissima frase detta l'altro giorno dall'onorevole Gabelli, simile all'acqua della *gora* che passa ma non batte sulla paletta del mulino.

Ma, indipendentemente da questa mia opinione, io argomento in contrario per dimostrarvi come non sia vero che la celerità per i centri minori, per i centri di raccordamento, come si dicono, sia la condizione essenziale della comunicazione. Basta che questa comunicazione sia sicura e regolare, e la celerità di 18 o 20 chilometri all'ora è più che sufficiente per contentare qualsivoglia esigenza.

Vedete, o signori, che cosa dicono in proposito autori accreditatissimi. L'ingegnere Rivera, il quale ha diretto all'onorevole Baccarini una particolareggiata ed esattissima relazione sulle ferrovie a sezione ridotta, ha dimostrato come non sia vero che la celerità è la maggiore potenzialità che si esige nelle strade ferrate. Udite che cosa dice:

« A misura che il numero delle ferrovie va ingrossando e che l'esercizio prende maggior misura, si osserva un fatto inatteso: si osserva che il nu-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

mero dei viaggiatori va continuamente diminuendo, e che il traffico delle merci assume uno sviluppo che non si era saputo prevedere.

« La preponderanza della merce sui viaggiatori diventa ancora più manifesta sulle linee secondarie, e la grande velocità perde affatto ogni importanza. Dai dati statistici comunicati dalle amministrazioni dei vari Stati, risulta che il numero dei viaggiatori per chilometro d'esercizio, è inferiore alla metà di quello che era nel 1850; risulta invece che per le merci a piccola velocità vi è un sensibile e notevole aumento. »

Or dunque, o signori, se è questione di servire merci anche nelle grandi linee a preferenza dei viaggiatori, che cosa direte delle linee secondarie, delle linee di raccordo alle quali è essenzialmente diretto il sistema che ho avuto l'onore di venire indicando? Indubitatamente resta dimostrato che la celerità non è una delle condizioni della locomozione ferroviaria, e che basta la regolarità e la sicurezza del servizio. Si dice da alcuni che in fondo la larghezza delle nostre strade comunali non è sufficiente. Noto anzitutto che io di questa questione non ho voluto farmi risolutore; io ho detto che ciò si faccia sempre quando le condizioni generali del carreggio lo permettano; ma in ogni caso la larghezza ordinaria di 5 metri è sufficiente, anche calcolando che nei punti più ristretti il *tramway* potrà fare aspettare momentaneamente il carico di fieno od altro che passi, come succede sulle strade ferrate, dove, al valico del binario, i veicoli od i carri si arrestano al passaggio dei convogli. Del resto poi, siccome il *tramway* toglie il 90 per cento del carreggio ordinario, voi vedete come la eccezione si riduca a men che niente.

M'importa, o signori, di dire un'ultima parola, ed ho finito, sul sistema che ho proposto dei sussidi. Io ho proposto il sistema di sussidio in modo, non solamente diverso, ma contrario a quello proposto dal Governo e dalla Commissione per le altre strade. Mentre il Governo e la Commissione credono conveniente che i sussidi aumentino in proporzione del maggior costo, io credo invece conveniente che essi decrescano. Io propongo che fino a 20,000 lire per chilometro nella costruzione dei *tramways* il sussidio sia del 50 per cento; che da 20 a 30 mila il sussidio decresca al 40 per cento; da 30 a 40 mila il sussidio scenda al 25 per cento; oltre 40 mila non sia dato sussidio. Ed ecco la ragione. Anzitutto desiderando che la ingerenza governativa non si esplichi, tranne che nelle disposizioni generali che regolano la viabilità, doveva pur regolarsi in modo che esso potesse coi sussidi che dà anche astenersi da questa ingerenza. Ma, in secondo luogo, il *tramway*

è un sistema eminentemente economico; e voi sapete che la economia è un sacrificio, la economia è uno sforzo, la economia è una di quelle cose che sono accompagnate da una quantità di tentazioni.

Io conosco dei comuni che in occasione dell'impianto dei *tramways*, domandano di cambiare i selciati delle loro traverse, domandano dei *châlets* per fare delle piccole stazioni, domandano le tettoie capaci per le merci; e il costruttore farà; ma allora il buon prezzo di 10 e 15,000 lire al chilometro sale a 25 e 30,000 lire, e il prezzo medio che ho calcolato in 22 mila lire si aumenta e se ne va la economia. Perciò ho rispettato le esigenze di alcune località, le quali necessariamente vogliono un costo maggiore per le condizioni del terreno; ma mi sono ristretto in modo, che il sussidio governativo non possa fare null'altro che secondare le spese veramente necessarie. Tuttavia, anche su questo io non insisto: ho detto le mie ragioni, se altri crederà che non siano attendibili, potrà proporre un emendamento. Per conto mio, non ho nessuna ragione per oppermi che il sussidio governativo anche per questi tracciati sia uguale agli altri.

Onorevoli colleghi; ho detto con semplici parole, ma con un convincimento profondo, e che trova la sua base non solo nella teoria, ma nel fatto di cui sono ogni giorno testimone ne' miei paesi, le ragioni che a parer mio secondano il concetto che vi ho proposto. Torno a ripeterlo, questo mio concetto non obbliga alcuno, non mira a diventare un precepto legislativo. È una semplice facoltà data al Governo.

Ma oltre alle ragioni che ho dette per far accogliere e sanzionare col vostro voto questo mio concetto, ve n'è un'altra molto più grave e più convincente. In materia di strade ferrate, o signori, regge la teoria di Galileo, che le molecole si attraggono a grande distanza, a piccola distanza si respingono. Tutto quel complesso di gelosie e di artifizii che si mettono in giuoco per ottenere piuttosto l'uno che l'altro tracciato, prova non soltanto la legittimità in certo modo di queste gelosie e di questi sospetti, ma trova la sua ragione di essere nel fatto che, non solo la importanza morale, ma molte volte anche dei veri bisogni economici di un centro possono essere pregiudicati da un tracciato che non li rispetti. Or bene, signori, quando voi economizzate una spesa tanto rilevante, come è quella che ho detto, voi avete la possibilità di mettere anche delle linee parallele, le quali non faranno che aumentare il traffico e la produzione dei centri attualmente respingutisi fra di loro, come molecole troppo vicine.

Io sottopongo al vostro giudizio questo mio concetto, e lo raccomando alla vostra benevolenza; in

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

ogni caso io fin d'ora mi inchino al vostro voto, persuaso che qualunque esso sia, risponderà sempre ai veri bisogni economici e politici del paese ai quali tutti collo stesso amore e colla stessa sollecitudine ci studiamo di provvedere. (*Segni di approvazione*)

ANNUNZIO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO PATERNOSTRO AL MINISTRO DELL'INTERNO SULLE CONDIZIONI DELLA PUBBLICA SICUREZZA NELLA PROVINCIA DI PALERMO.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro dell'interno do lettura di una domanda di interrogazione a lui diretta, testè pervenuta alla Presidenza.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il signor ministro dell'interno sulle condizioni della pubblica sicurezza nella provincia di Palermo, e su tuluni fatti briganteschi che si dicono colà avvenuti recentemente.

« Paternostro. »

Domando all'onorevole ministro dell'interno se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

DEPRETIS. *presidente del Consiglio e ministro dell'interno.* Se piace all'onorevole Paternostro, risponderci alla sua interrogazione nella seduta straordinaria di lunedì.

PATERNOSTRO. Il caso richiederebbe un po' più di sollecitudine, ma accetto la proposta dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Questa interrogazione dunque sarà posta in seguito alle altre messe all'ordine del giorno per la seduta di lunedì mattina alle 10 antimeridiane.

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

PRESIDENTE. L'onorevole Bonghi ha facoltà di parlare per un fatto personale; lo prego di volerlo indicare.

BONGHI. Indicherò assai brevemente il mio fatto personale, e ne verrò a capo con poche parole.

Esso ha motivo non in alcuna cosa sgradevole che mi sia stata detta, bensì nella cortesia colla quale l'onorevole Angeloni prima, se non erro, e l'onorevole Baccarini, hanno fatto menzione di me, riferendo l'uno e l'altro il presente disegno di legge all'ultimo articolo della legge del 1870, della quale io

fui relatore. Essi hanno detto che il presente disegno di legge sia naturale conseguenza e frutto di quello, sicchè io deva essere, colla Commissione di cui fui presidente e relatore, ritenuto quasi responsabile del progetto che ora la Camera discute.

Quell'articolo diceva 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 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. Saranno altresì regolate le forme ed i modi per la costituzione dei consorzi comunali e provinciali allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee a cui sono interessati. »

Ora, io vorrei, se l'onorevole presidente me lo permette, assai brevemente dire come quest'articolo, di cui mi si dichiara autore, e di cui fui certo espositore alla Camera, non abbia davvero avuto per necessaria e naturale conseguenza il disegno di legge che sta ora davanti alla Camera, e come non legghi questa supposta connessione, nè punto, nè poco, il mio voto.

Quest'articolo che io ho letto alla Camera non era già nuovo, l'onorevole Baccarini lo saprà meglio di me; ma esso era una riproduzione dell'articolo 5 della legge del 14 maggio 1865, così concepito: « Il Governo del Re presenterà nella prossima Sessione legislativa un progetto di legge per la classificazione delle ferrovie e per la costituzione di consorzi provinciali e comunali allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee complementari della rete ferroviaria del regno. » Nell'articolo ultimo della legge del 1870 non si faceva altro che allargare il concetto dell'articolo 5 della legge del 1865, e renderlo adeguato a tutto quanto il problema che importava di risolvere. « Occorre, diceva allora il relatore, determinare quali debbano essere le linee arteriali primarie e quelle complementari del regno, affinchè soprattutto le provincie, i comuni e i privati, tutti quelli insomma ai quali preme, abbiano nell'intervallo che occorre allo Stato per compiere le reti primarie e secondarie, una mira certa a cui dirigere i loro sforzi. »

Il concetto era spiegato dalle parole della relazione: « È necessario, vi si diceva, che il problema della spesa da stanziarsi dallo Stato e dalle provincie nella costruzione delle strade sia ponderato da capo, e compiuto collo studio del tracciato normale, così delle strade primarie, come delle secondarie, che si deve eseguire via via in ciascuna re-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

gione, determinandovi gli anni in cui deve essere compiuto, e i mezzi coi quali vi si possa far fronte, e si chiarisca alle provincie e ai comuni la somma di spese alla quale dovranno sottostare per quelle strade, alla costruzione delle quali lo Stato, o non può concorrere punto, o in assai picciola parte. »

Questo codice, se ci si permette di dire così, della rete italiana, è necessario se anche non si potesse fin d'ora scriverne tutte le disposizioni, e non si potesse alla prima giungere se non solo a definire le strade primarie e le complementari di prima categoria. Anche questo solo basterebbe a dare unità agli sforzi, alle intenzioni, ai desiderii delle provincie, dei comuni e dei privati.

Queste parole bastano da per sé sole a chiarire, che ciò che la legge del 1870 ritornava a chiedere, ciò che pur troppo non è stato fatto nell'intervallo di questi 8 anni, colpa soprattutto di una Commissione che non concluse nulla, non è punto nè poco fatto col presente disegno di legge.

Ciò che si chiedeva in quell'articolo era un tracciato normale: io domando all'onorevole Baccarini, del quale riconosco la grandissima competenza, e del quale anzi ricordo un discorso fatto alla Camera sulle lacune del tracciato attuale delle ferrovie italiane, se questo tracciato normale è stabilito con la legge presente; se egli sarebbe, per esempio, disposto a provare alla Camera che sia organico il concetto di un nuovo nucleo di ferrovie napoletane, a poca distanza da Foggia, a Ponte Santa Venere, dove dovrebbe, se questo disegno di legge andasse in esecuzione, intrecciare la linea da Candela alla Fiumana; e l'altra, a settentrione, che se ne spicca per Avellino, ed un'altra, a mezzogiorno, per Venosa-Altamura a Gioja, ed una quarta alla linea Pecten-Torremare.

Io domando all'onorevole Baccarini se egli sarebbe disposto a provarmi che il concetto della linea di Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca, il suo posto nel tracciato normale d'Italia sia pari a quello della linea di Battipaglia-Policastro-Castrocucco, o a quello della linea da Cosenza a Nocera-Tirrena, od a quello della linea della marine di Catanzaro.

Non vede l'onorevole Baccarini che qui appunto quello che manca a questa legge, quello che egli sarebbe stato capacissimo di fare, e quello che è dolorosissimo che non abbia avuto il tempo o la volontà di fare, quando è stato al Ministero dei lavori pubblici, è questo tracciato normale della rete delle strade ferrate italiane?

Io potrei fare molte altre domande all'onorevole Baccarini, ed egli dovrebbe consentirmi che se quella colpa che la Commissione gli appone di aver

dovuto far troppo in fretta, non è, com'egli ha sostenuto, la vera, forse sarebbe pur costretto a confessare che qualche altra influenza e non la fretta è stata la causa di questo aggruppamento confuso di strade che c'è stato presentato in minor misura da lui, ed in maggior misura dalla Commissione.

Ancora, ciò che quell'articolo chiedeva, era che fosse determinato il tempo preciso a ciascuna costruzione; e qui invece abbiamo un tempo indeterminato, abbiamo un tempo complessivo per costruzioni, delle quali non è detto, nè come, nè quando, nè in qual anno di questo periodo di tempo debbano essere incominciate e finite; sicchè, se queste costruzioni dovessero incominciare tutte nel primo anno del periodo di tempo, scritto nella legge, si avrebbe per tanti anni un capitale inutile, cioè per tanti anni quanti ne occorrerebbero sino a che tutte queste strade potessero essere esercitate ed usate.

Invece che cosa si domandava dall'articolo ultimo della legge del 1870? Si domandava che i tempi fossero determinati, perchè ciascuna linea fosse fatta nell'ordine dell'importanza sua, e desse frutto allo Stato nel più breve termine possibile. E poi in quell'articolo non si diceva, come oggi vi si propone, che a tutta la spesa occorrente per le strade ferrate si dovesse far fronte mediante un debito dello Stato, che non è troppo in grado di farne; mediante un debito delle provincie e dei comuni, che non sono punto in grado di farne; ma si era intesi che una parte almeno di queste strade ferrate, come si era andata facendo negli anni anteriori, si andasse facendo sempre più negli anni posteriori, mediante il soverchio delle entrate ordinarie dello Stato.

Sicchè, quali sono le differenze essenziali del disegno di legge chiesto dal Parlamento al Governo nell'articolo ultimo della legge del 1870, e di quello che ora è davanti alla Camera in discussione? Le differenze sono tre, e ve le dirò con così poche parole, che nessuno potrebbe desiderarne di meno. L'articolo della legge del 1870 chiedeva al Governo una classificazione ponderata, una esecuzione determinata nel tempo, ed alla quale non si dovesse provvedere con debiti, se non quando e dove l'entrata ordinaria non fosse bastata. Invece che cosa dà il disegno di legge presente al Parlamento e al paese? Dà una classificazione tumultuaria, un'esecuzione capricciosa, e un debito che il ministro calcola di un miliardo, ma che nessuno crede qui che possa fermarsi prima che arrivi a due miliardi.

Questi sono i tre caratteri distintivi, i tre caratteri che, secondo me, diversificano il disegno di legge che il

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

Parlamento voleva dal Governo da quello che ora discutiamo. Perciò io non credo nè punto nè poco che coloro i quali volevano il primo disegno, sieno obbligati a votare il secondo. E lo credo tanto meno perchè di quella ragione che mi vien posto innanzi talora, che con questo disegno di legge si beneficino molto alcune regioni, io dubito assai. Io non credo che si porti il beneficio dove si dovrebbe e come si potrebbe. Io vedo che per le regioni dell'Italia meridionale tre o quattro linee, le quali erano tutte quante a carico dello Stato, ora vanno quale in seconda, quale in terza, quale in quarta categoria, cioè diventano e più improbabili e più onerose. E vedo che a questo danno, che è portato a quelle provincie, non si surrogano se non che con linee, la cui esecuzione oggi è affrettata, linee la cui esecuzione, così come è proposta, non può portare altro effetto che di diminuire il reddito delle strade ferrate che già esistono, a danno dello Stato e senza proporzionato vantaggio pel paese. Qui mi pare insomma che le cagioni private e locali abbondino e quelle pubbliche e nazionali scarseggino. Io ho chiarito dunque la diversità dei due concetti, e non ho altro da aggiungere per non abusare della pazienza e della cortesia della Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini per un fatto personale. Prego d'indicarlo.

BACCARINI. Il fatto personale è molto breve. Il discorso dell'onorevole Bonghi mi pare mirasse a dichiarare che egli è contrario al disegno di legge. Su questo io non ho nulla da osservare.

E non ho nulla da osservare inquantochè a me non è mai passato per la mente che chi ha votato il disegno di legge del 1870, sia in obbligo per coerenza di votare quello del 1879; inquantochè, posto anche che questo fosse una legittima conseguenza del primo, rimarrebbe sempre il modo di esplicazione da lui tanto criticato, per giustificare il voto contrario che darà a questo disegno di legge, mentre lo dava favorevole alla massima generale consacrata nella legge del 1870.

Ho detto che la prima origine di questo disegno di legge si trova nell'ultimo articolo della legge del 1870; e per verità nonostante le spiegazioni dell'onorevole Bonghi, io credo che chiunque legge non solo l'articolo della legge, ma tutta la dotta relazione da lui scritta ed anche tutti i precedenti della Camera, possa comprendere quel che in quell'epoca s'intendeva di esprimere.

Che poi l'esplicazione sia stata fatta più o meno bene, io non posso pretendere da alcuno che l'ammetta. Posso ammettere benissimo che altri avrebbe dato un migliore sviluppo al presente disegno di legge; ma quel che non posso accettare dall'onore-

vole Bonghi si è l'accusa da lui mossami, che mi rende colpevole anche di quello che non ho fatto.

Egli ha accennato a gruppi di ferrovie delle provincie meridionali confusi, tumultuari, e non so che altro. Ma io prego l'onorevole Bonghi di osservare che non è merito mio quello a cui allude, ma è tutto merito della Commissione. (*ilarità*)

Per conseguenza, quantunque io non creda che le sue osservazioni bastino ad infirmare il lavoro della Commissione medesima, io persisto a ritenerlo come conseguenza del disegno di legge del 1870.

Io non credo di aver ragione di osservar altro sul merito del fatto personale che mi riguardava.

ZUCCONI. Perdonerà la Camera che io, quantunque nuovo e senza autorità, venga a prendere parte alla discussione di questo disegno di legge, accrescendo il numero dei tanti oratori che sono iscritti per parlare su di esso. Mi sarà di scusa l'interesse generale che desta questo disegno di legge, e specialmente l'interesse particolare di quei deputati che appartengono a provincie le quali, disgraziatamente, fino ad oggi non hanno goduto il beneficio della vaporella. Premetto che, appunto perchè io sono nuovo nella Camera, sarò brevissimo; tanto più che i precedenti oratori di ieri l'altro, di ieri, ed oggi l'onorevole Guala mi hanno abbreviato e facilitato il cammino, che io mi era prefisso di percorrere.

Come tutti gli oratori i quali prima di me si sono dichiarati favorevoli al disegno di legge, io tengo a dichiarare che ne riconosco la necessità e l'utilità, perchè io credo necessario ed utile il compimento della rete ferroviaria in Italia. Epperò, anche se questo disegno di legge non ricevesse modificazioni e miglioramenti nel corso della discussione, io intendo di votarlo così com'è. Tuttavia non posso nascondervi che anche in me, come in altri degli oratori precedenti, sorgono dei gravi dubbi sul medesimo. Io temo che esso sia per essere, in tutto, ed in parte, poco efficace: temo che noi andremo a votare una legge la quale potrebbe, in gran parte, restare lettera morta per alcuni ostacoli che mi sembrano insormontabili, se non li rimuoviamo durante la discussione, e prima che queste proposte divengano legge dello Stato.

Non è la prima volta che il Parlamento vota delle leggi che poi nella pratica esecuzione trovano difficoltà tali da paralizzarne gli effetti benefici. Ed è singolare che quasi tutte quelle leggi, nelle quali è richiesto il concorso specialmente finanziario delle provincie e dei comuni, per l'impotenza di questi enti a far fronte ai loro obblighi, riescano per lo più delle leggi inefficaci e di nessuna utilità pratica.

Così succede per la legge forestale, così è avvenuto per la legge sull'istruzione obbligatoria, e si

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

trovano difficoltà molto serie anche per l'esecuzione della legge sulla viabilità obbligatoria. Ora ravviso nel disegno di legge che ci sta innanzi lo stesso vizio che è inerente alle leggi che vi ho nominate. Credo che anche qui l'aver chiesto un largo concorso dai comuni e dalle provincie, possa arrecare un grave danno all'esecuzione della legge, turbandone l'economia e il concetto fondamentale.

Vediamo le cifre. Nel disegno di legge si è stabilito un miliardo ed 80 milioni circa di spese per parte del Governo. Di questa spesa si fa una larga parte alle linee di prima e di seconda categoria, e ciò molto giustamente, essendo le medesime d'importanza nazionale ed internazionale. Questa parte ammonta a 392 milioni, ripartiti in 76,400,000 lire per la prima categoria ed in 316,100,000 lire per la seconda categoria. Però in questa parte non è compreso il materiale mobile, il quale, come accennava l'onorevole Guala, ammontando al 13 per cento, andiamo già ad una somma di 400 milioni per la costruzione delle linee di prima e di seconda categoria. Restano le linee di terza, di quarta e di quinta categoria, le quali si presentano con un interesse così detto locale. Il Governo mette a disposizione di queste linee tutta la somma rimanente e chiama in concorso i comuni e le provincie per 240 milioni. Però è da osservare, riguardo alle linee di quinta categoria, che non se ne costruiranno che per 700 chilometri; mentre se noi dovessimo completare la rete, molte delle linee che sono in elenco per oltre due mila chilometri dovrebbero essere costruite. Dunque è chiaro che veniamo trascurando molte linee, che così non si ha speranza di vedere costruite. Per le altre poi noi chiamiamo in concorso i comuni per 240 milioni; ma notate che tanto per le linee di terza come per quelle di quarta categoria, nella spesa di 289,746,000 lire per la terza categoria e in quella di 212,646,400 lire della quarta, non è compreso il materiale mobile; altra spesa che dovrà gravare e sull'erario e sui comuni.

Intanto è certo che anche a voler ritenere che le spese necessarie saranno tali e quali appaiono nel disegno di legge, il che è molto difficile, perchè ormai l'esperienza ci ha insegnato che le previsioni non corrispondono mai e sono sempre inferiori alla realtà, i comuni dovranno concorrere per 240 milioni. Io credo però di non andar lungi dal vero nel ritenere che i comuni in ultimo saranno chiamati a contribuire per una somma maggiore di 240 milioni, cioè per 300 o 400 milioni.

Or bene, o signori, nello stato presente delle finanze comunali e provinciali credete voi, che i comuni possano davvero venire in soccorso dello Stato per costruire le ferrovie d'interesse locale con una

somma così enorme? Non occorre che ripeta quello che diceva poco fa l'onorevole Guala, che i comuni sono aggravati di debiti. Egli accennava ad un debito di 700 milioni per i comuni e 90 milioni per le provincie. Ma queste cifre si riferiscono al 31 dicembre 1877; e se noi andassimo a ricercare le statistiche comunali e provinciali del 1878, troveremo che questo debito si è accresciuto, e che nel 1879, senza contare la spesa per la viabilità obbligatoria, ascenderà senza dubbio a circa un miliardo. In questo stato di cose io credo che i comuni anche chiamati, anche interessati alla costruzione di queste linee, non avranno i mezzi per concorrervi.

Ciò ammesso come un fatto del quale noi tutti siamo convinti, facciamo noi opera utile lasciando il disegno di legge come ci venne presentato? Io credo che noi non raggiungeremo lo scopo cui si prefigge il disegno di legge; credo che non faremo opera molto utile alla ricchezza nazionale; credo infine che forse desteremo un malcontento che riuscirà poi di danno morale alla nazione. Ho detto che noi non raggiungeremo lo scopo al quale tende il disegno di legge; e questo scopo ci venne molto bene, con tutta la sua grandissima competenza, dichiarato ieri dall'onorevole Baccarini. Egli ci diceva che quando in uno Stato si pone la risoluzione del problema del compimento delle ferrovie nazionali, si presentano sempre due ordini di bisogni: si sente il bisogno di perfezionare la rete principale, e si sente il bisogno di aggiungere la viabilità locale. Ora di questi due bisogni quale è il più grave in Italia? L'onorevole Baccarini rispondeva a questo proposito: non è tanto urgente il perfezionamento della rete principale, perchè questa rete se non è perfettamente completa, certo è però che in Italia è bene avviata; ma è urgente il perfezionamento, anzi l'aggiunta della viabilità locale, che manca interamente.

Noi invece, o signori, con questo disegno di legge che cosa facciamo? Assicuriamo il compimento della rete principale, stabilendo larghi assegni per le reti di prima e di seconda categoria, le quali reti certamente saranno costruite, ma rendiamo molto problematica la costruzione delle reti di terza, quarta e quinta categoria, le quali sono d'interesse locale, e quindi, in questa parte, noi non raggiungiamo lo scopo che ci prefiggiamo votando la legge; e così facendo otterremo noi che veramente la nazione risenta dall'approvazione del disegno di legge, quel vantaggio economico che noi tutti ci ripromettiamo? Io mi permetto di dubitarne.

Non istarò a dire come molte delle linee segnate in quarta ed in quinta categoria siano tanto impor-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

tanti da meritare di salire ad un grado superiore di categoria; ma mi fermo a discorrere delle condizioni peculiari in cui si trova l'Italia nello sviluppo della sua ricchezza. Noi, o signori, non siamo una nazione manifatturiera, e la base della nostra ricchezza certamente non è la industria trasformatrice. Noi siamo una nazione eminentemente agricola; e l'agricoltura è la fonte principale della ricchezza nostra. Quindi i prodotti, il traffico dei quali dobbiamo specialmente curare di smaltire, sono le materie prime provenienti dalla agricoltura. Ora io capisco, o signori, come in una nazione nella quale la manifattura sia molto sviluppata, nella quale questa industria sia giunta all'apice della sua perfezione, come nell'Inghilterra e nella Francia, le linee di grande costruzione che completino la rete principale possano portare un immenso e sensibilissimo beneficio immediato; perchè, mettendo a contatto i grandi centri, gli opifici colle ferrovie, si facilita immediatamente la esportazione di prodotti e la importazione delle materie prime. Non è così però in Italia, dove abbiamo sparsi in tutta la superficie un piccolo numero di questi opifici. Intanto, costruendo queste grandi reti, noi non lasciamo che ad esse comunichino i piccoli rivi, quei rivi precisamente che sono la vita del piccolo commercio, quei rivi che porterebbero i prodotti nostri agricoli, e le materie prime dai luoghi di produzione alle grandi arterie nazionali. Da questo noi abbiamo il danno che le stesse linee principali che noi costruiremo, resteranno passive; perchè, come sentiste anche ieri dall'onorevole D'Amico, il quale in questo parlava con tutta la sua competenza, le ferrovie principali in parte rimangono passive o fruttano molto poco, corrispondendo un interesse del 2 18 per cento sul capitale investite, appunto perchè queste ferrovie principali mancano di quelle reti secondarie, mancano di quelle reti piccole, che servono a fare affluire ad esse le merci che si producono nei lontani paesi. Queste merci prendono allora più volentieri le vie ordinarie che quelle ferrate.

Dunque, se noi non isviluppamo in larga base la viabilità ferroviaria nell'interesse locale, noi non otterremo nemmeno l'utile di far fruttare un po' di più le reti principali, e si avrà poi un altro danno: che l'attività nazionale nella sua fonte di produzione, cioè nell'agricoltura, nei piccoli traffici, nello smercio delle materie prime non avrà il mezzo di portarsi alle arterie principali. Perciò ci tengo a dire che noi votando questa legge nel dubbio che le linee d'interesse locale possano essere costrutte, noi non facciamo un beneficio economico alla nazione. Contemporaneamente rechiamo ad essa un danno

morale considerevole; perchè non è da dimenticare, o signori, quanto questa legge, sul compimento della rete ferroviaria, sia stata aspettata in Italia, a quante belle illusioni, a quante dolci speranze si sieno sollevati gli animi dei cittadini d'ogni paese, quando hanno inteso che la rete italiana doveva essere completata. Or bene, quale non sarà il malcontento, la disillusione di molte di queste popolazioni, quando vedranno costruite certamente le grandi linee, ma si vedrà fatta una condizione tale alle linee d'interesse locale, da renderne quasi impossibile l'attuazione? Infatti i comuni e le provincie non potranno che contribuire molto lentamente, e spesso non potranno contribuire affatto perchè la legge sia eseguita. Allora i confronti diventeranno sempre più gravi, le invidie si manifesteranno sempre maggiori, ed il malcontento anzichè diminuire, come noi desideriamo con questa legge, credo che potrebbe crescere.

Tuttavia, o signori, ad onta di questo tetro quadro, che io faccio per manifestare i miei dubbi alla Camera, perchè bramo di essere illuminato da chi è più competente di me in questa materia, io sono convinto che non si debba seguire il sistema di quegli oratori i quali, di fronte ai dubbi stessi manifestati molto meglio che io non abbia fatto, si sono ritratti, ed hanno dichiarato di votare contro la legge. Io invece credo che sia migliore consiglio quello di andar cercando quali rimedi possano essere trovati perchè anche le vie d'interesse locale siano facilmente costruite.

Ed in questa bisogna mi hanno preceduto molti degli oratori di questa Camera; ha cominciato l'onorevole mio amico Bartolucci-Godolini col metterci innanzi il sistema delle ferrovie a sezione ridotta, e la sua proposta ha maggiormente preso importanza dopo che l'onorevole D'Amico prima, e poi con tutta la sua competenza l'onorevole Baccarini, hanno dichiarato che questo sistema era di una massima importanza, e che doveva essere seguito; e le parole autorevoli dell'oratore che mi ha preceduto hanno quasi compiuto il quadro, dimostrando come in Italia oltre le ferrovie ordinarie potrebbero costruirsi e ferrovie a sezione ridotta e *tramways*.

Io, o signori, non vi starò a ripetere tutto ciò che quegli oratori hanno detto in proposito alle ferrovie economiche. Mi dichiaro schiettamente fautore di esse, perchè comprendo che questo è il solo rimedio che noi possiamo applicare alle difficoltà altrimenti insuperabili nell'attuazione di questa legge.

Infatti, se è vero che lo Stato mette a disposizione degli enti interessati per le ferrovie locali

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

circa 500 milioni; se è vero che questa spesa non è sufficiente, ed occorre il concorso dei comuni per circa un terzo oltre questi 500 milioni, noi, quando avremo trovato di risparmiare nella spesa per modo che il concorso degli enti interessati sia ridotto ai minimi termini, avremo eliminata la più grande difficoltà che ci si oppone, perchè allo Stato certamente nello stesso tempo mai potranno mancare quei mezzi che disgraziatamente mancano agli enti locali.

Adunque io credo che il sistema di costruzioni economiche sia da seguirsi; però, o signori, appunto perchè sono convinto di questo, io mi impensierisco poi mezzi, coi quali raggiungeremo questo scopo.

Dopo che io ho inteso le dichiarazioni fatte dall'onorevole Baccarini ieri, e gli elogi tributati al sistema economico dall'onorevole D'Amico e da altri oratori, io sono andato a cercare nella legge se veramente questo sistema era il predominante in tutta l'economia della legge stessa, come avrebbe dovuto essere dal momento che i sistemi ordinari non si prestano alla scarsezza dei nostri mezzi. Io dico che questo dovrebbe essere il sistema predominante, primieramente perchè la necessità stessa vi ci spinge, perchè non volendoci adattare ad avere ferrovie a sezione ridotta, finiremo per non avere nè queste, nè quelle a scartamento ordinario, e non potendo avere il tutto, io preferisco di avere il meno. Gli stessi principii più elementari dell'amministrazione ci sforzano a seguire questo sistema, quei principii elementari che furono svolti dall'onorevole Gabelli nel suo discorso. Egli nel fondo venne a dire alla Camera che non si deve spendere più del necessario, principio elementare che gli economisti concretano in quell'assioma: che i capitali fissi non debbono moltiplicarsi soverchiamente; e principio questo che credo debba seguirsi dappertutto, specialmente in Italia dove il capitale circolante è scarso, e dove sarebbe assai pericoloso rendere immobile una quantità di capitali nelle vie ferrate.

Dunque anche sotto l'aspetto economico, veduto lo scarso movimento del nostro commercio e del nostro traffico, veduto che le ferrovie economiche basterebbero a questo movimento, massimamente le ferrovie d'interesse locale, io sono convinto che dobbiamo giovarci esclusivamente di esse per le linee secondarie. E dico ciò, perchè studiando il disegno di legge, io trovo dolorosamente che altrimenti non riusciremo. È vero che la legge dà facoltà al Governo di poter concedere ferrovie a sezione ridotta, ma, come bene accennava l'onorevole Guala, questa non è che un'eccezione nel sistema, non è la regola generale.

Ora, io vorrei che fosse il contrario; che stante la scarsezza dei nostri capitali, dovesse per regola generale fissarsi che le ferrovie d'interesse locale dovessero essere costrutte coi sistemi economici, e che il sistema a sezione ordinaria dovesse essere un'eccezione per quelle ferrovie che, nel momento che si stanno costruendo, si riconosce utile o necessario di costruirle con il sistema più dispendioso, per motivi strategici e per altri di utilità generale.

Io, o signori, credo che sia importantissimo il fissare questa massima nella legge, perchè essa ci porterà l'effettuazione della legge medesima, la quale, ripeto, altrimenti resterà in molte parti lettera morta.

Non è la prima volta che questo sistema viene adottato. Voi avete inteso già come in America, in Francia ora si cominci ad adottarlo; in America poi è adottato su larga scala, perchè appunto in quelle regioni, dove ancora la popolazione non è troppo accentrata, in quelle regioni che si cominciano oggi a colonizzare, siccome il traffico non è molto grande, siccome la popolazione è molto sparsa ovvero poco numerosa, si è riconosciuto che bastano ferrovie a sezione ridotta; ed allora è un errore costruire ferrovie a sezione ordinaria.

Permettetemi, o signori, che alle tante autorità portate innanzi a questa Camera dagli oratori che m'hanno preceduto, e specialmente dall'onorevole D'Amico, io ne aggiunga una di due ingegneri competentissimi: del signor Baum ingegnere di ponti e strade in Francia, e dell'ingegnere Ruelle che è direttore della sezione ponti e strade del Ministero dei lavori pubblici in Francia.

Il primo dice: « La più importante regola da adottarsi nella costruzione di queste ferrovie consiste nel costruirle proporzionate allo scopo che sono chiamate a raggiungere. Uno strumento, una macchina qualunque deve essere in armonia con lo sforzo utile da prodursi, lo strumento deve corrispondere all'effetto da prodursi. Ora il movimento dei viaggiatori e delle merci essendo debole su queste linee, l'introito di esse non potrà essere considerevole ed il capitale di costruzione dovrà essere ridotto al meno possibile.

« Non sarà mai troppo insistere su questo punto specialmente quando si tratta di linee che difficilmente presenteranno un introito tale da coprire le spese d'esercizio. In questo caso di regola dovranno costruirsi ferrovie a sezione ridotta, e per eccezione quelle a sezione normale, come nel caso di linee militari. »

E il signor Ruelle ingegnere capo di ponti e strade e direttore della costruzione della ferrovia da Parigi a Lione e della mediterranea non si esprime con

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

altre parole: « Noi pensiamo che la via larga deve esser esclusa, in regola generale, dalle linee d'interesse locale, che comporranno il 90 per cento delle linee che rimangono a costruirsi nella Francia.

« Perniciosa sulle ferrovie è l'adozione delle ferrovie ordinarie, perchè, o signori, avrebbe delle conseguenze tanto funeste per queste vie, quanto le hanno avute gli errori commessi fin qui, per le ferrovie in esercizio d'interesse locale. Laddove è sufficiente una via stretta, una larga sarebbe uno sbaglio, un errore economico. »

Dunque, signori, io credo che la Camera, dopo l'esperienza fatta in altri paesi; dopo gli studi che si sono accumulati su questa materia; dopo i sistemi esposti da tutti coloro che hanno avuto l'onore di parlare prima di me, potrebbe decisamente adottare questo sistema, per tutte le ferrovie d'interesse locale. Io quindi proporrò un emendamento alla legge in questo senso, cioè che per regola generale le ferrovie di 3^a, 4^a e 5^a categoria debbano essere costruite a sezione ridotta.

E quale sarà, o signori, la conseguenza di questo sistema? La conseguenza immediata sarà, che le provincie ed i comuni saranno chiamati a contribuire per una somma molto minore di quella che è preveduta nella tabella annessa nel progetto di legge.

Ma, mi si potrà rispondere, questi comuni e provincie interessate, non potranno esse domandare la facoltà di poter costruire a sezione ridotta, di maniera che non occorra di fissare quest'obbligo nella legge? Lasciamo che stia in facoltà degli enti interessati di domandarlo.

Io, signori, per tutta risposta a questa obiezione non ho altro che a rammentarvi ciò che a questo proposito ieri diceva l'onorevole Baccarini, che cioè in fatto di costruzioni ferroviarie, quando l'esperimento delle ferrovie economiche in Italia non è diventato ancora sensibile a tutte le popolazioni, noi difficilmente indurremo queste popolazioni a servirsi dei sistemi più economici di costruzione. Verranno di mezzo le ambizioni locali, le invidie, i confronti fra la ferrovia di una provincia e quella di un'altra, che impediranno l'adozione di questo sistema. Quando invece è la legge che lo abbia stabilito tutti quanti debbono assoggettarvisi. Io, signori, studiando il disegno di legge, sia come l'ha presentato l'onorevole Baccarini, sia come l'ha modificato la Commissione, ho trovato che piuttosto che favorire la costruzione delle linee a sezione ridotta, noi non facciamo che allontanare le popolazioni da questo sistema.

Non dirò della Commissione, la quale con la modificazione dell'articolo 20, come sentiste dall'onorevole Baccarini e dallo stesso onorevole Bartolucci,

porta un grave danno alle costruzioni ferroviarie economiche. Ma prendiamo pure il sistema dei sussidi come lo decretano, o il disegno di legge del Ministero o quello della Commissione. Secondo l'articolo relativo ai sussidi, il sussidio cresce in ragione diretta delle spese di costruzione. Sia pure che prevalga il sistema proposto dall'onorevole Baccarini, che cioè non il Governo, ma gli enti interessati debbano farsi essi i costruttori delle linee, sia che prevalga il sistema della Commissione, cioè che lo Stato debba assumere la costruzione, nell'uno e nell'altro caso noi troviamo che il sussidio, l'opera, il concorso del Governo cresce mano mano che cresce la spesa; diminuisce mano mano che la spesa decresce. Mi sia permesso di far notare questo alla Camera. « Il concorso a carico degli enti interessati (dice l'articolo 20) sarà di quattro decimi del costo delle linee fino a lire 80,000 a chilometro; di tre decimi da lire 80,001 e fino a 150,000 lire e di due decimi per ogni eccedenza sulle lire 150,000 a chilometro. »

Lo stesso si dice nel disegno di legge dell'onorevole Baccarini; però in ragione inversa, perchè lì il concorso non è degli enti interessati ma dello Stato. Fatto è però che in un caso e nell'altro gli enti interessati risentono i benefici del concorso governativo tanto più quanto più cresce la spesa di costruzione. Voi vedete che con questo metodo gli interessati stessi sono spinti ad accrescere più che a diminuire la spesa di costruzione, appunto per godere quanto si può di più, per partecipare con tutti quelli che godranno, del concorso governativo.

Io credo dunque che anche per questo lato questo disegno di legge meriti una riforma. Resti pure esso come l'ha proposto l'onorevole Baccarini o come la Commissione l'ha modificato (perchè non voglio entrare a discutere qual sia il miglior sistema o quello della costruzione per parte dello Stato, o quello della costruzione per parte degli enti interessati), io dico: ammesso che si debbano promuovere i sistemi economici, noi dobbiamo mettere in questo disegno di legge una disposizione che effettivamente li promuova. Io direi che qualunque sia la categoria cui appartenga una determinata linea, 3^a, 4^a o 5^a, la legge deve stabilire un sussidio fisso per le ferrovie a sezione ridotta e per i *tramways*. Si dovrebbe dire ad esempio: il Governo per queste ferrovie (qualunque sia il loro costo purchè siano costruite secondo i veri sistemi di costruzione) concorrerà per otto decimi o nove decimi.

LUGLI. Sta tra gli emendamenti presentati da me.

ZUCCONI. Se veramente l'onorevole Lugli ha fatto questa proposta, sono felice d'accettarla: dichiaro però che non conosceva il suo emendamento.

Dunque, onorevoli colleghi, io vi ho dimostrato come difficoltà gravissime ci siano per effettuare il disegno di legge per quanto si riferisce alla costruzione delle ferrovie d'interesse locale, a tutte quelle ferrovie, per la costruzione delle quali è chiamato un largo concorso degli enti interessati.

Io vi ho dimostrato come unico rimedio, per potere togliere questi ostacoli, sia quello di metterci decisamente nei sistemi economici di costruzione, di affermarlo nella legge. Però ho bisogno di diledguare qualche obiezione che si potrebbe fare a questa mia proposizione. Si potrà dire: ma voi volete determinare dunque che per tutte le linee delle ultime tre categorie sia adottato il sistema ridotto; ma guardate che questa determinazione può essere molto imprudente, perchè vi sono dei casi, in cui ci può essere un interesse di fare queste ferrovie a sezione ordinaria. Io riconosco tutta la gravità di questa obiezione: però a me sembra molto più imprudente lasciare, come si fa nel disegno di legge, all'arbitrio del Governo, o degli enti locali, a seconda che prevalgano più le idee della Commissione o quelle dell'onorevole Baccarini, lo scegliere il sistema di costruzione. Dico che mi sembra molto più imprudente; epperò, fra i due mali, scelgo il minore. Innanzitutto, l'assoluta libertà in cui, in questo caso, si lascierebbe il Governo, ovvero gli enti interessati, potrebbe, lasciarmi che lo dica, diventare uno strumento di politica, di pratiche imperiose che si potrebbero fare sul Governo, a seconda che gli enti interessati hanno più interesse, o meno, di avere una ferrovia costruita più con una sezione che con un'altra. Poi mi pare che questa sconfinata libertà sconvolgerebbe un poco l'economia del disegno di legge.

Quando il legislatore viene a fare una legge per completare il sistema ferroviario deve fissare, con unità armonica di concetti, anche il sistema col quale deve essere costruita ciascuna linea a seconda della sua importanza.

Stuonerebbe che mentre una ferrovia d'interesse locale venisse costruita a sezione ridotta, un'altra in simili condizioni fosse costruita a sezione ordinaria. Non sono un uomo tecnico, ma pei pochi studi che ho fatti in questa materia, mi pare che, secondo i concetti che prevalgono ora, si debba fissare un doppio od anche, quando si voglia accettare il sistema propugnato dall'onorevole Guala, un triplo ordine di ferrovie, cioè ferrovie a sistema ordinario, ferrovie a sezione ridotta e *tramways*. Ciò fatto, bisognerebbe armonicamente stabilire quali siano quelle linee che debbano essere costrutte piuttosto in una maniera che in un'altra, a norma della loro importanza. Credo perciò che, anzichè lasciare

quella libertà che la Commissione lascia nel suo disegno di legge, il Governo debba restare vincolato sin d'ora a quella maniera di costruzione che si crederà dalla Camera migliore. È vero che l'onorevole Allievi sembra con un suo emendamento proporre che si venga ogni anno al Parlamento per istabilire quale debba essere il tracciato su ciascuna linea o quale debba essere la spesa da inserirsi nel bilancio dei lavori pubblici. Però io dubito molto dell'efficacia di questo rimedio.

Si verrebbe in fatti a questa conseguenza: che per ogni tracciato dovrebbero sostenersi gravi discussioni in quest'Aula, si solleverebbe un movimento delle parti interessate, e finalmente ci esporrebbe ad una grande perdita di tempo. Così la Camera, come diceva ieri l'onorevole Baccarini, si convertirebbe in una scuola in cui si dovessero discutere tecnicamente i tracciati delle ferrovie.

Se il sistema che ho propugnato, venisse a prevalere, varrebbe ad evitare un altro inconveniente che si presenta in questa legge e che fu con molta esattezza di parola, accennato al principio di questa discussione dall'onorevole Plebano. Egli vi diceva: la classificazione che voi ci presentate di queste linee è veramente esatta? Io posso anche riconoscere che teoricamente i criteri prevalsi nella Commissione per stabilire queste cinque categorie siano esatti, ma a questi criteri teorici corrisponde una retta applicazione per ciascun caso? Ciascuno di noi certamente può giudicare delle linee della propria regione; ed io giudicando di quelle della mia regione trovo che molte linee che meritavano di essere comprese nella terza o quarta categoria sono state invece collocate nella quinta. Così molte altre si moltiplicarono inutilmente, altre si elidono fra loro e diventano superflue.

In questa classificazione che certamente non è esatta, che non poteva esserlo, perchè la Commissione non poteva conoscere l'interesse di ciascuna linea, come non poteva conoscerlo il Ministero, in questa classificazione, dico, quando fosse adottato il sistema che io propugno, l'importanza stessa del vizio di classificazione verrebbe a svanire od almeno diventerebbe più piccola. Imperocchè quando fosse fissato un sussidio per tutte le ferrovie che debbono essere costruite a sezione ridotta, qualunque sia la categoria a cui esse appartengano, voi comprendete o signori, che la classificazione non avrà più altro scopo che di determinare l'ordine con cui queste ferrovie debbono essere costruite. Ma intanto si eviteranno tutti quei malcontenti che sono inevitabili, quando non vogliate ammettere che molte di quelle ferrovie che sono state trascurate meritano

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

un egual trattamento di quelle che nel disegno di legge sono state maggiormente considerate.

È in questo senso, o signori, che verrò a proporvi un emendamento. Io non so, se nelle idee che vi ho esposto voi riconosciate una qualche importanza. Però io le ho esposte sinceramente, senza ambagi, perchè son sicuro che voi apprezzerete le buone intenzioni, non solamente, ma che voi vi date a studiare se vi sia un mezzo per facilitare veramente la costruzione delle ferrovie locali.

Credete, o signori, che se io vi ho esposto queste idee è perchè sono convintissimo che queste ferrovie d'interesse locale sono essenzialissime a completare il sistema di ferrovie per il quale questa legge venne proposta, ma inefficacemente e inopportuna-mente compilata.

Io, o signori, debbo ringraziarvi intanto della benevola attenzione, colla quale voi avete voluto udire le mie povere parole, e mi reputerò ben fortunato se esse varranno a persuadere la Camera che questo disegno di legge merita seri e forti emendamenti. Io spero che persone più competenti di me scergeranno a proporre questi emendamenti; perchè in questo modo noi avremo rimossi certi ostacoli che, altrimenti, potrebbero esporci, dopo che avremo votato il disegno di legge, ad un rimprovero per parte delle popolazioni, cioè di avere con esso apparecchiato a queste popolazioni le pene di Tantalo. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole La Porta ha facoltà di parlare.

LA PORTA. Signori, questa legge è stata difesa abbastanza. Essa, considerata in massima, nelle sue linee fondamentali, è reclamata come una necessità economica, come un atto di giustizia distributiva: essa s'impone alla Camera come un supremo dovere d'ordine politico.

Chechè abbia voluto dirne oggi l'onorevole Bonghi, io, che feci parte della Commissione del 1870, sostengo che il disegno di legge attuale è l'adempimento dell'atto legislativo che nel 1870 fu deliberato dal Parlamento. Potrà l'onorevole Bonghi non trovare accurata la classificazione delle linee; potrà l'onorevole Bonghi, perchè nelle ferrovie meridionali riscontrò qualche densità di linee secondarie, credere che non vi siano linee normali in tutta la legge; io vi dirò che siccome l'acuto ingegno dell'onorevole Bonghi in una legge così complessa non seppe trovare altro difetto che questo vizio di accumulo di alcune linee secondarie nella punta dello *stivale*, è questo un segno che veramente la legge è migliore di quel che mostra supporre l'onorevole Bonghi. Potrà l'onorevole Bonghi dimenticare che i

bilanci dello Stato furono sempre in disavanzo, o che si sono saldati ogni anno i debiti ordinari e straordinari, sia con carta a corso forzoso, sia con titoli dello Stato; se quindi oggi egli ci viene a dire che le costruzioni ferroviarie si facevano cogli avanzi del bilancio, risponderò con un esplicito diniego, e affermerò a mia volta non essere conforme al vero che vi siano stati avanzi nel bilancio dello Stato e che essi abbiano mai potuto applicarsi a costruzioni di ferrovie.

È certo però, e non può negarlo nemmeno l'onorevole Bonghi, che quello che fu un desiderio della legge del 1865, che fu un precetto della legge del 1870, oggi si presenta innanzi alla Camera come un provvedimento organico, e d'ordine generale.

C'è stata una lunga gestazione di nove anni o signori, per lo studio e la compilazione del disegno di legge, non già per la spesa, poichè quella che oggi vi si propone, come dissi, non è una spesa nuova che siamo chiamati a decretare. Se noi guardiamo dal 1861 in poi, la spesa media che si è stanziata nei bilanci per costruzioni ferroviarie noi troviamo che essa oscillò nella media annuale dai 50 ai 60 milioni.

Se vi ha una cosa che merita spiegazione e che spiegazione non trova (e non poteva trovarla) nella relazione della Commissione, è la differenza molto sensibile fra il conto impegni di 91 milioni per ferrovie già decretate, e i 221 che oggi per esse devono stanziarsi col presente disegno di legge. Su questa parte finanziaria della legge, assai rilevante, io spero che la Commissione parlamentare e l'onorevole ministro dei lavori pubblici daranno alla Camera spiegazioni più larghe ed esplicite. Dunque la situazione, o signori, è la seguente: tutti i contribuenti italiani hanno sinora pagato per compiere gli 8000 chilometri di ferrovie esistenti; tutti i contribuenti italiani saranno d'ora innanzi chiamati a contribuire per il resto delle ferrovie che abbisognano al rimanente delle provincie del regno.

Io, nel quadro statistico che l'altro giorno vi presentò l'onorevole Baccarini, avrei desiderato, per avere esatta la somma delle opere straordinarie e la misura della quota afferente alle varie regioni, anche qualche notizia sul punto di partenza; poichè non tutte le provincie italiane, nel giorno della loro unione si trovarono fornite dello stesso corredo di opere pubbliche, ed il debito pubblico di tutti gli ex-Stati italiani, che fu assunto come una passività nazionale e forma oggi parte del debito pubblico del regno, rappresenta anche le opere pubbliche di cui alcune regioni, più fortunate delle altre, furono datate pria del grande avvenimento dell'unità nazionale. Così tutta la statistica delle opere straor-

dinarie e specialmente delle strade ferrate d'Italia sarebbe stata completata, e potrebbe vedersi in modo più corretto e razionale l'aliquota delle opere e della spesa, e la loro proporzione nel riparto.

Come dissi, signori, la legge è stata difesa abbastanza; e se io ho un timore, non è degli argomenti degli avversari della legge, ma delle divergenze dei suoi sostenitori. Quindi, domandai la parola solo quando vidi che queste divergenze esistevano, e che esse sì per la loro forma, sì per la loro essenza potevano minacciare la sorte di questo progetto che deve interessare tutta la Camera. Una delle divergenze, o signori, e la prima, si presenta con caratteri generali. Deve lo Stato far tutto, costruzioni ed esercizio, domandava ieri l'onorevole Baccarini.

Per rispondere a questo quesito è bene, o signori, che noi esaminiamo i tre disegni organici che furono presentati alla Camera. Il primo provvedimento, (bisogna dare il merito a chi spetta), il primo provvedimento d'ordine organico e generale fu il progetto di legge dell'onorevole Depretis nella prima amministrazione di Sinistra. Ma quel disegno di legge era legato colle convenzioni dell'esercizio ferroviario, e quindi risentiva l'influenza dei criteri dell'insieme del provvedimento.

Ora il carattere generale predominante nel progetto di legge del 22 novembre 1877 era quello di una larga, larghissima parte fatta all'industria privata sia nell'esercizio che nelle costruzioni.

Io ho bisogno di dire poche parole sui caratteri prominenti dal disegno di legge dell'onorevole Depretis per rimarcare la differenza che possa avere col disegno di legge dell'onorevole Baccarini, e poi verrò a quello della Commissione.

L'onorevole Depretis presentava, oltre al riordinamento delle reti esistenti, la concessione del loro esercizio, e provvedeva alle nuove costruzioni, alla classificazione delle nuove linee, ai modi di costruzione e di esercizio tanto di quelle che si eseguivano per conto dello Stato, quanto per quelle che si eseguivano col concorso delle provincie e dei comuni, provvedeva alle condizioni alle quali le due grandi società dovevano assumere anche l'esercizio delle linee secondarie concesse all'industria privata.

E noti la Camera che non solamente l'esercizio di tutte le nuove linee, ma ben anche la loro costruzione era affidata all'industria privata. L'onorevole Depretis anche per quelle che erano di prima categoria eseguite per conto e tutte a spese dello Stato conveniva coll'appaltatore dell'esercizio la facoltà per il Governo, e l'obbligo per la società che essa assumesse la loro costruzione; poi per le linee di seconda, terza, quarta e quinta categoria domandava

la facoltà di poterne concedere all'industria privata tanto la costruzione che l'esercizio.

Questo insomma era il concetto del disegno di legge dell'onorevole Depretis. L'onorevole Baccarini ieri diceva: ma il concorso dello Stato alle linee che dovevano eseguirsi anche col concorso dei comuni e delle provincie non era determinato, vi era un minimo ed un massimo, ed io aggiungo vi era anche una differenza di forma, quella dell'armamento, perchè siccome lo Stato assumeva il carico di rinnovare in acciaio l'armamento in ferro di alcune linee, ancora in condizione di servire alle nuove linee secondarie, così una parte del concorso governativo per alcune linee poteva essere rappresentato dall'armamento.

Ora, diceva l'onorevole Baccarini, c'era dell'arbitrio che il Governo potesse conceder sei o conceder dieci. Ma è egli esatto quel che affermava ieri l'onorevole Baccarini, cioè, che nel progetto Depretis il concorso dello Stato era abbandonato all'arbitrio ministeriale, e costituiva un'enormità politica? È egli vero che quel progetto dava facoltà al potere esecutivo di sussidiare una linea con tre mila lire al chilometro ed un'altra con dieci mila lire al chilometro?

No, o signori.

L'onorevole Baccarini dimenticò che pel progetto Depretis le linee alla cui costruzione concorrevano le provincie ed i comuni, quelle, cioè, di seconda, terza, quarta e quinta categoria erano concesse alla industria privata, e che il Governo avea facoltà di proporzionare il concorso dello Stato alla loro importanza ed alla loro difficoltà, nei limiti determinati dalla legge, ma a questa facoltà c'era il correttivo, vale a dire che nessuna concessione era valida se non veniva approvata dal Parlamento. Il potere esecutivo, con l'articolo 16 di quello scherma di legge, s'impegnava a presentare ogni anno col bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici l'elenco delle concessioni che egli faceva all'industria privata, e queste non erano esecutive se il Parlamento non le approvava, quindi la facoltà concessa al Governo, l'arbitrio a lui dato avea questo correttivo sostanziale, la volontà suprema del Parlamento.

In verità l'articolo 16 presentato dall'onorevole Baccarini, che domanda la piena facoltà di concedere all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle linee di seconda, terza, quarta e quinta categoria, perchè lo Stato non assuma un onere maggiore di quello determinato dalla legge, in verità l'articolo che concedesse questa facoltà, me lo conceda l'onorevole Baccarini, non mi parrebbe bastantemente corretto, non costituirebbe un titolo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

d'omaggio alle franchigie parlamentari; poichè è vero che il *maximum* degli oneri dello Stato, come quello dei comuni e delle provincie, è determinato, ma dal *maximum* al *minimum* vi è una gran latitudine, e questa formerebbe un enorme potere discrezionale pel Ministero.

In questa parte io credo che il disegno della Commissione, la quale vuole che le concessioni siano sottoposte all'approvazione del Parlamento, e che mentre da un lato mantiene al potere esecutivo l'iniziativa di poter concedere alcune determinate linee all'industria privata, dall'altra vincola il fatto potere esecutivo all'approvazione del Parlamento, proceda più regolarmente. Quindi mi pare che per questa parte l'onorevole Baccarini potrebbe accettare la modificazione proposta dalla Commissione, la quale è, se si vuole, un perfezionamento del suo concetto, e va dall'altra parte all'obbiettivo che egli stesso si prefigge, il rispetto delle prerogative parlamentari.

Verrò ora ad un'altra considerazione. Il disegno di legge dell'onorevole Baccarini fu quasi, si può dire, una riproduzione di quello presentato dall'onorevole Depretis, ma il terreno che servi di base alla proposta Depretis non era più lo stesso, non vi era più l'esercizio concesso all'industria privata, non vi era più determinato il modo di esercizio delle nuove linee, e le condizioni alle quali le società esercenti dovevano assumere l'esercizio delle linee secondarie. Vi era un fatto nuovo a cui non fu estraneo l'onorevole Baccarini, e che ora è legge dello Stato, le convenzioni per la concessione dell'esercizio delle reti esistenti all'industria privata furono abbandonate, il problema dell'esercizio definitivo fu affidato agli studi di una Commissione d'inchiesta, l'esercizio governativo, sebbene colle forme della provvisorietà, entrò nella politica ferroviaria dello Stato.

Ora, o signori, in questa condizione di cose, quando per l'Alta Italia vi è l'esercizio governativo, quando la società delle romane è sotto il riscatto, e quindi va a finire, non resta in Italia un'impresa ferroviaria privata se non quella delle meridionali, costituita da una scala mobile assurda, in condizione di ostacolare pel suo interesse lo svolgimento del traffico, e del prodotto chilometrico, con danno del commercio e delle finanze dello Stato.

La posizione è abbastanza diversa da quella che facevano le convenzioni dell'onorevole Depretis, mentre la questione dell'esercizio per lo sviluppo delle nuove linee è d'importanza, permettetemi il dirlo, capitale.

In questo stato di cose si può fare un discorso a favore dell'industria privata, ma non ci è consentito

di attribuirgli una larga e seria parte con disposizioni di legge.

Le nuove linee possono distinguersi in due grandi classi, quelle principali o secondarie che formano parte integrale di una rete, e quelle che possono considerarsi come staccate e separate da essa.

Non dirò che la questione dell'ordinamento delle reti si confonde con quella del sistema di esercizio, e che quindi il giudizio sul carattere di una nuova linea in rapporto all'ordinamento delle reti ferroviarie non si potrebbe oggi stabilire. Ma indipendentemente da questa considerazione per le nuove linee integrali di una rete l'onorevole Baccarini stesso confessa che quelle linee che a giudizio del Governo possono turbare l'esercizio di una rete, finchè il sistema dell'esercizio non sia definito, non si debbano concedere all'industria privata. Rimane dunque sospesa ogni decisione relativamente alla concessione in favore dell'industria privata delle linee più importanti. E che cosa resta? Restano le linee secondarie. Ora per queste linee la questione dell'esercizio è questione vitale. Noi possiamo deliberare, ed io sono pronto a votare, che per le linee secondarie, il problema sia risoluto, e che si faccia larga parte all'industria privata. Ma sarà efficace il nostro voto? No, o signori, poichè per la costruzione delle linee secondarie la questione importante è quella dell'esercizio.

L'onorevole Baccarini nella sua relazione lo riconobbe e lo disse chiaramente a pagina 13:

« Nè finalmente si deve dimenticare che il modo di provvedere all'esercizio costituisce per i concessionari di piccole linee, una delle più gravi difficoltà ch'essi abbiano da vincere, per condurre a buon porto la loro impresa; e quindi coll'assicurarli che lo Stato provvederà all'esercizio di tutte le ferrovie a sezione ordinaria, che saranno in forza della presente legge concesse, il Governo viene, con limitato sacrificio proprio, a prestare la più efficace ed utile cooperazione per lo sviluppo e il completamento della rete ferroviaria nazionale. »

Ed è naturale, o signori, l'onorevole Baccarini aveva ragione, poichè se per una linea secondaria il movimento è limitato, guardata in sè stessa, ed il prodotto chilometrico non può sempre coprire le spese d'esercizio e gl'interessi, e l'ammortamento del capitale di costruzione, la linea secondaria ha un'altra influenza sul traffico e sul prodotto chilometrico, ed è nel portare nuovo movimento alla linea principale ed alla rete cui è legata.

Ecco perchè indipendentemente dalla questione del risparmio delle spese generali e del materiale mobile, anche per questa ragione l'esercente della linea principale può assumere l'esercizio delle linee

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

secondarie a condizioni migliori di quelle che può fare una impresa esercente la sola linea secondaria. Quindi è inutile il negarlo, signori, noi oggi facciamo una legge di costruzioni, nelle condizioni più difficili, quando cioè non possiamo giovare di tutti i vantaggi che l'adozione di un sistema di esercizio, può dare ad una legge di nuove costruzioni.

Ebbene, in queste condizioni si trovò la Giunta parlamentare quando studiò questo disegno di legge. Essa, non potendo offendere la legge dello Stato, la quale voleva lasciata impregiudicata la questione del sistema dell'esercizio, non poteva che fidare, e largamente fidare, nell'iniziativa dello Stato.

Ciò non toglie, o signori, che quando il problema dell'esercizio sia, e spero che lo sarà presto, deciso, ciò non toglie che la presente legge possa essere agevolata da una più larga parte che si possa fare all'industria privata. Io spererei che fosse larghissima; ma, nel momento attuale, la Commissione non poteva, volendo una legge di costruzioni, che fidare specialmente sulle forze dello Stato, sulla sua iniziativa, senza però che allo Stato fosse tolta la facoltà, quando trovasse un concessionario per una strada, che non turbi l'ordinamento di esercizio di una rete, di venire innanzi al Parlamento a presentare, con uno schema di legge, la sua concessione agli enti locali o all'industria privata.

Io, ieri, in verità, quando udii l'onorevole Baccarini leggere un periodo della relazione del 1870, che, guardando alle nuove linee da costruirsi, raccomandava che esse fossero abbandonate all'industria privata, mi meravigliai, poichè al 1870 la nostra politica ferroviaria aveva per base l'industria privata, per l'esercizio e per le costruzioni; al 1878, disgraziatamente, avevamo l'esercizio governativo per l'Alta Italia, il riscatto per le Romane, ed una inchiesta sul sistema definitivo dell'esercizio. Sapendo tutto questo, non è il caso di fare un largo assegnamento all'industria privata, senza offendere quella legge che il Parlamento ha votato, e che l'onorevole Baccarini ha presentata alla Camera.

Ma le divergenze anche più gravi si sono manifestate ieri col discorso dell'onorevole Baccarini sul principio dell'obbligo della costruzione delle linee di seconda e terza categoria; questione abbastanza grave, questione che merita di essere considerata, poichè, secondo il concetto della Commissione, essa è la garanzia dell'esecuzione delle linee di seconda e terza categoria.

Il principio dell'obbligo si trova nella legge delle opere pubbliche, si trova nelle strade comunali obbligatorie, si trova anche nei consorzi per opere di importanza generale; ma vediamo se esso, applicato alle linee di seconda e terza categoria, sia vera-

mente una garanzia della loro esecuzione. Io credo di sì. In effetto voi come Stato, date un concorso alle linee di seconda e terza categoria superiore a quello degli enti locali, perchè considerate in esse l'interesse collettivo prevalente sull'interesse puramente locale. Ora, se voi non rendete obbligatoria l'esecuzione di quelle linee, voi lasciate a discrezione di una parte degli enti locali, se non di tutti, la cura di un interesse che ritenete di ordine generale.

Per me il punto debole della legge non è nell'obbligo della costruzione delle linee di seconda e terza categoria. Io lo dirò francamente, perchè credo che noi dobbiamo fare una legge seria ed efficace. Per me il punto debole della legge sta nella situazione economica dei comuni e delle provincie rispetto al concorso cui la legge le obbliga. Io ho trovato nel disegno di legge della Commissione larghi ed accurati documenti che dimostrano la possibilità finanziaria dello Stato pel concorso a cui lo Stato stesso si obbliga; non c'è che dire; ma per quel che riguarda la possibilità economica dei comuni e delle provincie al loro concorso, io non ho trovato alcun elemento dimostrativo. Ora noi sappiamo in generale qual è la condizione economica dei comuni e delle provincie italiane: abbiamo veduto giorni sono presentare un disegno di legge dal ministro delle finanze per limitare la facoltà ai comuni di far prestiti; abbiamo veduto in uno specchietto a pagina 2 che nel 1873 il debito complessivo era di 534 milioni, e nel 1877 ascese a 738 milioni, e si noti che in questa somma non è compreso il debito delle provincie; noi vediamo l'onorevole ministro delle finanze presentarci un altro disegno di legge di riforma al dazio di consumo onde venire in aiuto di alcuni dei nostri comuni. Insomma è ufficialmente constatata la condizione infelice dei comuni e delle provincie. Ora io domando: è dimostrata la possibilità economica dei comuni e delle provincie di concorrere così com'è determinato nelle categorie seconda, terza, quarta e quinta? Io pongo questo quesito dinanzi al Governo, alla Commissione ed alla Camera.

Non faccio proposte, poichè sarebbe cosa troppo grave da parte mia, che sono un sostenitore della legge, improvvisare una proposta. Però quello che raccomando all'attenzione del Governo, della Commissione e della Camera è di non guardare le questioni speciali, singole, per una linea anzichè per un'altra; ma di guardarle nel complesso, guardarle in tutte le categorie, guardare se la legge può essere migliorata da questo lato, dal lato economico dei comuni e delle provincie per rendere più facile il loro concorso.

Potrebbe presentarsi senza dubbio la questione

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

della spesa, perchè ogni vantaggio che si fa ai comuni ed alle provincie, è una spesa che cresce per lo Stato. E qui viene la questione del tempo che noi prevediamo in questo programma ferroviario, in questo piano regolatore. Io stabilirei due anni di più per l'esecuzione di questo piano regolatore, purchè si rendesse seria ed efficace la legge per le linee di seconda, di terza, di quarta e di quinta categoria.

Vi è un altro punto debole nella legge, e lo esporrò francamente prima che si chiuda la discussione generale. Si parla del *limbo* dell'articolo 31. In questo sono comprese 6 linee importantissime, ove i criteri d'interesse generale si collegano ai criteri d'interesse locale, ma con prevalenza dei primi.

Ora, che cosa è l'articolo 31 chiamato *limbo*? (E lo merita questo nome). Esso dice che il Governo provvederà con legge speciale alla costruzione di queste linee nel termine assegnato al compimento delle linee per cui si provvede in questa legge. Ma, signori, e perchè non provvedere oggi, con la presente legge, alla costruzione di quelle sei linee? Ma perchè, quando voi di queste linee credete di farne il complemento indispensabile (ed avete ragione) della legge attuale, perchè non provvedete subito alla costruzione di esse, assegnandole alla categoria rispettiva alla quale credete di poterle ascrivere? Anche questo è un altro punto interrogativo, è un'altra considerazione che sottopongo al Governo, alla Commissione parlamentare ed alla Camera.

Un altro punto debole della legge, l'altro *limbo*, io dico, è relativo alle linee della quinta categoria. Qui abbiamo 700 chilometri; qui sarà la corsa al palio di due mila e tanti chilometri che correranno. mi si permetta il paragone, davanti al Governo per afferrare il premio. A me non pare, signori, che quelle linee debbano essere considerate così: 700 in rapporto a 2 mila e tanti chilometri, mi paiono pochi in verità.

Io sono d'accordo, o signori, cogli onorevoli nostri colleghi, i quali hanno sostenuto per le linee secondarie, non solo il sistema economico a sezioni ordinarie, ma anche le sezioni ridotte. Io sono per queste. Indipendentemente dal problema dell'esercizio, qui possiamo fare larga parte all'industria privata, poichè io non consentirei mai allo Stato di assumere, anche provvisoriamente, l'esercizio delle linee secondarie, d'impiantare un'officina per l'armamento e per il materiale mobile delle medesime: vorrei che lì si facesse larga parte all'industria privata. Ma sono le linee di quarta e di quinta categoria; perchè per le linee di terza categoria, ove il concorso dello Stato rappresenta l'interesse generale che si soddisfa: e lì dico, andiamo adagio.

Giacchè, o non è giustificata la loro classificazione in seconda e in terza categoria, oppure lo scartamento ridotto non è applicabile a quelle linee.

Vi è pure per me un'altra parte della legge sulla quale credo di chiamare l'attenzione del Governo, della Commissione, della Camera: ed è la questione di priorità. Qui sono pienamente d'accordo coll'onorevole Baccarini, ma comincio dal dire che l'ordine di priorità non era determinato nel disegno di legge presentato da lui, e non è abbastanza determinato neppure in quello della Commissione parlamentare. È questa una questione di gravissimo interesse. L'articolo 6 dell'onorevole Baccarini, il quale diceva che lo Stato non avrebbe decretato una linea, se le provincie interessate non avessero giustificato di possedere i mezzi del concorso loro assegnato, si fondava sopra un'ipotesi anche in quanto alla questione di priorità. Immaginate che quattro o cinque di questi enti morali si presentino al Governo contemporaneamente; come si determina l'ordine della priorità? La Commissione dice: quando vi sarà un'offerta di concorso superiore a quella determinata dalla legge, se ne terrà conto per la priorità.

Immaginate che queste offerte di concorso non vengano affatto o vengano contemporaneamente; con qual criterio si stabilirà l'ordine della priorità? È però detto che quando gli enti morali anticipassero la quota dello Stato (senza interesse s'intende e salva la restituzione) essi avrebbero un titolo di priorità; ma anche qui siamo nelle ipotesi. Ora questa è una questione che non può essere abbandonata all'arbitrio di chicchessia, e che deve essere in un modo qualunque risolta o con la presente o con altra legge dal Parlamento. Non farò oggi una proposta; essendo io favorevole alla legge, non voglio creare imbarazzi. Mi riservo di vedere quello che farà la Commissione e quel che farà all'occorrenza il Governo prima di presentare una mia modesta proposta. Per ora richiamo su quest'argomento la loro attenzione. Intanto sono lieto di constatare che l'onorevole Baccarini ha molto accennamente affermato la necessità di stabilire l'ordine d'esecuzione della legge. Però divergo da lui riguardo al rimedio proposto, riguardo cioè a far sì che le provincie ed i comuni corrano il palio per ottenere la priorità.

Un'altra questione che ha dato luogo ad una divergenza fra il disegno di legge dell'onorevole Baccarini e quello della Commissione riguarda l'articolo 21: andamento dei tracciati.

Nessuno credo metterà in dubbio che la determinazione dei tracciati è una competenza che spetta al potere esecutivo, cui spettò sempre e cui deve ne-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

cessariamente spettare. La questione dunque si limita all'andamento delle linee.

Comprendo, o signori, che per molte linee di breve estensione non si accennino nella legge che i punti estremi per determinare il loro andamento, ma per le lunghe linee questo andamento è necessità che venga altrimenti determinato. L'andamento, o signori, in questo caso, stabilisce una linea piuttostochè un'altra: non è più questione di tracciato, non è più questione topografica: si tratta di decretare una data linea o di decretarne un'altra affatto diversa.

Noi fortunatamente in questo progetto non ne abbiamo molte di queste questioni di andamento, dico fortunatamente, perchè esse sono le più dolorose, le più difficili, le più complesse: noi non abbiamo che due sole questioni d'andamento: una per la ferrovia Eboli-Reggio e l'altra per la linea Belluno-Feltre-Treviso.

Chi deve determinare l'andamento? Il potere esecutivo con un tracciato topografico? No; la legge. Ma si è fatto così? Sì.

In tutte le leggi ferroviarie troviamo determinati i due punti estremi di una linea e spesso uno o due punti intermedi di essa. Prendo a caso la legge 14 maggio 1865, che si riferisce alle linee Vigevano-Milano per Abbiategrosso; Mortara-Asti-Casale; Salerno-San Severino-Avellino; Da Cuneo per Mondovì a Bastia e Carrù; da Terni ad Avezzana per Rieti. Io trovo che al secondo allegato della Commissione del 1865, che una linea dalla frontiera francese verso Nizza arriva lungo il litorale ligure a Massa compresa la traversata di Genova, con una diramazione a Carrara.

Dunque l'andamento delle linee è stato e dev'essere determinato per legge. Non è usurpazione che fa la Camera al potere esecutivo, tutt'altro; sarebbe abdicazione del potere legislativo, poichè darebbe al potere esecutivo, non la facoltà di regolare il tracciato d'una linea, ma la facoltà di scegliere tra una linea ed un'altra.

Le linee si decretano dal Parlamento, l'esecuzione è affidata al potere esecutivo.

Potrà l'onorevole Baccarini non trovare corretta, non trovare esatta la indicazione di una linea in un articolo della legge, invece d'una valle desiderare che fosse nominato un comune; questa è questione di forma secondaria; la questione importante è che l'andamento della linea è prescrizione legislativa, non condizione d'esecuzione.

Io vorrei quindi pregare l'onorevole Baccarini di non insistere in quella questione di metodo, di cui ieri parlò, circa la discussione di questo disegno di legge. Egli accennò il concetto che la Camera di-

scuta le categorie, e poi in una tabella le linee. Questo metodo mi parrebbe molto pericoloso; poichè chiamare la Camera a discutere massime astratte, senza quella che ne è la spiegazione necessaria, le linee che le completano, è mettere la massima distaccata dalla sua pratica applicazione.

Quando voi discutete una categoria, vale a dire i caratteri d'una linea, è allora il momento che voi dovete vedere se quella linea sta bene in quella categoria, se quella linea ha i caratteri i quali formano una categoria speciale.

Non è il caso che io mi estenda di più nel mio discorso. Comprendo, o signori, che con questa legge la Camera non dice l'ultima parola ferroviaria per l'avvenire, tutt'altro. Pur troppo nel periodo di 20 anni dovrà modificarsene l'esecuzione. Io mi auguro che non figuri per molti anni, sotto la presente forma, il concorso dello Stato per le nostre nuove costruzioni ferroviarie; io mi auguro che la industria privata venga largamente ad aiutare lo svolgimento della rete ferroviaria italiana. Per oggi, o signori, viste le deliberazioni alle quali ho accennato, la legge nella sua base fondamentale è tutto quel che ci vuole, se noi vogliamo dare al paese la sicurezza che la rete ferroviaria dovrà corrispondere ai bisogni di tutti. Ripeto, o signori, vediamo di migliorare la condizione finanziaria fatta da questa legge ai comuni ed alle provincie, riducendo in più modesta sfera l'obbligo e la quota del loro concorso; provvediamo alle linee contemplate nell'articolo 31, provvediamo alla categoria 5^a. Nessuno, credo, ha l'ardimento di affermare che la legge così come trovasi non abbia bisogno di qualche correzione.

Se l'onorevole mio amico Morana dicesse questo, io non lo potrei seguire; ma la legge nelle sue linee fondamentali, come è uscita dalle mani della Commissione, ha fatto un grande passo. Io vorrei quindi rivolgere (e conchiudo) una preghiera agli onorevoli miei amici: signori, facciamo che le divergenze tra i difensori della legge non ne minaccino le sorti; fuggiamo le quistioni di amor proprio che possono presentarsi come pregiudiziali al compimento di questa solenne promessa che abbiamo fatta al paese, e che il paese reclama da noi. Guardate o signori, alla importanza economica, alla importanza politica di questo disegno di legge. Sacrifichiamo qualche cosa ai grandi interessi del paese, e soprattutto sacrifichiamo le questioni di amor proprio. Mettiamoci con calma a studiare negli articoli i perfezionamenti che noi possiamo ancora recare alla legge, e il paese terrà conto anche dei sacrifici di amor proprio, perchè terrà conto del bene che noi gli avremo procurato. (*Bene! Bravo!*)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

PRESIDENTE. L'onorevole Romano Giuseppe ha facoltà di parlare. (*Oh! oh! — Rumori*) Facciano silenzio.

ROMANO GIUSEPPE. Onorevoli colleghi! Io debbo innanzi a tutt'altro spiegare alla Camera perchè ieri rinunziai al mio turno di parola nella discussione generale e perciò mi sono novellamente iscritto. Rinunziai perchè mi sentiva rumoreggiare intorno voci che chiedevano la chiusura. Allora io mi affrettai a presentare un ordine del giorno prima che si chiudesse la discussione generale per avere il diritto di svolgerlo. Ora avendo visto che la discussione si proseguiva, io mi sono novellamente iscritto, anche perchè il mio ordine del giorno proponendo di riformare in parte il concetto principale della legge, è bene che tutti coloro che discuteranno dopo, conoscano le mie preghiere alla Camera, e possano confortarle dell'appoggio loro, o illuminarmi sopra i miei dubbi.

La maggior parte degli oratori che mi han preceduto han fatto delle osservazioni poco benevoli non sulla sostanza ma sulle modalità della legge; presenterò ancor io alla Camera i miei dubbi; ma credo che tutti dobbiamo essere grati alla Commissione ed all'egregio relatore per le gravi difficoltà che hanno vinto nel loro lavoro. La Commissione ed il suo relatore hanno dovuto lottare con l'ignoto, perchè, bisogna pur confessarlo, nessuna linea è stata studiata a sufficienza da sapersi quale approssimativamente potrà esserne il costo: si trovava al cospetto delle non sempre discrete esigenze delle rispettive località; e di fronte alle angustie finanziarie ed alla necessità di non disturbare il così detto pareggio di competenza, al quale per altro io non credo.

Or se in tal difficile posizione non ha potuto fare un lavoro non del tutto perfetto, niuno potrà sconoscere che essa ha esaurito ogni suo sforzo per compiere il meglio che ha potuto un'opera di vitale importanza, e per dotare il paese di quelle ferrovie che debbono essere un grande fattore della sua prosperità.

Nel mio ordine del giorno ho presentato tre semplici idee, e queste sole io svolgerò brevemente. Esse sono la necessità e l'urgenza di compiere la nostra rete ferroviaria; il farlo, conciliando questo supremo bisogno con le nostre condizioni finanziarie; l'affidare la costruzione e l'esercizio delle linee all'industria privata, lasciando al ministro la libertà di scegliere i migliori modi di costruzione, e la più idonea combinazione finanziaria.

Ho detto nel mio ordine del giorno che il compimento della nostra rete ferroviaria è una suprema ed urgente necessità: tutti gli oratori che mi hanno

preceduto, tranne gli onorevoli Gabelli e Plebano, lo hanno riconosciuto, e l'onorevole D'Amico ne ha fatto tale una dimostrazione nel suo eloquente discorso, che non è proprio possibile di sconvenerne. Ed io posso ancora soggiungere che cotesta opera pubblica curerà pure la piaga della sicurezza pubblica; perocchè l'esperienza ha dimostrato che dove si costruisce una ferrovia, cessa il brigantaggio; e cessa per due ragioni, perchè i briganti non avrebbero che fare in quel punto, e perchè le braccia che si impiegano nel lavoro, si tolgono al brigantaggio, il quale non trova più le reclute spinte dal bisogno e dalla fame. E d'altra parte i computi del tornaconto delle ferrovie, fatti dagli onorevoli Gabelli e Plebano non sono esatti, nè vanno ristretti al solo prodotto pecuniario: la vaporiera non trasporta solo i viaggiatori e le merci, ma porta con essi le idee ed il progresso: ed appunto perciò Gregorio XVI le definiva « un'invenzione del demonio, » e Ferdinando II, che non meno di lui temeva il progresso, non solo avversava le ferrovie, ma diceva « che ogni progresso era sinonimo di rivoluzione. »

Nello stesso mio ordine del giorno ho raccomandato di preferire l'opera dell'industria privata alla diretta del Governo; perocchè il Governo non può e non deve far l'industriale, e molto meno il costruttore o l'esercente di ferrovie, che sono l'opera e la amministrazione le più difficili di ogni altra. Ed appunto perciò tutte le nazioni hanno costruito, costruiscono, ed esercitano le loro ferrovie per mezzo dell'industria privata. Così ha fatto l'Inghilterra che è il paese più ricco d'Europa: essa ha costruito tutte le sue ferrovie non solo con l'industria privata, ma per l'iniziativa degli interessati, senza che il Governo avesse la minima ingerenza, tranne quella giusta sorveglianza richiesta dalla pubblica sicurezza, e dalla tutela dei grandi interessi che si legano a sì potente mezzo di sociale progresso.

La Francia ha costruito tutte le sue ferrovie con la industria privata, e non ne esercita che una sola di 2000 chilometri, perchè, essendo fallita la società *Charente-Vandée*, ha dovuto assumerne l'esercizio; e per compiere quelle linee è stata costretta ad estenderne la costruzione.

Lo stesso ha fatto l'Austria, lo stesso la Spagna, lo stesso la Svizzera, lo stesso l'America. E tranne la Spagna, nessuno degli altri paesi da me rammentati si trova nelle angustie finanziarie in cui noi ci troviamo; nessuno di essi si è privato del grandissimo vantaggio di far concorrere a tali opere il capitale privato.

Vi è in Europa una sola eccezione ed è quella della Germania; perocchè, dominata dallo spirito di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

conquista, e temendo sempre la rivincita dalla Francia, è costretta ad adottare, per ragioni puramente strategiche, un sistema misto il quale non so qual tornaconto finanziario potrà fruttarle.

Ma qual bisogno noi abbiamo d'invocare l'esempio degli altri paesi quando abbiamo fatto in Italia una triste esperienza dello Stato costruttore ed esercente delle ferrovie? Chi non sa quello che è accaduto nella linea ligure? Fu preventivata per 101 milioni, se ne sono spesi 200, e non credo che siamo ancora alla fine dell'opera. Lo Stato costruì la Savona-Torino, la quale si fa e si rifà tutti gli anni, perchè è soggetta a continui guasti, per difetto della pessima costruzione fattane dallo Stato. Lo Stato ha costruita la linea Maremmana la quale si è dovuta poscia rifare. Finalmente lo Stato ha voluto costruire le Calabro-Sicule, e noi sappiamo che quelle strade da 130 milioni che erano preventivate, sono andate al di là dei 260, vale a dire a più del doppio.

Ma la sinistra ha professato sempre il principio di preferire l'industria privata nella costruzione e nell'esercizio delle ferrovie, e lo stesso principio ha sostenuto la destra, fino a che non le venne il capogiro della Statomania.

L'onorevole ministro Spaventa nella proposta di legge del 1874 diceva così:

« Le costruzioni fatte per conto dello Stato, costano di più di quelle fatte per conto delle società concessionarie, specialmente perchè la sorveglianza degli agenti governativi sugli impresarii costruttori non può avere l'efficacia stessa della sorveglianza di una società privata; epperò le opere riescono meno perfette, e danno luogo poi a maggiori spese di consolidamento e di manutenzione. » (Pagina 36 del progetto).

E l'onorevole Perazzi, facendo la relazione su questo progetto, diceva così:

« La minoranza della vostra Giunta non ammise l'opportunità di affidare alla società delle meridionali l'emissione di questo nuovo titolo ferroviario garantito dallo Stato. La maggioranza invece convenne col Governo nel ritenere che l'emissione di un titolo speciale, fatta da una società privata, per uno scopo determinato, ha molti vantaggi su di un'emissione di rendita o di titoli speciali fatti direttamente dallo Stato.

« Essa ritiene che un'emissione fatta direttamente dal Governo scuoterebbe profondamente il credito pubblico, e inquieterebbe i contribuenti, i quali non riuscirebbero a persuadersi che l'emissione sia fatta al solo scopo di provvedere all'esecuzione d'opere pubbliche indispensabili e produttive, e che non sia per essere seguita da altre. Essi con penosa disillu-

sione e con grande sconforto vedrebbero tolto il freno salutare posto nel 1872, vedrebbero riaperta ed allargata la voragine del debito pubblico, e abbandonata la politica finanziaria seguita da quattro anni non senza fortuna. Mentre invece in un titolo emesso da una società ferroviaria, per una somma fissa, determinata da una convenzione stipulata con una società ed approvata con legge, essi vedrebbero un fatto a scopo determinato, per una somma invariabile, la quale non potrebbe essere aumentata senza che intervengano un'altra convenzione con la società e un'altra legge. »

Non leggo di più perciocchè mi pare che basti quello che ho letto.

Si obietterà: ma noi abbiamo comprato le linee dell'Alta Italia (trista eredità lasciataci dalla Destra, noi siamo costretti a riscattare le Romane, ecc.

Ma è forse questa una buona ragione, per aggiungere i nuovi e più gravi danni che infallibilmente deriverebbero dal convertire lo Stato in costruttore ed esercente di ferrovie? È per l'opposto il migliore argomento per non farlo.

Tutti gli economisti, tutti gli scrittori della materia riprovano l'ingerenza del Governo in simili opere. Ma la miglior prova dei suoi imbarazzi e gravi danni si è quella che ne offre il progetto di legge che discutiamo. Esso comincia dal richiedere il periodo di 18 anni, pel completamento delle linee.

Ma io domando alla coscienza di tutta la Camera se questo termine non sarebbe oltrepassato, se invece di 18 non andremo anche a 36; e se, anche nella ipotesi dorata della Commissione, non sarebbe sacrificata l'urgenza dell'opera, non sarebbero troppo ritardati i vantaggi che ci ripromettiamo dal compimento delle reti. Costruendo le linee con tanto ritardo, sarà anche ritardato il loro frutto: per l'opposto se le linee si concederanno all'industria privata, e si costruiranno, in un più breve periodo, si comincerà ad avere da queste linee quei frutti di cui con tanta competenza parlava l'onorevole D'Amico.

Ma questo sistema porta anche dei pericoli (quei pericoli cui accennava l'onorevole Perazzi nella sua relazione sul progetto di legge del 1874). In un momento di bisogno, noi potremmo, nostro malgrado, invertire i capitali e non farli servire più allo scopo cui erano destinati; inconveniente che non può avverarsi nelle concessioni all'industria privata. Ma non è ancor tutto: il Governo si troverà in un gravissimo imbarazzo nell'assegnare la quota a ciascuna linea. Esso ha stabilito di assegnare a ciascuna categoria una determinata somma, ma quale sarà poi quella che esso assegnerà a ciascuna linea? E se la somma prescritta ed assegnata ad una linea, non

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

fosse, come certo non sarà sufficiente per l'impossibilità di prevedere e regolare l'andamento dei lavori a farsi, cosa farà il Governo? Interromperà forse l'opera, o invertirà le somme destinate ad altre linee? E fingasi pure che ciò non accadesse: chi non vede in qual gineprajo si gitterà il povero ministro dei lavori pubblici che ad ogni assegno si troverà esposto ai reclami, alle interpellanze, a mille noie di ciascuno degli interessati nelle diverse linee, e dei ragguardevoli rappresentanti degli interessi locali?

E che tanto avverrà l'onorevole ministro e la Commissione lo vedranno da questo momento non appena comincerà la discussione degli articoli, che farà loro cadere addosso tutti i campanili delle diverse località.

Tutta cotesta baraonda non avverrà, se si adotterà il sistema della concessione all'industria privata, non mai di tutte le linee ad una sola società, ma in diversi gruppi che potessero allontanare il monopolio dei soliti santi, ed animare la concorrenza di diverse società.

Il che è tanto evidente in quanto che il Governo non disconosce la necessità di ricorrere alla industria privata per le 29 linee dell'articolo 9, e per 700 chilometri dell'articolo 11, come appunto dispone l'articolo 15. Perchè non fare altrettanto per le altre linee? Perchè legarsi le mani, o non riserbarsi almeno la facoltà di fare altrettanto per le tre prime categorie? Perchè non riserbarsi di studiare ed adottare le linee economiche a sezione ridotta, quando di questo gran progresso si potrà profittare, per le linee secondarie?

Ma veniamo più da vicino alla pratica attuazione della proposta della Commissione. Come ella costruirà le immense linee proposte? Non potrebbe farlo altrimenti che per mezzo degli appalti. E gli appalti non sono la più cattiva specie dell'industria privata? Non rappresentano essi la camorra che si fa sotto l'asta? Non offrono minor garanzia di una solida società che assumesse l'opera con una bene studiata convenzione, e che avendo l'esercizio, per esempio, per 90 anni, avrà il massimo interesse di costruire nel miglior modo possibile le linee?

Cosa valgano gli appalti ce lo dicono quelli delle opere del Tevere, che son pure sotto i nostri occhi, ed hanno la sorveglianza del municipio oltre di quella del Governo.

Nè poi va taciuto che il sistema degli appalti lascia al più pericoloso arbitrio del potere esecutivo gli appalti e sopprime l'autorità del Parlamento, ed il suo sindacato sulla spesa di molte centinaia di milioni. Verrà la Camera esautorarsi a tal segno? Io ho fiducia negli onorevoli attuali ministri; ma

essi mi permetteranno che io voglia congiungere alla loro vigilanza pur quella della Camera.

Andiamo avanti. Chi sorveglierà una sì gran massa di lavori che il Governo pone sulle sue spalle? Abbiamo, dice l'onorevole Commissione, gli egregi ingegneri del genio civile e del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Di accordo; ma se essi sono necessari a compiere quei lavori a cui sono destinati, chi farà quel lavoro quando saranno adibiti a costruire od esercitare ferrovie? Si chiameranno allora all'ufficio uomini nuovi, o si adopereranno questi ultimi alla costruzione? A quali inconvenienti a quali enormi spese non si andrà incontro?

Ma se la concessione all'industria privata salva da tutti questi imbarazzi e da tutti gli accennati pericoli, perchè non servirsene, perchè il Governo si lega le mani a poterlo ancora fare per le prime categorie, quando a migliori condizioni potrà valersene?

Se non volesse farlo da ora, come io lo scongiuro, se ne riserbi almeno la facoltà di poterlo fare quando l'esperienza ci avrà meglio edotti della maggiore utilità dello Stato.

Io non ripeto ciò che giustamente ha osservato l'onorevole La Porta sulle linee della quarta e quinta categoria: non parlo delle linee che l'onorevole Lugli ha molto argutamente chiamate *del limbo*, per le quali bisognerà pure che la legge provveda se davvero le si vogliono.

Vengo ora alla parte la più scabrosa, alla combinazione finanziaria. Io sarò forse in un marcio errore; ma se debbo dire alla Camera la vera impressione che mi ha fatto nel leggerla, è stata la più dolorosa, perchè mi sembra che essa non potrà mai fornire i mezzi occorrenti per far l'opera che promettiamo al paese.

Come il Governo vuol procurare i 60 milioni che a lui bisognano, come gli altri 15 del concorso forzato dei comuni? Con la emissione di titoli fruttiferi al 5 per cento, perchè tale dicesi, è l'attuale valore della nostra rendita.

Ma chi dice al Governo che nel corso di 18 anni le condizioni del credito pubblico del paese saranno sempre le stesse? Dove collocheremo questo titolo fruttifero? Lo collocheremo nel paese? Ma il paese, come bene osservava l'onorevole Allievi, non ha questi risparmi da sopperire a 75 milioni annui. Ma il paese ha già assorbito al di là delle sue forze i passati risparmi, ed ha compromesso i molto più scarsi del presente e dell'avvenire, prima mercè gli acquisti di rendita a basso prezzo, e poi mercè la compera dei beni demaniali, di quelli dell'Asse ecclesiastico col rovinoso respiro di 18 anni di tempo ai compratori, i quali, come pure osservava l'ono-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MAGGIO 1879

revoles Allievi, si trovano nell'imbarazzo di corrispondere le quote annuali.

Possiamo noi dire che questi compratori che si trovano in tale imbarazzo, avranno dei risparmi tali da poterci prestare i 75 milioni che noi domandiamo loro? Prenderanno essi il nostro titolo al 5 per cento quando sopra prima ipoteca possono ottenerne l'otto per cento? Prenderà forse questo titolo il capitale straniero?

Ma chi non vede che esso preferirà sempre la nostra rendita che potrà quotare in tutte le Borse, e quando più gli piace senza attendere i 75 anni e tutte le eventualità di ribasso cui il titolo escogitato potrà andar soggetto?

Il perchè a me sembra che l'emettere questo titolo, e voler fare le ferrovie con questo mezzo, è sinonimo di non farle; ed il Governo ne vedrà le conseguenze. Forse troverà a collocarlo nel primo anno, per la premura che si ha di costruire le ferrovie, ma al secondo, al terzo, e negli anni successivi non troverà più i fondi nel paese, ed allora il titolo scadrà di prezzo, niuno più lo vorrà, e le ferrovie resteranno come pel passato un pio desiderio, un'illusione che accrescerà oltre misura il non lieve malcontento del paese.

Per l'opposto, valendoci dei capitali dell'industria privata, concorrerà all'opera il capitale straniero francese e l'inglese; perocchè in questi due paesi il capitale abbonda al 3 per cento, e forse a minor tasso.

Ed in tali condizioni una società straniera può trovare il suo tornaconto a prendere il danaro al 3 per cento dai capitalisti francesi, o inglesi, ed impiegarlo in Italia al 4, al 4 1/2. E così noi avremo tre grandi vantaggi: il primo, di fare le ferrovie in minor tempo, e svolgere così al più presto la condizione economica del paese; il secondo, di richiamare alla nostra circolazione un miliardo e forse un miliardo e mezzo di capitali stranieri, il che ci apporterà immensi vantaggi economici; ed il terzo di non fare la disastrosa emissione del titolo speciale.

D'altra parte con quale giustizia possiamo forzare i comuni, ossia i contribuenti a concorrere alla costruzione delle ferrovie internazionali, e delle ferrovie nazionali? Non sono essi schiacciati da tasse opprimenti per avere il diritto di reclamare coteste linee dal Governo? Non sarebbe questa una nuova tassa? E come possiamo avere il coraggio d'im-

porla, quando con l'usurpazione dei dazi di consumo abbiamo ridotti al fallimento tutti i comuni?

Restano bensì le ferrovie non dirò di puro interesse locale, perchè ogni palmo di ferrovia direttamente, o indirettamente serve al progresso ed all'interesse mondiale, ma di più speciale utilità locale. Queste linee dovranno pur farsi, ma sono meno urgenti, e possono attendere che le località abbiano i mezzi a concorrervi, e la industria privata ad imprenderle.

E che dire della Cassa ferroviaria? La direi creata a posta per aggiungere un'altra inutile ruota al nostro gran carro burocratico, un altro battaglione d'impiegati, quasi che il Ministero di finanza non ne avesse abbastanza. Ma credo che il Ministero non accetti cotesta poco studiata idea dell'onorevole Commissione.

Finalmente non si dica che il concorso dell'industria privata ha fatto in Italia cattiva prova. L'onorevole D'Amico ha dimostrato come la soverchia ingerenza governativa, l'elevatezza delle tariffe e gli assurdi nostri regolamenti fanno la rovina economica del paese e delle società; ed io potrei aggiungere a questo proposito ben altro. D'altra parte come può ciò credersi dopo che nell'esposizione di Parigi sono stati tanto ammirati e premiati i nostri lavori ferroviari?

Signori, io non aggiungerò altro; ma dirò solo che non ostante i miei gravi dubbi, voglio ancora augurarmi che la Commissione ed il ministro sapranno migliorare la legge proposta; e che in ogni caso io la voterò, perchè al povero assetato, è sempre un sollievo la speranza, anche lontana, di ottenere un po' di acqua.

PRESIDENTE. L'onorevole Morana ha facoltà di parlare.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Domani alle ore 2 seduta pubblica per l'esposizione finanziaria.

La tornata è chiusa alle 6.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Esposizione finanziaria.

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

