

## CLXXXVI.

## 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Le petizioni distinte coi numeri 2072, 2074 e 2075 sono dichiarate di urgenza. — Omaggi. — Presentazione della relazione sul disegno di legge pel riordinamento del dazio sugli zuccheri. — Una proposta di legge del deputato Damiani è trasmessa agli uffici. — Annunzio di una interrogazione del deputato Gorla al ministro dell'interno sulla costruzione della stazione della strada ferrata a Monza. — Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione delle nuove linee di compimento delle strade ferrate del Regno — Discorso del deputato Morana, nel quale, rispondendo alle osservazioni svolte in altra seduta dal deputato Baccarini, intende rispondere anche alle obiezioni sollevate da altri oratori — Il deputato Baccarini parla per un fatto personale — Parla anche per un fatto personale il deputato Cairoli — Replica, pure per un fatto personale, il deputato Morana — Parla, per lo stesso motivo, il deputato Spaventa — Breve replica del deputato Cairoli — Il deputato Grimaldi, relatore, nel suo discorso enumera le differenze che esistono tra il disegno di legge proposto dal Ministero e quello proposto dalla Commissione; esamina le ragioni e la necessità delle costruzioni delle strade ferrate; espone il successivo svolgersi della rete italiana e quindi il succedersi delle leggi ad essa relative; difende il disegno di legge dalle accuse ad esso fatte dal deputato Gabelli; dimostra la necessità che la questione che si discute ora dal Parlamento italiano abbia ad avere la soluzione stessa che ha una questione eguale nel Parlamento francese; accenna alla parte finanziaria della proposta di legge, e ne dimostra la bontà, citando in proposito ciò che si è fatto dalla Commissione francese, la quale dovette occuparsi del compimento delle linee delle strade ferrate in Francia; parla del modo pessimo con cui furono costruite alcune strade ferrate, e quindi del poco prodotto che esse danno, ed aggiunge altre considerazioni per dimostrare come non sia una valida ragione, per combattere il disegno di legge che si sta discutendo, quella del poco o nessun utile che danno molte strade ferrate già costruite — Il seguito del discorso del deputato Grimaldi viene rimandato alla seduta di domani.*

La seduta ha principio alle ore 2 07 pomeridiane.

Il segretario Melodia dà lettura del seguente sunto di petizioni:

2072. La rappresentanza comunale di Siena rivolge vive istanze al Parlamento per ottenere il trasloco delle carceri giudiziarie dal palazzo del comune.

2073. Il Consiglio comunale di Bisacquino chiede che nella rete ferroviaria fra le linee a costruirsi vada compresa quella Palermo-Sciacca per Corleone.

2074. I sindaci di Alzano maggiore, di Alzano minore, Albino, Nembro, Nese e di altri 30 comuni della provincia di Bergamo, fanno voti perchè sieno accolte le istanze inoltrate alla Camera dalle rap-

presentanze di quella provincia per ottenere che tra le linee da costruirsi sia compresa quella di Ponte San Pietro-Seregno, a congiunzione delle due città e provincie di Bergamo e Como per lo sbocco del Gottardo.

2075. Il Consiglio municipale di Cavallermaggiore, provincia di Cuneo, fa istanza perchè la linea ferroviaria Airasca-Cavallermaggiore sia mantenuta secondo la proposta della Commissione.

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

MOCENNI. Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione segnata col n° 2072, colla quale il Consiglio municipale di Siena domanda che le carceri di custodia siano tolte dal palazzo di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

città, e collocate altrove, essendo quei locali necessari agli uffici del comune.

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

(L'urgenza è dichiarata.)

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

**SPERINO.** Prego la Camera di voler concedere l'urgenza per la petizione segnata col n° 2075, colla quale il municipio di Cavallermaggiore chiede che la ferrovia Airasca-Cavallermaggiore sia conservata nella quarta categoria.

Nella speranza che l'onorevole signor presidente voglia inviarla alla Commissione parlamentare incaricata dell'esame del disegno di legge per le costruzioni ferroviarie, io ne lo ringrazio anticipatamente.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono obiezioni, questa petizione sarà dichiarata d'urgenza.

(L'urgenza è ammessa.)

**PRESIDENTE.** La Presidenza manderà questa petizione alla Commissione incaricata di riferire sul disegno per le costruzioni di nuove strade ferrate.

Si dà lettura del sunto degli omaggi pervenuti alla Camera:

Dal signor Antonio Zaccaria (Fermo) — Proposta di legge per migliorare la condizione degli insegnanti elementari. Lettera all'onorevole senatore professore Mauro Macchi, copie 5;

Dal signor cavaliere Angelo Grazzini (Genova) — Il riordinamento del corpo del Genio civile e dei diversi servizi delle opere pubbliche dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, copie 200;

Dal Consiglio provinciale di Novara — Relazione della deputazione al Consiglio provinciale con relative deliberazioni ed allegati intorno alle ferrovie di accesso al Sempione ed al Gottardo, copie 545;

Dal signor N. N. (Roma) — Studi sul progetto di legge n° 117 presentato alla Camera il 9 dicembre 1878 dall'onorevole Baccarini, copie 12;

Dal signor avvocato cavaliere Filippo Ramondini (Messina) — La città di Messina e la sua Corte di appello, copie 5;

Dall'onorevole deputato signor conte D'Arco — Il voto 4 aprile 1879. Suo discorso ai propri elettori, copie 4;

Dal signor avvocato Pedimonte (Alessandria) — La questione cavallina. Lettera a un deputato, copie 50;

Da S. E. il ministro d'agricoltura — Annali dell'industria e del commercio nel 1879. Lettera di S. E. al sindaco di Roma intitolata: Il museo dell'arte industriale, copie 5;

Dal signor prefetto di Chieti — Atti del Consi-

glio provinciale, Sessioni ordinaria e straordinarie 1878, una copia;

Dal signor prefetto di Parma — Atti del Consiglio provinciale, Sessioni ordinaria e straordinarie 1878, copie 2;

Dal signor N. N. (Roma) — Gli Albanesi e l'Epiro, una copia;

Dal signor prefetto di Torino — Atti del Consiglio provinciale dell'anno 1878, una copia;

Dalla Camera di commercio di Roma — Osservazioni sul progetto di legge pel riordinamento degli istituti di emissione, copie 300;

Dalla direzione del Banco di Napoli — Relazione del Consiglio di amministrazione al Consiglio generale per lo esercizio 1878, copie 6;

Dal signor Nicolò Mantica (Udine) — Resoconto morale ed economico della congregazione di carità di Udine dal 1° gennaio 1875 al 31 dicembre 1876, una copia;

Dal medesimo — Resoconto morale ed economico della pia casa di ricovero in Udine dalla sua istituzione a tutto il 1877, una copia;

Dal signor commendatore D. Onorato Gaetani di Aragona conte di Castelmola (Gaeta) — Storia dei monasteri benedettini cassinesi della città di Gaeta, detti della SS. Trinità, una copia;

Dall'onorevole senatore Baldassarre Paoli — Quarta monografia sul Codice penale italiano, una copia;

Da S. E. il ministro dei lavori pubblici — Relazione sulla manutenzione delle strade nazionali nel 1876-1877, copie 4;

Dal signor cavaliere Jean Joseph Garnier professore di belle lettere (Torino) — Ignorances et curiosités littéraires et historiques. Livre de lecture à l'usage des écoles, una copia;

Da S. E. il ministro dell'istruzione pubblica — Pianta di Roma, riprodotta da un disegno a penna di Leonardo Bufalini, una copia;

Dal signor Giuseppe dottor Veratti (Bologna) — Della riforma degli istituti educativi coatti pei minorenni traviati e discoli in Italia, copie 500;

Dall'onorevole deputato Q. Sella, socio onorario dell'Accademia dei Lincei — Suo discorso all'adunanza 30 marzo 1879, dell'associazione costituzionale delle romagne intorno alle Accademie scientifiche, copie 500;

Dal signor Francesco Savoia di Cangiano — Cronaca della Casa Sabauda, una copia.

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

**LUZZATTI.** Domando alla Camera che sia dichiarata d'urgenza la petizione di molti comuni della provincia di Bergamo per ottenere che fra le ferro-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

vie da costruirsi, sia compresa quella di Ponte San Pietro-Seregno, all'effetto di stabilire la più breve congiunzione fra Bergamo e Como.

Domanderei anche che fosse trasmessa alla Commissione che si occupa delle nuove costruzioni ferroviarie.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono opposizioni, l'urgenza sarà accordata.

(È accordata.)

E questa petizione sarà, al solito, mandata alla Commissione che si occupa delle nuove costruzioni di strade ferrate.

**PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE  
PEL RIORDINAMENTO DEL DAZIO SUGLI ZUCCHERI.**

**PRESIDENTE.** Invito l'onorevole Luzzatti a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**LUZZATTI, relatore.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge intitolato: Riordinamento del dazio sopra gli zuccheri. (V. Stampato, n° 145-A.)

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

L'onorevole Damiani ha trasmesso alla Presidenza un disegno di legge di cui egli è iniziatore, e che sarà mandato agli uffici, affinché ne consentano o no la lettura.

**ANNUNZIO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO GORLA  
AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.**

**PRESIDENTE.** Essendo presente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, do lettura di una domanda d'interrogazione a lui rivolta:

« Il sottoscritto intende d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla costruzione della stazione della ferrovia a Monza.

« Gorla. »

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

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Pregherei l'onorevole Gorla di rimandare quest'interrogazione dopo che sarà finita la discussione di questa legge, per non ritardarla ulteriormente.

**PRESIDENTE.** È soddisfatto l'onorevole Gorla?

**GORLA.** Pregherei l'onorevole ministro di fissarmi un'altra tornata. Siccome questa mattina si è deliberato di rimandare altre interrogazioni alle sedute straordinarie antimeridiane che terrà la Camera,

così pregherei che si rimandasse la mia interrogazione ad una di quelle, e soltanto se rimarranno allo stato di pio desiderio, mi rassegnerò a svolgere la mia interrogazione dopo terminata la discussione della legge sulle costruzioni ferroviarie.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Non ho difficoltà di accettare quello che propone l'onorevole Gorla.

**PRESIDENTE.** Dunque l'onorevole Gorla propone, e l'onorevole ministro accetta che quest'interrogazione sia rinviata alla prima seduta straordinaria che si terrà; e se si terrà; perchè a me è parso l'esperimento d'oggi provare che invece di far guadagnare tempo, le sedute straordinarie ne facciano perdere.

Voci. Bravo! Bene!

**GORLA.** Ho detto e ripeto che ad ogni modo, quando le sedute straordinarie saranno solo un pio desiderio, mi rassegnerò a fare la mia interrogazione quando sarà terminata la discussione della legge sulle costruzioni ferroviarie. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio e riprendano i loro posti.

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

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

L'onorevole Morana ha facoltà di parlare.

**MORANA.** Giorni or sono prendendo a parlare per un fatto personale, dichiarai come io avrei creduto di dover tacere in questa discussione, in omaggio al principio invalso presso il Parlamento italiano per il quale i segretari generali non prendono parte alle pubbliche discussioni.

Non difendo quest'uso, anzi mi riservo libertà di apprezzamento intorno ad esso, ma credeva conveniente di uniformarmi. Dovei per altro mutare ben tosto di avviso quando gli attacchi che mi vennero da tutti i lati, fieri, insistenti, qualche volta ingiusti, mi richiamarono al principio della legittima difesa.

Io non posso lasciar passare le osservazioni a mio danno e a danno delle cose da me scritte o dette, senza una parola di replica che giustifichi l'opera mia e che dia ai fatti il loro giusto ed esatto valore.

E questa mia replica diviene tanto più necessaria ed urgente quanto più gagliardi furono i campioni, quanto più duri i colpi.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

Non mancarono, è vero i difensori, ed io sento il dovere, prima di inoltrarmi nell'aspro cammino, di esprimere loro la mia riconoscenza per l'aiuto che hanno voluto accordarmi.

Gli onorevoli colleghi Borelli, D'Amico, La Porta coi loro eloquenti discorsi facilitarono il compito mio. Essi mi diedero non solo prova di amicizia, ma mi confortarono a perseverare nelle idee da me espresse.

Nondimeno a me piace raccogliere in questo momento la frase con cui l'onorevole La Porta chiudeva il suo discorso, per dire al mio onorevole amico, che so bene quali doveri m'incombano e saprò, io certamente, sacrificare sull'ara del dovere verso la patria, qualunque risentimento, avendo in mira soltanto che la legge proposta riesca a buon porto.

Anzi soggiungo che se nella foga dell'improvvisazione una parola meno che corretta, meno che rispettosa mi sfuggisse, prego fin d'ora i miei onorevoli contraddittori di non raccoglierla, perciocchè nell'animo mio non c'è la determinazione di provocare il benchè minimo fatto personale.

MORELLI SALVATORE. Benissimo!

MORANA. Non crediate, onorevoli colleghi, che io voglia mietero sul campo altrui. So che a me non è lecito di preoccupare il terreno dell'egregio ed eloquente relatore, nonchè dell'onorevole ministro: so che essi non hanno bisogno di nessun ausiliare. Nella difesa della legge faranno quello che meglio crederanno; ed a me non resterà che il debito di inchinarmi pel primo davanti a quelle proposte di modificazioni, che potessero venire presentate da loro. Anzi, poichè per fil di logica sono arrivato a questo pensiero, devo dare al mio amico l'onorevole La Porta una risposta sulla domanda che egli nella seduta di ieri mi rivolse. Egli diceva, che non avrebbe potuto seguire me quante volte io avessi supposto che la legge dovesse essere, assolutamente, accolta così come è stata presentata a noi. In verità, se cosa simile io potessi lontanamente pensare, stimerei che ben a ragione potrebbe competermi l'epiteto di presuntuoso. Io non lo penso, e non l'ho mai pensato. Io credo all'umano progresso, e quindi credo alla perfettibilità di tutte le cose umane. Ritengo quindi che questa legge può essere migliorata, e forse verrà il momento opportuno per far ciò, prima che essa arrivi agli onori della votazione e dopo di una lunga e paziente discussione. Ma quello che non posso ammettere, e che non ammetto, si è una critica appassionata anzichè severa; l'esame del pensiero, anzichè della manifestazione di esso; il dubbio che i calcoli fossero deliberatamente sbagliati; le punture sotto forma

di dogmatici precetti, in luogo di una calma discussione.

E poichè io non posso ammettere tutto ciò, procurerò di correggere gli apprezzamenti ed i giudizi che voi poteste formarvi in base alle cose che vi furono esposte, se pure esse valsero a farvi mutare quei concetti che nell'animo vostro erano nati alla vigilia della discussione, ed in seguito alla lettura della mia modesta relazione. So che il mio compito è difficile, e, appunto perchè tale, io ho bisogno d'invocare tutta la vostra benevolenza, sicuro di cavarmene come meglio potrò, quando questa benevolenza, che mi accordaste ognora, non mi faccia anche oggi difetto.

Quasi tutti gli oratori, ad eccezione di pochi, hanno lanciato contro di me i loro strali acuminati. In una legge come questa, in verità io non credeva di passarmela sopra un letto di rose. Mi aspettavo quindi gli attacchi e, se vogliamo, anche vivissimi. Però, non lo nascondo, credevo che gli attacchi potessero essermi rivolti in altra sede, non in quella in cui siamo. Mi sono ingannato.

Vi fu chi mise in forse i miei calcoli; vi fu chi criticò le innovazioni arretrate al disegno; vi fu infine chi criticò la forma un poco ruvida con cui fu scritta la relazione.

Il più accanito fu l'onorevole Baccarini. Fino ad un certo punto io comprendo i suoi attacchi, comprendo il suo risentimento; però egli ha dato alle mie intenzioni un significato più esteso di quello che potevano avere nella mente e nell'animo mio. E siccome nel suo discorso eloquente e sapiente, come d'altronde egli è uso di farne, si possono compenetrare tutte le risposte che sono chiamato a dare ai vari oratori, così io mi permetterò di prendere come falsariga il discorso dell'onorevole Baccarini, rispondendo ai vari appunti che mi vennero mossi da altri oratori di questa Camera, a misura che si presenterà la convenienza di farlo opportunamente.

Già prima dell'onorevole Baccarini, il suo e mio amico Lugli, annunziando l'aspra tenzone, veniva dolendosi di una frase contenuta nella mia relazione, che fu, quanto meno, detta ingiusta. Io sono lieto che l'onorevole Baccarini abbia dichiarato l'altro giorno come egli stimasse che nulla vi fosse di personale in quella frase. E così dicendo, egli si apponeva al vero, perciocchè mai in me fu il pensiero di ferire personalmente l'egregio contraddittore, nè gli illustri uomini che insieme a lui costituivano il Governo del nostro paese prima dello attuale Gabinetto.

Però io, che pure posi quella frase non a caso, sento il debito di dare tutte le spiegazioni all'onorevole Baccarini ed alla Camera.



E dirò prima di tutto che la portata di quella frase, forse infelice se così vi piace, mirava secondo il mio criterio, e, debbo credere anche della Commissione, a difendere l'opera della Commissione stessa, la quale in altri tempi, in altre circostanze era stata tacciata di tiepidezza e d'indifferenza nell'obbligo che le si attribuiva di presentare prontamente alla Camera i suoi studi su questo progetto.

Ma se la frase può essere infelice, credo che chiunque siasi facilmente accorto dell'intenzione di colui che la scrisse, quando abbia letto l'intero periodo senza fermarsi là dove piacque all'onorevole Baccarini di chiudere la sua citazione. E poichè mezzo il pensiero fu rivelato da lui, permetta la Camera che io riveli l'altro mezzo. La frase è questa: « La vostra Commissione a misura che s'inoltrava nell'esame dell'importante legge, non poteva nascondere a se stessa che il progetto portava l'impronta della fretta con cui era stato redatto, in ossequio al lodevole sentimento, che animava il Governo, di sottoporlo prima della proroga dei lavori parlamentari. » Con questo pare a me che il significato della frase cangi.

Può darsi di fatti che i lavori sieno stati affrettati, ma lo furono in vista d'un supremo bisogno, d'un legittimo interesse, della impazienza che il Parlamento aveva di discutere quest'argomento.

Ma v'ha di più, onorevole Baccarini, v'ha di più. Nello scrivere questa frase avrò anche avuto torto, poichè ella ha voluto dare ad essa un poco esatto significato; però io non ho fatto che ripetere un'affermazione ripetutamente detta dall'onorevole Baccarini.

Io prendo la discussione del 24 giugno e trovo che l'onorevole Baccarini diceva che aveva affrettato, per quanto fisicamente gli era stato possibile, lo studio, e soggiungeva: « che se v'ha appunto da fare « al ministro dei lavori pubblici, quello può essere « di aver precipitato la presentazione di una legge « così importante, ma non d'averla trascurata. »

Potrei aggiungere delle altre citazioni, potrei fare avvertire come qui in quest'Aula fosse stato sostenuto, fosse stato dichiarato, che questo progetto di legge aveva costato 10 giorni di studio al Gabinetto. Ed in verità questo a noi sembrò che fosse uno studio piuttosto affrettato, perchè ai nostri deboli intendimenti parve che la legge non fosse, in tutti i suoi particolari, ponderata e discussa.

Io non metto in forse la competenza dell'onorevole Baccarini in questioni ferroviarie: io ammetto che egli vi abbia impiegato 50 giorni di continuo studio, poichè egli oggi ce lo dice, ma egli deve ammettere con me che i 50 giorni sono press'a poco, anzi sono, tutto il tempo che intercesse tra la pre-

sentazione del Gabinetto Cairoli alla Camera e la presentazione della legge propostaci. Era quindi naturale che io avessi potuto dubitare che l'onorevole Baccarini avesse consacrato tutti i primi 50 giorni del suo Ministero esclusivamente alla legge delle ferrovie.

Per altro, ripeto, so bene che per la natura dei suoi studi, delle sue occupazioni, della sua posizione, l'onorevole Baccarini aveva potuto studiare la questione delle ferrovie precedentemente; ma, con buona grazia dell'onorevole Baccarini, non so acconciarmi veramente nella sua idea quando egli assevera che questo non sia che un progetto quasi copiato sul disegno dell'onorevole presidente del Consiglio dei ministri attuale.

Dimostrato così almanco qual era il pensiero mio, e convinto che l'onorevole Baccarini si persuaderà sempre più che la frase, nel mentre tendeva a scagionare la Commissione, non aveva per iscopo di ferire nessuno, passo all'esame del progetto, e sorvolo sugli appunti fatti a quella parte della relazione con cui velli dare un riassunto storico dell'andamento delle nostre ferrovie. Posso ammettere che tale riassunto non sia esattissimo, come disse l'onorevole Baccarini, nè mi dolgo di questa accusa quantunque mi sembri ingiusta. Ammesso che chiunque può sbagliare, tanto io, quanto l'onorevole Baccarini, quanto qualunque altro, non ho difficoltà di ammettere che io possa sbagliare assai più dell'onorevole Baccarini, e di chiacchessia, perchè, specialmente in fatto di lavori di ferrovie, io ho dovuto fare uno sforzo grandissimo accettando l'incarico che mi addossai per semplice devozione verso i miei colleghi della Commissione. Non era materia a cui io mai mi fossi dedicato; quindi se qualche scorrettezza, se qualche inesattezza è corsa, attribuitela all'ignoranza del relatore. Ma esistono poi queste inesattezze, questi errori? Questo è ciò che giudicherete voi dopo di avere letto ed ascoltate le accuse e le difese. Mi fermo un po' più sui ragionamenti fatti per istabilire la erroneità di taluni quadri statistici da me presentati, o, per dire più correttamente, degli apprezzamenti che io da questi quadri statistici velli dedurre. A me sembrò che veramente potesse convenire di stabilire un parallelo, per quanto è possibile esatto, fra la nostra potenza ferroviaria e la potenza ferroviaria degli altri Stati che ci cingono attorno. Mi sembrò, nella ignoranza della materia, e di cognizioni tecniche, ma con quel grosso buon senso che anche i tecnici concederanno a noi qui, in questa Camera, dove non siamo obbligati a sapere di formule algebriche, che questo rapporto potesse stabilirsi in base alla popolazione o alla superficie dei vari paesi a confrontare.

L'onorevole Baccarini, l'onorevole Gabelli e, credo anche l'onorevole Plebano hanno negato efficacia a questo modo di ragionare. Dico di più: può darsi benissimo che a far le cose esatte ci voglia quella radice  $\sqrt{ab}$  dell'onorevole Baccarini, la quale consiste nel moltiplicare il numero dei chilometri che si ottengono in ragione di popolazione pel numero dei chilometri che si hanno in ragione della superficie, ed estrarne la radice; la qual cosa vi dà la media geometrica da confrontare. Ma, in nome di Dio, io che non mi intendo di radici e di calcoli algebrici, domando ai tecnici: il vostro numero, il numero che vi salta fuori che espressione concreta ha più del mio? Voi avete detto che dai miei due numeri si cava niente, e dal vostro sì. Ma perchè ciò, se in sostanza è un numero medio che voi ottenete, dal quale in fondo in fondo non si arriva a capire la portata pratica più di quanto, secondo voi almeno, non si rileva dal mio? Mi sembrava invece che la portata pratica stesse nello stabilire con un ragionamento se, tenuto conto della superficie, ci fosse difetto di strade in uno piuttosto che in un altro paese; ed anche meglio, nello stabilire se tenuto conto della popolazione, questa differenza fosse sensibile. Anzi io mi sono appigliato all'elemento popolazione soltanto. Lo dissi nella relazione, e ne dissi i motivi. E mi sono appigliato all'elemento popolazione, perchè mi sembrò che l'elemento superficie alcune volte potesse essere ingannatore, come avverrebbe in Sardegna. Se volessimo giudicare dei bisogni ferroviari di essa in base alla sua superficie ce ne vorrebbero ancora dei chilometri di ferrovia, e molti! E allora, io domandai a me stesso, chi li paga le ferrovie? Chi se ne serve? E dal ragionamento logico mi saltò fuori l'elemento popolazione, e dissi: dunque poichè la popolazione se ne serve, poichè la popolazione paga, appigliamoci piuttosto all'elemento popolazione. Operando così non avremo lo sconcio di vedere che il paese più ricco di ferrovie come l'America, dove l'elemento uomo ha fatto il maggiore sforzo di potenza meccanica e finanziaria straordinario, si trovi giudicato in paragone agli altri inferiore in potenza ferroviaria ed economica. Ciò avverrebbe indubbiamente quando i confronti si facessero alla base della media geometrica di cui andiamo discorrendo.

Ma se l'onorevole Baccarini ha il diritto di giudicare erroneo il mio sistema, poichè egli si appiglia alla media geometrica, è poi vero che lo abbia egualmente l'onorevole Gabelli? Mi pare di no, poichè l'onorevole Gabelli volendo nel suo discorso, sapientissimo d'altronde, trovare un elemento di paragone fra i vari Stati, mise in rap-

porto la materia trasportata, vuoi per importazione, vuoi per esportazione.

Ma io domando allora: l'onorevole Gabelli non si è avvicinato egli al mio sistema? Il trasporto merci e passeggeri non è egli una manifestazione dell'elemento uomo, invece di essere l'elemento istesso.

Evidentemente quando avete esaminato chi ha trasportato di più o di meno, voi avete preso ad esaminare se gli uomini di questo paese si servono più o meno delle ferrovie. Invece di giudicare dagli effetti, come voi, io sono andato alle cause, ed ho detto: se delle ferrovie se ne debbono servire gli uomini, ebbene facciamo il confronto da questo punto di vista. Avrò sbagliato, reciterò il *mea culpa* e lo addebiterò ancora una volta alla mia ignoranza.

L'onorevole Gabelli, a cui già altra volta risposi, fece supporre che io avessi aggiustato a mio modo una tabella per presentarla alla Camera, e cavarne delle conseguenze prestabilite. Risposi allora all'onorevole Gabelli sommariamente, che non aveva avuto menomamente intenzione di far cosa che potesse in qualche maniera presentare da un punto di vista solo la questione; presi la tabella che si pubblica tutti i mesi, o a periodi, determinati dal Ministero dei lavori pubblici, e da essa trassi i confronti e gli argomenti. Non è già che io avessi in animo di giungere, come ha potuto mostrare di credere l'onorevole Plebano, ad una perequazione, ma certamente voleva vedere, voleva rendermi conto, se una sperequazione esistesse, voleva presentare il risultato di questi studi alla Commissione, affinchè giudicasse se per avventura non fosse il caso, economicamente parlando, di apportare dei rimedi e stabilire un trattamento difforme, affinchè le risultanze fossero più vicine all'eguaglianza.

Da quanto si disse dall'onorevole Baccarini ieri l'altro, pare che così facendo io abbia sollevato la questione regionale, eppure confesso che non me ne sono accorto.

Dico questo perchè mi sembrò fosse diretta a me l'allusione, quando l'onorevole Baccarini venne fuori con dei calcoli per dimostrare come si fosse speso di più o meno, dal 1860 in poi, in una regione d'Italia anzichè in un'altra. Io in verità non sono stato troppo convinto degli argomenti e dei calcoli dell'onorevole Baccarini. Anzi a misura che egli parlava mi sovvenne quell'esempio col quale egli stesso aveva dimostrato che in un paese affatto privo di ferrovie, dopo di essersi costruiti 100 chilometri di strada ferrata, si era centuplicata la potenza ferroviaria. Sia pure adunque che in talune contrade che non nomino, perchè ripugna anche a

me far questioni di regione, la spesa erogata dal 1860 in poi per opere stradali e ferroviarie possa essere rappresentata dal numero 8 o dal 9, ciò cosa prova? Prova evidentemente che quando in un sito non c'è niente si è costretti di fare di più che nell'altro, dove già si era fatto molto, ma ciò non prova che si sia fatto tutto, che si sia speso quel tanto che è necessario per rendere fruttifera, per rendere economicamente utile questa spesa.

L'onorevole Baccarini, continuando sempre i suoi calcoli, ci mostrò pure come in tutte le parti d'Italia ci siano linee che fruttano meno del 4 per cento.

Io non ho nulla da opporre ai calcoli dell'onorevole Baccarini; dico solo che non mi pare che provino troppo per la tesi nostra. Se per le linee, ad esempio, che fruttano meno in Piemonte; e ne vengano citate 5 o 6 tutte dentro una rete; si potrebbe dire che esse eccedono i bisogni, si dovrebbe dire ancora che, sono appunto quelle le quali permettono alla rete principale di diventare remuneratrice del capitale e delle spese di esercizio. Con lo sviluppo delle industrie e dei commerci poi in quella zona di territorio queste linee oggi passive, si mettono in condizione di divenire anch'esse remuneratrici in un avvenire più o meno lontano.

E poichè ci sono arrivato a questo benedetto frutto del capitale, dirò all'onorevole Gabelli che i suoi conti ed i suoi calcoli possono essere i più giusti del mondo, guardati dal punto di vista da cui deve mettersi ad esaminarli un privato speculatore o banchiere, ma non sono evidentemente giusti se vengono osservati da quello di uno Stato.

E certamente se in un paese non si cammina, se per migliorare economicamente la posizione di questo paese, bisogna provvedere al modo con cui si possa camminare, allora è evidente che si debbano fare queste spese. Diversamente ci troveremo sempre in un circolo vizioso. L'onorevole Gabelli dice che per accrescere le ferrovie bisogna prima aver fecondato il paese, ma per fecondare il paese occorre questo strumento di fecondazione e quindi si deve cominciare una volta da qualche parte. Ed io credo che si debba cominciare dalle ferrovie, perchè se ciò importerà un debito oggi per la nazione finanziariamente parlando, questo debito sarà però compensato dalla maggiore prosperità economica della nazione stessa. Infatti l'onorevole Baccarini veniva in questa sentenza anche lui; ed io sono felice di trovarmi d'accordo con lui nell'affermazione che non possono accettarsi i calcoli, come erano fatti dall'onorevole Gabelli.

Ed ora entro nell'esame concreto del disegno di legge. Io non starò ad esaminare, come fece

l'onorevole Baccarini, le proposte anteriori: vi passo sopra. Venendo al nostro progetto, mi fermo prima di tutto davanti una frase che l'onorevole Baccarini tolse dalla mia relazione. Egli disse: voi avete detto che la legge come era da me proposta non poteva portare risultati utili per mancanza di congegni capaci di facilitarne l'esecuzione. Ma il vostro disegno di legge è eguale al mio, tolte certe piccole differenze di linee, di cui parleremo quando saremo all'esame degli articoli; e le mie proposte sono quasi calcate sopra quelle dell'onorevole Depretis. Io confesso che neanche qui mi trovo d'accordo con l'onorevole Baccarini. A me pare che il disegno di legge, che la Commissione ha presentato, è grandemente diverso dal suo. Sarà migliorato, sarà peggiorato, io non voglio dirlo, la Camera giudicherà; ma che sia diverso, per me non esito ad affermarlo, come non esito ad affermare che il progetto dell'onorevole Baccarini trovasi le mille miglia lontano da quello già presentato dall'onorevole Depretis.

Perchè si direbbe che questi disegni di legge sono simili? Dobbiamo dirlo perchè hanno entrambi il riparto in categorie? Ma le categorie furono ammesse da tutti; sorgono spontanee dalla nostra legislazione stradale; ed era naturale quindi che anche questa volta si affacciassero. Nè i concetti che servono a stabilire le categorie potevano essere diversi, nè ci era in essi da cambiar nulla; e noi lo abbiamo detto nella relazione.

Ma quando siamo stati all'applicazione, abbiamo naturalmente trovato delle ragioni differenti per includere o escludere certe linee da una categoria piuttosto che da un'altra. Di queste ragioni non mi occuperò menomamente ora. Spero di non intervenire più in questa discussione, ma se sarà il caso me ne occuperò a suo tempo. Che il progetto dell'onorevole Baccarini poi non sia il progetto ideato dall'onorevole Depretis, basterebbe a dimostrarlo l'osservazione che l'onorevole Depretis aveva, nel suo primitivo disegno di legge, messo in germe il rimedio per poter far sì che i comuni e le provincie potessero sopportare l'onere della spesa, mentre l'onorevole Baccarini nel suo progetto nulla fece di tutto ciò.

Ma qui, o signori, è mestieri che ci spieghiamo chiaramente una volta: è mestieri di dissipare gli equivoci. Per me val meglio intenderci su quel che vogliamo quand'anche ciò non corrisponda al desiderio di tutti, anzichè vagare nel vuoto e nell'indeterminato. Or bene, o signori, io vi spiegherò francamente, ma lealmente e onestamente, in che maniera si presentò all'animo nostro il disegno di legge dell'onorevole Baccarini.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2° TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

Certo i miei già onorevoli colleghi della Commissione non hanno bisogno di me per essere difesi. Ognuno parlerà per conto suo se lo crederà opportuno. Dirò dunque le mie impressioni e quelle che a me parve allora fossero le impressioni della Commissione. A noi sembrò che nel mentre l'onorevole Baccarini aveva avute l'aria di presentare un *progettone* che doveva soddisfare tutte le esigenze, tutti gli interessi e tutte le contrade italiane, in sostanza presentava un *progettino*. Ciò che ci portava a queste conclusioni era la presenza nella legge di quel benedetto articolo 6, del quale si è tanto discusso.

Ci saremo ingannati forse, onorevole Baccarini; ma chi confessa il suo peccato, dovrebbe essere mezzo perdonato; dunque io lo confesso, e quando mi accorgerò che mi sono ingannato mi correggerò. A noi sembrava che coll'articolo 6 del suo disegno di legge, senza volerlo, ma per la forza stessa delle cose si veniva a distruggere l'intero progetto, riducendolo alle linee della sola prima e seconda categoria, cioè a dire quelle tali linee del costo di 300 milioni circa che dovevano esser fatte sia interamente a conto dello Stato sia con un decimo di concorso a carico dei comuni e delle provincie, pagabile in 20 anni senza frutti.

Siccome la dilazione di 20 anni senza frutti costituisce un beneficio immenso da far scomparire le conseguenze dell'onere cui dovrebbero sottostare i comuni e le provincie, così ritenni che effettivamente quelle due categorie di linee sarebbero state fatte.

È vero che l'articolo 6 riguardava anche le linee della 2° categoria, ma siccome non era possibile che un decimo della spesa distribuita in 20 anni senza frutti, non venisse pagato per le cose ora dette, così conchiudevamo che in realtà queste linee sarebbero state costruite. Ma a cominciare dalle linee della terza categoria mutava aspetto la cosa: il concorso diventava molto più oneroso; le difficoltà del contributo più difficili; la dilazione dei pagamenti in 20 anni eliminata; sostituito invece l'obbligo di anticipare le somme nelle epoche designate per la costruzione.

L'osservazione dell'onorevole Baccarini sui 33 milioni iscritti in bilancio che lo Stato non ha potuto recuperare e che ha dovuto in definitiva assolvere ai comuni debitori, ci conduceva alla impossibilità del concorso che per questa legge lo Stato ad essi chiedeva, ed infine all'assegnamento che in vista di tale impossibilità si faceva sulla disposizione dell'articolo 6, per rendere vana la legge. Ci saremo ingannati, ripeto; ma giusto perchè il concetto che si affacciò alla mente della vostra Commissione,

allora non era altro, fummo condotti a concludere che: volendo la legge intiera, bisognava trovare i mezzi onde la costruzione diventasse effettiva; o non volendola intiera, anzichè nascondersi dietro l'articolo 6, ed aspettare dal tempo le sue risoluzioni, bisognava dire francamente che si sarebbero costruite le strade delle sole due prime categorie. Ora nella Commissione prevalse il concetto che si doveva fare il *progettone*, e non il *progettino*, quindi si volle effettivamente la esecuzione di tutte le linee che erano state comprese nel disegno di legge dell'onorevole Baccarini. Allora sorse spontanea la domanda: ma vediamo chi paga? Che cosa ci vuole per rendere effettive queste costruzioni? E saltò fuori l'idea dell'obbligatorietà. E si sostenne essere legittima dal momento che per altre leggi faceva parte del nostro Codice dei lavori pubblici: mentre da un altro canto non poteva ammettersi che la costruzione delle strade ferrate potesse essere fermata dai minori cointeressati, attraversando l'opera dello Stato che era il maggior consociato alla spesa. Come vedete, il progetto della Commissione, ed il progetto dell'onorevole Baccarini assumevano quindi due fisionomie, due forme, interamente differenti. L'uno colla sua *volontarietà*, colla facoltà accordata ai consorzi, ai comuni ed alle provincie avrebbe permesso appena l'esecuzione ristretta delle linee, l'altro l'avrebbe consentita in misura più larga. Ma adottato il concetto dell'obbligatorietà, sorse spontanea la seconda idea. Si disse: come faranno i comuni e le provincie per avere a propria disposizione i mezzi necessari? Allora ci sentimmo trascinati al concetto incluso nel primo progetto dell'onorevole Depretis, e si cominciò a discorrere della cassa e del modo di poter autorizzare i corpi interessati a servirsene, affinchè la quota del concorso posta a loro carico dalla legge, avesse potuto essere anticipata.

Qui debbo rispondere ad una osservazione fatta, se non vado errato, dall'onorevole Plebano, il quale disse: quando avete vietato con una legge ai comuni ed alle provincie di fare dei debiti, come volete spingerli solleticarli poi con un'altra ad incontrare enormi passività? Io risponderò che la legge presentata, ha per scopo di regolare la facoltà dei comuni di contrarre debiti, ha uno scopo di tutela, e non si propone il fine d'impedire che i comuni e le provincie incontrino un debito per una spesa ragionevole e proficua.

Ora, siccome noi riteniamo appunto che questa spesa sia ragionevole e proficua, così evidentemente quella facoltà che avrebbe dovuto accordarsi volta per volta con una legge speciale, sembrava che si potesse accordare con questa legge stessa, costrin-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

gendoli al concorso obbligatorio della spesa utile per essi dallo Stato incontrata.

L'onorevole Baccarini, ieri, esaminando un altro punto della mia relazione, disse che la Commissione aveva avuto in errore i sistemi economici di costruzione e le ferrovie a sistema ridotto. In verità, quando ho inteso dire questo, ho creduto che egli non parlasse di me, ho creduto che la Commissione, di cui oggi non ho più l'onore di far parte, avesse cambiato avviso; imperocchè mi rammentavo che in nome della Commissione stessa non solo avevo svolto l'argomento delle vie a sezione ridotta e delle ferrovie costruite economicamente, ma l'avevo altresì allargato. Diffatti, non so perchè l'onorevole Baccarini lesse un periodo della mia relazione, che non esprimeva abbastanza chiaramente tutto il mio pensiero, quando avrebbe potuto leggere altri che lo chiarivano più completamente.

Dopo d'aver detto che forse poteva sentirsi il bisogno di regolamentare con una legge queste varie costruzioni, secondo l'importanza delle linee cui le costruzioni si riferivano, ed aver soggiunto che già un tentativo di una simile legge erasi fatto dal ministro Jacini, così mi espressi:

« E tanto più volentieri la vostra Giunta insiste in questo suo voto (cioè d'una legge che regoli questa materia) in quanto che ritiene giuste ed esatte le disposizioni degli articoli 19 e 20, la cui mercè sarà possibile la realizzazione di una grande rete, senza aggravare oltre misura lo Stato. Imperocchè da un lato potranno essere adottati tipi meno costosi per le ferrovie che meritano la conservazione del binario normale, e dall'altro si aumenteranno, con gradimento di tutti, i casi in cui, con vantaggio, la ferrovia a scartamento ridotto potrà sostituirsi alle costose costruzioni normali.

« Siamo perciò d'avviso che, lungi dal mettere gli animi in guardia contro le costruzioni a scartamento ridotto, debbasi la scelta di questo sistema incoraggiare con ogni genere d'allettsmenti. Tali vie rispondono abbastanza al fine della celere locomozione, pur evitando le enormi spese che la costruzione e l'esercizio delle ferrovie ordinarie richiedono: e questa economia fa sì che le ferrovie a scartamento ridotto possano e debbano preferirsi tutte le volte in cui vuolsi provvedere ad un interesse meramente locale.

« Per facilitarne l'introduzione la vostra Giunta pensò di migliorare le condizioni del concorso da parte dello Stato.

« Perchè, si diceva, limitare in taluni casi il sussidio a lire 500 a chilometro per 35 anni e non lasciare che le cose procedano secondo i principii generali già adottati?

« Ed alle obiezioni di coloro i quali opinavano che le lire 500 rappresentano con molta approssimazione il capitale necessario oggi per la costruzione, si rispondeva: ma se è così perchè innovare i termini della legge senza nessun utile per lo Stato? E se poi lo Stato con questo mezzo pretende di ottenere qualche risparmio, perchè permettere che lo realizzi a danno della economica convenienza dei comuni e delle provincie interessate? »

Dunque pare a me che il mio concetto è tutt'altro di quello che mi si è attribuito; che non abbiamo avuto orrore di sorta per questo sistema di costruzioni; anzi abbiamo fatto il possibile per incoraggiare i comuni a servirsene; migliorando in questa parte il concorso dello Stato proposto dall'egregio ministro d'allora. L'onorevole Baccarini ha potuto concludere che noi avessimo avuto un sacro orrore di queste ferrovie da ciò che abbiamo modificato l'articolo 20, negando al Governo il diritto di determinare quando e come le ferrovie a sezione ridotta dovevano farsi. Poichè io prego la Camera di considerare che, salvo questa mutazione e salvo la mutazione del sussidio, i due articoli sono rimasti integralmente quali erano nella proposta di legge ministeriale. Ma per aver fatto ciò meritava il relatore quella censura aspra e severa che gli venne dall'onorevole Baccarini? Io non credo. Anche qui gioverà spiegarci chiaramente, e dirò cosa, la quale può interessare che si sappia.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale presentava il disegno di legge, si ispirava a un concetto, secondo il quale il Ministero dei lavori pubblici in queste costruzioni diventava arbitro di moltissime cose. Diffatti, i punti cardinali di quel progetto come li avrebbe voluti l'onorevole Baccarini, dirò anzi, come li vorrebbe anche oggi, stando alle modificazioni presentate, sono i seguenti: libertà di determinare il tipo di costruzione; libertà di fissare i tracciati; libertà di fare concessioni per decreto reale.

Ora a noi sembrò (dico noi perchè mi riporto all'epoca in cui avevo l'onore di trovarmi nella Commissione, a nome della quale scrissi quella relazione tanto criticata, singolarmente, dall'onorevole Baccarini) che queste tre facoltà che il Ministero dei lavori pubblici voleva ritenere, fossero davvero enormi; e ripeto anche adesso questo qualificativo. Io ho creduto allora, e credo anche oggi, per parte mia, perchè non so come ora la pensino gli altri signori della Commissione, che quelle facoltà lasciate al Governo fossero proprio eccessive e censurabili. Cominciamo dalla libertà di determinare i tipi di costruzione. Io posso concedere, anzi concedo senza sottintesi tutto quello che vuole l'onore-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

vole Baccarini, cioè che due tipi di ferrovie almeno, anzi tre ci debbano essere in Italia, da adottarsi secondo l'importanza delle varie vie. Se dipendesse da me, vorrei concedere che si determinasse fin da ora con questa legge, se così piacesse alla Camera, secondando le vedute dell'onorevole Baccarini, che certe linee fossero eseguite non altrimenti che a scartamento ridotto, che certe altre fossero eseguite non altrimenti che coi sistemi economici di costruzione. Ma fra questa ingiunzione della legge ed il diritto concesso al ministro di farlo come e quando a lui piacesse, ed in qual tempo e luogo che credesse regolare, a noi sembrò corresse una gran differenza. La facoltà quale si chiedeva ci parve sconfinata e piena di pericoli. Sarebbero eliminate forse qualora dell'esecuzione di questa legge venisse incaricato l'onorevole Baccarini, ed io per la mia parte, avrei in lui ogni possibile fiducia; ma ai futuri ministri dei lavori pubblici, ai ministri che potranno trovarsi a quel banco in un periodo di diciotto anni, a ministri i quali forse presentemente non sono neppure alla Camera, io non voleva nè poteva per parte mia accordare una sconfinata ed illimitata facoltà, una facoltà, che male adoperata, secondo il mio debole avviso, potrebbe tornare funesta al paese ed alle sue libertà.

Dunque è vero che noi abbiamo negato al ministro la facoltà invocata, ma non per le ragioni dette dall'onorevole Baccarini; noi gliela abbiamo negata perchè trovavamo, come abbiamo detto nella relazione, che essa era dannosa ed enorme. Se la Camera vuole prescindere dalla legge che noi abbiamo consigliato di presentare, da quella legge chiamata inutile, da quella legge messa in canzonatura ieri dall'onorevole Baccarini; se vuole accogliere la proposta che da più parti le viene, di fissare i vari tipi di costruzione, lo faccia pure adesso, non aspetti una nuova legge. Stabiliamo fin d'ora che ci siano delle linee a sezione ordinaria ed a sistema normale; a sistema economico di costruzione ed a sezione ridotta. Per parte mia, ad occhi chiusi, concedo questa modificazione al progetto in esame. Io credo che il fine ultimo della buona e ben intesa spesa ferroviaria dovrebbe essere questo: che ci siano delle arterie principali che possano rispondere alle condizioni del traffico nazionale ed internazionale, e che vi siano poi i piccoli tronchi costruiti più modestamente i quali vengano a sussidiare le grandi arterie, simili ai rigagnoli i quali gonfiano il corso principale dei grandi fiumi.

Io comprendo benissimo la necessità di ferrovie a sezione ridotta in certe contrade, e se qualcuno si farà proponente di quell'idea, io che non mi discosto per nulla dalle belle teorie manifestate da

vari dei precedenti oratori, darò per parte mia il mio piccolo suffragio alla loro proposta. Ma, ripeto, accordare la facoltà sconfinata al ministro di decidere se questa o quella linea debba essere a sezione ordinaria e a costruzione normale o a sezione ridotta e a costruzione economica, per parte mia lo crederei qualche cosa di eccessivo. Ecco dunque l'origine ed il fine della modificazione degli articoli 18 e 19. Veniamo adesso alla seconda parte: la libertà di fissare i tracciati che diede luogo alla modificazione dell'articolo 21. Ebbene, anche qui pareva a noi sconfinato il potere che voleva mantenere a sé il ministro dei lavori pubblici, e anche qui credevamo che si potessero riscontrare gli stessi pericoli e gli stessi inconvenienti, di cui fin qui ho parlato. Anche qui avremo fatto male, ma anche questa volta pensatamente e ponderatamente si volle esclusa la facoltà demandata dall'onorevole ministro. L'onorevole La Porta e l'onorevole D'Amico hanno spiegato chiaramente i motivi per cui questa facoltà non potrebbe concedersi; ed io non verrò a ripetere alla Camera cose già dette, molto più che se qualche altra cosa resterà a dirsi e a spiegarsi, molto meglio di me, e con molto maggiore autorità, saprà dirla l'egregio relatore presente della Commissione. Aggiungerò solamente che quell'argomento invocato ieri dall'onorevole Baccarini, a sua giustificazione concorse, in me almeno, alla determinazione del mio convincimento. Poichè io dovetti appunto rammentare che l'onorevole Baccarini dava un significato estesissimo a questa facoltà, talmente esteso che, per esempio, nel caso a cui fece allusione ieri, si trattava di far passare la ferrovia per una valle o per un'altra a molti chilometri di distanza dalla prima a gradimento del ministro dei lavori pubblici.

Or bene, io confesso che in fatto di andamento generale di linee credo legittimo l'ingerimento della Camera: lo credo utile, necessario anzi, trattandosi di questioni più politiche che tecniche. Il giudice supremo della condizione politica di fatto del paese deve essere il Parlamento, nè giova che questa facoltà sia consegnata nelle mani del potere esecutivo, e molto meno in quelle di un solo ministro.

Ma ciò non basta: l'onorevole Baccarini con un argomento oratorio ad effetto credette di cogliermi in contraddizione. Disse: questa facoltà voi l'avete concessa al Governo e l'avete concessa voi stesso onorevole Morana.

È vero: l'abbiamo concessa al Governo questa facoltà una volta, ma non così manifestamente come l'onorevole Baccarini crede. In tutti i casi non l'ho concessa io, l'ha concessa la Camera.

Dio buono! Si sa: nelle condizioni in cui una Ca-



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2<sup>a</sup> TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

mera si trova di fronte al Governo che è l'incarnazione sua, non si può venire a fare dei bisticci in quistioni di secondaria importanza.

Quando l'onorevole Baccarini nella quistione di Vallelunga diceva: io farò Vallelunga; ma se non posso far Vallelunga, io non voglio più tornare alla Camera; e quindi vi chiedo le facoltà opportune, la Camera le accordò. Allora trattavasi di una questione che doveva risolversi fra 6 mesi; era un atto di fiducia verso il Governo in genere che la Camera consentiva, ed in ispecie verso l'onorevole Baccarini, anche perchè la questione della ferrovia Vallelunga doveva essere risolta in un tempo brevissimo, e si conosceva *a priori* da chi sarebbe stata trattata e risolta dal Ministero Cairoli. Ma abbenchè la cosa stesse così, e per conseguenza fosse molto diversa da quello che si farebbe oggi, quando si accettasse l'articolo voluto dall'onorevole Baccarini, io devo dichiarare che detti il mio voto precisamente come vorrei che la Camera lo desse oggi, cioè che il tracciato fosse a disposizione del Governo, il quale lo facesse più alto o più basso, a destra o a sinistra, a monte o a valle, ma seguendo sempre un andamento generale fissato dalla Camera per legge.

E difatti quel giorno in cui si votò la linea di Vallelunga io feci questa dichiarazione: « Dopo le parole del ministro, le quali per me non lasciano alcun dubbio, che questo articolo e l'altro da lui proposto, concordino nello stesso scopo, salvo quella latitudine che la Camera deve pur lasciare al ministro, di introdurre nel tracciato quelle varianti che risultassero necessarie; ritenendo che si voti in massima la linea diretta, e che in ispecie si voti la linea di Vallelunga, darò il voto favorevole all'articolo della Commissione. »

Detto ciò, credo di essermi giustificato della contraddizione in cui ieri l'onorevole Baccarini ha voluto cogliermi, ma è giusto che io mi fermi alquanto sulla terza facoltà domandata dal ministro, facoltà la di cui mancanza, a credere del mio egregio amico Lugli, costituisce forse la maggior pecca di questo disegno di legge. La terza facoltà, dunque, era il diritto di far concessioni per decreto reale. L'onorevole Lugli ha detto che questa è una condizione essenziale, senza della quale ei non voterà la legge. Anche questa volta ci siamo trovati determinatamente, pensatamente, calcolatamente in opposizione col desiderio del ministro dei lavori pubblici del tempo. Credei un momento che per questa innovazione la Commissione avrebbe riscosso gli applausi della Camera e pur anche quelli del mio amico Lugli; e non già applausi e lodi come quelle che m'imparò nel finire della sua bella arringa, ma applausi espansivi e calorosi. Non fu così: quindi

conviene che anche a questo proposito ci spieghiamo chiaramente. La Camera farà poi quello che vorrà, nè mi spaventerò io cartamente delle sue determinazioni quand'anche affermassero il bisogno di nuove convenzioni.

Qual'era la condizione della Commissione quando le fu affidato il compito di studiare la questione ferroviaria? Signori, non c'illudiamo! Il vento che spirava in quei giorni era contrario alle convenzioni. Me lo perdoni il mio egregio Depretis! egli aveva subito uno scacco per una convenzione. Tutti avevano, direi, avevamo, gridato; e fra coloro che maggiormente gridarono, credo che non mancasse nemmeno l'onorevole Baccarini. Centro le convenzioni eravamo stati tutti. Noi dunque ci raccogliemmo per lo studio di questa legge sotto l'impressione di una avversione per il sistema di concessione, che io mi affretto a dichiarare ingiustificata. Dovevamo metterci noi da un punto di vista diverso da quello che la Camera con un atto solenne ci aveva indicato, e favorire un sistema da essa condannato? Io dico di no.

Ma c'è di più: allorchè l'egregio presidente del Consiglio aveva presentato un progetto di convenzione, voi ricorderete che tempesta sollevasse, quantunque l'onorevole ministro fosse venuto modestamente davanti alla Camera a dire: eccomi qui con la mia lunga ed elaborata relazione ed il relativo contratto: giudicateli voi!

Eppure malgrado questo atto d'ossequio e di deferenza verso i diritti del Parlamento, delle convenzioni, qui, nessuno aveva voluto sapere. Oh! perchè mai 50 giorni dopo di quell'avvenimento, avremmo dovuto cambiare idea? Perchè avremmo dovuto metterci sotto la legislazione delle convenzioni, e per di più avremmo dovuto concedere la facoltà che ci si richiedeva, facoltà smisurata, facoltà di cui non potevamo giudicare la portata; nè per il modo, nè per il tempo in cui sarebbe stata applicata. E questa facoltà sconfinata avrebbe dovuto applicarsi da ministri ignoti, poichè non era possibile determinare nè prevedere da chi sarebbe stata attuata la legge nel periodo di 18 lunghi anni!

Ho detto sconfinata, e, di fatti, tale mi immagino la giudicherete anche voi, quando saprete che ad una opportuna interrogazione fu risposto che, secondo le idee del Ministero, la facoltà domandata poteva significar questo: pagare il prezzo integrale delle costruzioni, e lasciare a vantaggio dell'intraprenditore il ricavato netto durante i 90 anni della concessione.

Io capisco che l'onorevole Baccarini non avrebbe commessa una simile enormezza. Capisco anzi che nessuno in questa Camera, al posto suo, avrebbe



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TOBNATA DEL 5 MAGGIO 1879

consentito una convenzione che avesse assunte delle forme tanto onerose, e dato adito a dubbie interpretazioni. Ma in diciott'anni, giova ripeterlo, c'era da temere che di questa facoltà ne usassero anche i futuri ministri. Spogliare il Parlamento di questa facoltà, per concederla ad un ministro dei lavori pubblici non ancora politicamente nato, abbiamo creduto in verità che non fosse nelle nostre attribuzioni. Avremo sbagliato! Io ho già meritato le aspre censure degli onorevoli miei amici Lugli e Baccarini: reciterò il *mea culpa* quando la Camera credesse che essi hanno ragione e che il diritto di stipulare concessioni senza l'intervento della Camera, debba essere incluso nella legge in esame.

Ma, in fine dei conti, quale è poi questa nostra colpa gravissima? Che cosa venivamo domandando? Noi chiedevamo che il ministro si mettesse pure per talune linee sotto il regime delle convenzioni: trattasse, stipulasse, conchiudesse e presentasse quindi alla Camera un disegno di legge per l'approvazione delle cose trattate e concluse. O perchè forse abbiamo tutelati, noi che ne avevamo obbligo maggiore, i diritti della Camera, meriteremo aspra censura? Io non lo credo.

E poi bene che c'intendiamo su questa parola *convenzione*.

Quello che noi abbiamo inteso di escludere non è già la convenzione che lo Stato può fare cogli appaltatori per la costruzione materiale delle ferrovie, ma abbiamo inteso di escludere tutto quello che sotto questa espressione suole intendersi in fatto di ferrovie, cioè una convenzione di costruzione ed esercizio mediante un corrispettivo. E quindi abbiamo creduto di dire (e se non l'abbiamo fatto chiaramente la colpa è tutta mia) che il Governo non avesse la facoltà di fare le concessioni, avesse bensì la facoltà di appaltare la costruzione delle linee unitamente o separatamente, senza avere il dovere e l'obbligo di costruirle da sé.

Scagionatomi per quanto mi è stato possibile degli addebiti che mi sono stati fatti, ed affermato che anche da mia parte sarei disposto a veder migliorata la legge includendovi l'obbligo di talune costruzioni da farsi a sezione ridotta, sento il dovere di rispondere una parola a coloro i quali fecero una osservazione alla relazione da me presentata, in ordine alla mancanza d'opportune disposizioni per stabilire la priorità delle opere. Ammetterò anche che ci possono essere delle oscurità nella redazione della legge, e di conseguenza la necessità di spiegare più chiaramente il congegno che deve servire a fissare questo ordine di classificazioni. Procurerò dunque di chiarire i nostri pensieri, e con tali chiarimenti intendo altresì rispondere alla

domanda formale che venne fatta dall'onorevole Allievi.

Abbiamo creduto che la somma fissata dovesse costituire le colonne d'Ercole da non potersi oltrepassare; abbiamo creduto che l'articolo 25 in tesi astratta provvedesse al riparto di questa somma e che con l'aiuto della relativa tabella si potesse determinare quello che per ogni categoria si dovesse annualmente spendere. Ammesso dunque che le opere costino quel tanto che fu preveduto, evidentemente non ci sarebbero difficoltà da questo lato, poichè nei 18 anni dovrebbero tutte le opere eseguirsi. Solo potrebbe esservi ragione di contesa per la precedenza a darsi alle linee della stessa categoria, ma non sarebbe mai questione di spesa, quando per avventura l'importo totale non venisse a variare.

Dunque io prendo un momento per ipotesi che le costruzioni ammontino alla spesa prevista. Sarà o non sarà così, dal momento che su questa invariabilità uomini competentissimi sono discordi, ma per ora come argomento del mio ragionamento consentitemi quest'ipotesi. In questo caso senza difficoltà si saprà come e quando si dovranno spendere le somme stanziare per ogni categoria, e solo resterebbe il dubbio intorno alla precedenza da accordarsi in ogni categoria. Effettivamente questo dubbio è grave e merita degli schiarimenti.

Peraltro io debbo soggiungere che noi avevamo creduto di provvedere all'eliminazione dell'inconveniente suddetto, mercè l'articolo 29. Quest'articolo obbliga il Governo ad indicare, in occasione d'ogni bilancio annuale, quali sono le somme che ha impegnato e quali quelle che vuole impegnare.

Con questo articolo si provvedeva alla graduatoria delle linee a costruirsi; ai tempi e ai modi dell'esecuzione di ciascuna linea; ed affinchè fosse eliminato l'arbitrio eccessivo, davamo obbligo al Governo di renderne conto alla Camera annualmente, in occasione del bilancio, di tutte le determinazioni prese. La Camera avrebbe avuto il diritto e la possibilità in quell'occasione di sindacare l'opera del Governo, indicando altresì se una linea meritasse oppure no di essere preferita.

Io ho creduto che fosse chiaramente espresso il concetto che mi balenava per la mente: se non lo è, correggetelo.

La conclusione a me non sembrerebbe questa una questione insuperabile, se per poco potesse essere vera l'ipotesi che io ho fatta, cioè l'invariabilità della spesa. Ma veramente i termini muterebbero se la spesa potesse variare; perocchè in tal caso sarebbe proprio, come hanno detto gli onorevoli Gabelli, Lugli e credo anche l'onorevole Plebano,

necessario di venire davanti la Camera per chiedere un aumento di spesa od un prolungamento di tempo. Anzi, ammesso che la spesa superasse la previsione del 75 per cento, volendo tener ferme le colonne d'Ercole, di cui abbiamo precedentemente parlato, si dovrebbe aumentare il tempo bisognevole per la costruzione, e si potrebbe andare perfino ai 40 anni come ha detto l'onorevole Gabelli. Ma io domando agli onorevoli Gabelli, Lugli e Baccarini: Sono esatti i calcoli che sono stati a questo proposito presentati alla Camera? Io lo confesso, non m'intendo di questo perchè francamente non ho mai fatto il tecnico e l'ingegnere, e dovrei rimettermene interamente a loro, tanto più che essi si mostrano severissimi coi loro colleghi in arte quando sostengono che i preventivi in Italia si fanno in modo da richiedere durante l'esecuzione un 75 per cento d'aumento, secondo l'onorevole Gabelli, ed un 33 per cento, secondo l'onorevole Lugli.

Ciò in verità, non depono in favore del sapere degli'ingegneri d'Italia! Ed io che non appartengo a questa classe credo di essere verso di essa molto più deferente, dicendo che mi pare veramente enorme l'affermazione dei miei egregi contraddittori. Quantunque non sia ingegnere, fo pertanto i miei calcoli col senso comune. E questi calcoli fatti col senso comune mi portano a concludere (sbaglierò forse) che l'onorevole Gabelli e l'onorevole Lugli hanno torto; e che facciano un poco di aritmetica politica per convincere la Camera anche quando le cose a rigore di logica non stanno. E mi spiego, perchè voglio dar subito le prove della mia affermazione.

Signori, io ho annesso alla mia relazione una tabella; non è opera mia, è opera del paziente lavoro dell'onorevole Valsecchi, a cui mi piace in questa circostanza rendere i dovuti elogi per quelle stupende relazioni che egli scrive affinchè il Parlamento possa essere nella piena conoscenza di tutto ciò che in Italia si fa in materia di ferrovie. Ho qui questa tabella; e, per rasserenare l'animo dell'onorevole Allievi e di qualche altro che ha mosso dei dubbi, procurerò di farla parlare a mio modo, salvo di accettare le correzioni se sbaglierò.

La tabella alla quale alludo si trova unita alla relazione e forma l'allegato di n° II. Essa fornisce tutti i dati relativi alla rete italiana esistente al 1° gennaio 1878; e da questi dati possono cavarsi dei risultati statistici. Questa tabella, a cui attingeva qualche cosa anche l'onorevole Gabelli, se non vado errato, allorchè ebbe a parlarci del capitale che avevamo impiegato in ferrovie, dimostra che noi abbiamo in Italia 8046 chilometri di strade, i quali costarono lire 2,210,379,200; e quindi che

il costo medio di costruzione, escluso il materiale mobile, ascese a lire 274,718 il chilometro. Compreso poi il materiale mobile, tale costo medio raggiunse le lire 304,465 al chilometro.

Dunque noi sappiamo già, traendolo dalla esperienza di lunghi anni e dai risultati delle spese incontrate per la costruzione una vasta rete, in cui riscontransi tutte le condizioni tecniche e topografiche immaginabili, che in Italia i lavori ferroviari non oltrepassano il costo di 300,000 lire al chilometro: e ciò volendo eccedere in previdenza. Or bene, se noi adesso pigliamo il riassunto delle ferrovie da costruire, noi troviamo che le ferrovie della prima, seconda e terza categoria vengono in ragione media a costare presso a poco 300,000 lire al chilometro, anzi la previsione della spesa è fatta per qualche cosa di più, e senza materiale mobile.

Or bene, se l'esperienza mi dimostra che le ferrovie esistenti costarono 270,000 a 300,000 lire il chilometro, se quelle delle tre prime categorie a costruire sono prevedute complessivamente per un costo di 300,000 lire il chilometro, egli dovrebbe essere evidente che la somma è abbastanza ben calcolata per lasciarci riposare tranquilli sulla valutazione, almeno in modo relativo se non assoluto.

Si potrà dire che ci sono la quarta e la quinta categoria, le quali furono prevedute l'una in 147,000 l'altra in 120,000 lire al chilometro, ed in Italia ferrovie a questo costo non se ne fanno. Io mi inchino davanti alle affermazioni dei tecnici, che dicono questo; ma, ripeto, era nella nostra mente, come in quella dell'onorevole Baccarini, ferma la convinzione che le linee di queste due categorie si dovessero fare con sistemi economici di costruzione od a sezione ridotta. E se questo pensiero la Camera volesse tradurlo in formola concreta con una disposizione di questa legge, allora dovrei dire che anche i più difficili dovrebbero trovarsi soddisfatti di una simile soluzione, la quale, eliminerebbe il sospetto che il Governo dovesse venire davanti alla Camera per domandare delle differenze di costo dopo un breve spazio di tempo, differenze però che non sarebbero mai tali da compromettere nè il bilancio, nè l'esecuzione di questa legge.

Nulla ho da aggiungere per ciò che ha tratto alla parte tecnica della legge.

Qualche cosa dovrei dire ancora sulla parte finanziaria, alla quale fui richiamato più specialmente dall'onorevole Allievi; ma siccome la sua domanda fu sommaria, così sommariamente darò la risposta. L'egregio relatore farà il resto, e se sarò provocato su questa parte, e altri volesse trascinarci alla discussione, vedrò dichiarare nuovamente di parlare per darvi ogni opportuna spiegazione.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

L'onorevole Allievi disse che poteva consentire nell'adozione di un titolo speciale, ma che però aveva taluni dubbi, poichè se il titolo speciale non fosse fondato su risparmi, avrebbe potuto diventare pericoloso. Io ho ragionato lungamente, nella relazione, sulla forma del titolo speciale. Qui potrei affermare, senza ripetermi, che esso è fondato veramente sul risparmio. E siccome mi aspettava questa difficoltà e alla Camera, e davanti alla Commissione, allegai alla relazione un documento che potei raccogliere con molta fatica dall'annuario statistico, dal quale appare come il risparmio in Italia può valutarsi senza timore di errare, a 124 milioni all'anno.

Quindi, poichè si vogliono 60 milioni all'anno dal credito, evidentemente ci sarebbe largo margine per collocare il titolo speciale in Italia, abituando il paese al risparmio e al lavoro, senza invocare l'aiuto dei capitalisti esteri.

L'onorevole Allievi disse che il collocamento in titoli consolidati dello Stato produce una certa altalena nel valore della moneta metallica, che giova alle nostre industrie, per concludere poi che non sarebbe conveniente di creare un titolo da collocarsi all'interno anzichè, all'estero, come oggi si proporrebbe di fare.

Io vorrei, senza diffondermi e senza ripetere cose che furono ieri accennate dall'onorevole ministro delle finanze, richiamare l'attenzione dell'onorevole Allievi e dell'onorevole Romano, sopra un dato che si trova anche nell'allegato n° 24. Il dato che si trova in quell'allegato proverebbe come, lungi dall'impiegare all'estero e rendere debitori nostri, per l'emissione del consolidato, i forestieri, noi d'anno in anno, e questo mi conforta, impieghiamo i nostri risparmi in consolidato onde le piazze estere diventano sempre meno posseditrici della nostra rendita perpetua. Ciò resta dimostrato dal pagamento all'estero dei frutti che di anno in anno va decrescendo.

Per queste ragioni, senza dilungarmi più oltre e senza annoiare ulteriormente la Camera, che già ho trattenuto più del dovere, credo di poter sostenere ancora che il collocamento all'interno di titoli speciali possa presentare quei vantaggi, che abbiamo indicati nella relazione.

Ed ora, o signori, a me non resta che chiedervi venia di avervi lungamente intrattenuti, e ringraziarvi della benevolenza con la quale avete ascoltate le mie parole, sperando di aver persuaso i miei egregi contraddittori che se ho potuto errare, certo in me non fu mai l'intenzione nè di presentare i fatti diversamente da quelli che risultano, nè di ferire chicchessia con le mie parole. (*Bravo! Benissimo!*)

BACCARINI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

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

BACCARINI. Ho chiesto di parlare per un fatto personale, ma parlerò quasi esclusivamente per ringraziare l'onorevole Morana, della cortesia, la quale usata da lui verso tutti gli oratori, ai quali ha risposto, mi ha fatto apprezzare più particolarmente la sua risposta, a ciò che io mi era permesso di osservare sul merito del disegno di legge proposto dalla Commissione.

L'onorevole Morana ha detto che io, nel mio discorso, aveva dato alle sue intenzioni maggiore estensione di quella che avevano nella sua mente. A me pare di essermi affrettato allora di dichiarare, e lo ripeto oggi, che non ho mai pensato ad interpretare le intenzioni. Parlando della prima parte della relazione, e di parecchie altre parti che non solo in me, ma in molti altri, per non dire in chiunque le ha lette, avevano fatto la medesima impressione, dichiarai che non le aveva valutate affatto rapporto alle intenzioni, ma nel senso letterale, o per lo meno apparente; e quei periodi, spero vorrà convenirne l'onorevole Morana, arieggiavano certamente (dirò con lui): « quella critica appassionata, anzichè severa; quelle punture sotto forma di dogmatici precetti, anzichè di calmo giudizio; » che egli così giustamente ha lamentate.

Converrà meco la Camera, e spero anche l'onorevole Morana, dopo quello che ho detto oggi, che tali peccati sono più perdonabili a chi li commette in una improvvisazione, che a chi li commetta in una scrittura lungamente elaborata e meditata. Per provare poi la verità della critica in ordine al tempo, l'onorevole Morana ha citato alcune mie parole, con le quali io affermai di aver affrettato la presentazione del disegno di legge per quanto fisicamente mi era stato possibile, ed accennò anche a un periodo di 10 giorni di studio, menzionato da altra persona qui alla Camera, che egli non ha nominato, ma che nomino io a cagione d'onore, l'onorevole Cairoli, allora capo del Gabinetto, che portava il suo illustre nome.

Ora io non tedierò certamente la Camera ritornando su questa questione del tempo più o meno lungo impiegato nella compilazione del disegno di legge, imperocchè la Camera non tien conto di questo, tien conto del merito della cosa. Ma mi permetta l'onorevole Morana di dire che se noi oggi ci siamo trovati esposti al biasimo di aver fatto troppo presto, chi sa a quale altro biasimo ci saremmo trovati esposti se ci fosse passato per il capo di ritardare di un mese, di quindici giorni...

MORANA. L'ho detto anch'io.

BACCARINI. Sta bene; *et de hoc satis*. L'onorevole Morana ha detto che il *progetto* della passata amministrazione era apparso alla Commissione un *progettino* che la Commissione medesima ha voluto...

MORANA. Un *progettone*!

BACCARINI.. sostituire con un *progettone*. A me almeno le sue parole hanno fatto questo effetto. E se così è, io auguro alla Commissione che non si rinnovi pel *progettone* qualche cosa di simile ad una nota favola di Esopo, cosa che nè l'onorevole Morana desidera e nemmeno io, perchè a me, quanto a chiunque altro, interessa, per il bene del paese, che il disegno di legge giunga in ogni modo a buon fine.

Non entro ulteriormente nel merito dei disegni di legge, sia del mio, che di quello della Commissione; imperocchè non mi spetta ora di parlare di nuovo, nè forse l'onorevole presidente lo tollerebbe, molto più che dovrò forse, per necessità, nella discussione degli articoli, tediare nuovamente la Camera. Mi limito perciò a ringraziare l'onorevole Morana della cortesia della sua risposta.

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

GABELLI. Io mi aspetto di dover parlare parecchie volte per fatti personali...

PRESIDENTE. Dunque è meglio che li riepiloghi in una volta sola.

GABELLI.. e per motivo della Commissione e per motivo del ministro. Se la Camera mi permette di seguire l'esempio dell'onorevole Morana io li riepilogherò, e risponderò tutto in una volta.

PRESIDENTE. Purchè non sia un discorso, ma una risposta per fatti personali, altrimenti non si finisce più.

L'onorevole Cairoli ha facoltà di parlare per un fatto personale. La prego d'indicarlo.

CAIROLI. L'onorevole Morana nel suo eloquente e calmo discorso ha accennato, mi pare, per attenuare una accusa contenuta in una sua frase, che egli stesso ha riconosciuta un po' ingiusta, ha accennato, dico, ad un'altra persona, che avrebbe dichiarato che lo studio del disegno di legge era stato compiuto in 10 giorni. L'amico mio Baccarini indicò il nome di quest'altra persona, e siccome io presiedeva allora il Ministero, debbo dire poche parole di giustificazione.

Intanto io sono sicuro, almeno mi sembra, di non aver detto che il disegno di legge era stato studiato in dieci giorni... (*Interruzione dell'onorevole Morana*) forse dissi che il Ministero lo prese in esame in dieci giorni; e ci corre una bella differenza. È

una verità: noi ci affrettammo, perchè ci premeva (e lo prova la discussione che si è fatta il 14 giugno) che il disegno di legge fosse possibilmente discusso in quello scorcio di Sessione, perchè l'urgenza raccomandata e reclamata giustamente da quelle popolazioni, che sono private ancora del beneficio dato ad altre, era sentita da noi come un dovere. Noi compimmo questo dovere rimuovendo possibilmente gli ostacoli, affinchè il disegno di legge fosse discusso allora. Ed anzi fu diretta da noi, mi ricordo, una preghiera molto viva alla Commissione, perchè possibilmente lo esaminasse in tempo. Ora quella fretta attestava la nostra buona volontà. Però per la competenza di chi dirigeva il Ministero dei lavori pubblici, onorevole Baccarini, competenza di dottrina, competenza di studi, e di pratica, non temevamo il pericolo della fretta, cieca creatrice di parti mostruosi; ed a me, presidente del Consiglio, risultava con certezza che il breve tempo non avrebbe pregiudicato l'esame della legge; e così giudicò il Ministero, che fu concorde nell'approvarla.

Ed anzi mi preme di affermare la solidarietà, che io affermai sempre, cogli altri miei colleghi, e con l'onorevole Baccarini, e l'illimitata fiducia che si aveva in lui, il quale con tanto zelo prese a cuore il compimento della rete ferroviaria, che, col l'aprire nuovi sbocchi ai commercii ed alle industrie, darà la dovuta soddisfazione ai legittimi interessi locali, ed un impulso alla prosperità nazionale. L'onorevole Baccarini potè compiere il suo lavoro con una sollecitudine, della quale egli non si pentì, nè poterono pentirsene i colleghi suoi, comechè attestava un desiderio vivo, sincero e profondo.

Si è parlato di un *progettino* tradotto in legge invece di un *progettone*. Anche questa censura mi sembra, me lo permetta l'onorevole Morana, eccessiva. E, rispondendo a lui, rispondo ad altre accuse che ho sentite pronunziare qui e fuori di qui. E vi è la smentita dei fatti: ha già risposto l'onorevole Baccarini, e risponderà successivamente.

Ci sono tutte quelle reti ferroviarie che sono rimesse all'onore della discussione, e che erano state messe nel dimenticatoio dai precedenti Ministeri. Certo, volendo noi che il disegno di legge venisse in discussione, e andasse in porto, ci prendemmo pensiero dei pregiudizi, degli ostacoli, delle opposizioni e degli indugi, che potrebbero farlo naufragare. Questo ho voluto dichiarare per spiegar meglio la frase alla quale accennò l'onorevole Morana.

PRESIDENTE. L'onorevole Morana ha facoltà di parlare per un fatto personale.

MORANA. A me preme di rettificare un'osservazione dell'egregio ed onorevole Cairoli. Egli ha detto che io aveva convenuto nelle accuse ingiuste...

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2<sup>a</sup> TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

CAIROLI. Un poco eccessive.

MORANA. Io credo che egli non si trovava presente alla Camera quando io parlai di questo incidente. Poichè la cosa è in ben altri termini. Io, onorevole Cairoli, nella mia relazione dissi bensì della fretta, ma soggiungendo: « in ossequio al lodevolissimo sentimento che animava il Governo, di sottoporlo alla Camera prima della proroga dei lavori parlamentari. » Così mi sono affrettato io per primo a giustificare il Governo di quello che per avventura poteva sembrare un'accusa.

In quanto al *progettone* che si è trovato un *progettino*, me lo perdoni l'egregio Cairoli, debbo insistere in quel mio apprezzamento. Sarà un errore, avrò sbagliato, ma io aveva l'impressione che delle grandi linee si dovessero fare nella quinta categoria, ma che non si sarebbero fatte per l'impossibilità di fare quelle della terza e della quarta, in virtù delle disposizioni dell'articolo 6.

Ciò detto, non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. L'onorevole Spaventa ha facoltà di parlare per un fatto personale.

SPAVENTA. A vero dire avevo poca voglia di prendere parte a questa discussione, e se ora mi risolvo a dire una parola, è unicamente perchè da più d'uno, e specialmente testè dall'onorevole Cairoli, si è ripetuta un'accusa contro i Ministeri precedenti, che credo assolutamente infondata, e non mi piacerebbe che passasse così senz'alcuna osservazione e come una verità incontestata.

L'onorevole Cairoli ha detto che egli ed il suo amico Baccarini hanno il merito (non lo contraddico) d'aver presentato un disegno di legge destinato a completare il sistema nostro ferroviario; disegno di legge dal quale debbono derivare grandissimi benefici al paese. Ora io non esamino il valore, l'efficacia e la serietà di tale progetto in relazione ai grandissimi scopi che ci proponiamo di raggiungere con esso. Ma l'onorevole Cairoli ha soggiunto che i ministri precedenti hanno la colpa d'aver messo nel dimenticatoio delle reti intere...

CAIROLI. Delle linee.

SPAVENTA... delle reti intere (queste sono le parole che io ho udito dire), che l'onorevole Baccarini avrebbe poi richiamate in vita.

Ora è bene che qui ci spieghiamo un po' chiaramente.

Per parte mia io non ho trovato che due sole linee già autorizzate per legge e concesse alla Società delle ferrovie meridionali che dovevano eseguirsi: la linea di Campobasso-Termoli e l'altra di Aquila-Rieti.

Ebbene, io ed il Ministero del quale faceva parte, credemmo che queste linee, le quali erano state

concesse fino dal 1865 e mai costruite, non corrispondessero più all'interesse generale del paese, nelle condizioni in cui ci trovavamo dopo il trasporto della capitale a Roma e proponemmo, anche per ragioni finanziarie, che della linea Campobasso-Benevento se ne facesse soltanto una parte cioè da Campobasso a Benevento, ma proponemmo ciò fino dal 1874. Cosicchè se quella linea fosse stata approvata, credo che la provincia di Campobasso avrebbe avuto ragione di essere più lieta di quello che non lo sarà per effetto di questa legge, la quale le concede tutta la linea, cioè da Benevento a Termoli ma nel periodo di 18 anni.

Per l'altra linea da Aquila a Rieti noi credevamo che allora per allora se ne potesse fare a meno; ma vi sostituivamo la linea Roma-Sulmona che per noi aveva un'importanza infinitamente maggiore per gli Abruzzi e per la capitale che non il semplice tratto da Aquila a Rieti senza nessuna comunicazione poi da Rieti a Terni. Ecco, come noi avevamo dimenticato la rete delle strade ferrate autorizzate dalla Camera che non erano mai state costruite.

L'onorevole Baccarini ha supplito al difetto, ma sapete, o signori, come vi ha supplito? Ha proposto che la linea Campobasso-Termoli, completamente di quella di cui noi non facevamo che una parte, fosse costruita nel periodo di 18 anni. Ma domando al mio amico Di Blasio in che categoria l'onorevole Baccarini aveva relegato questa strada; e domando poi a tutti se era possibile che questa strada si costruisse.

L'onorevole Baccarini ha proposto sì la linea da Aquila a Rieti, ma come l'ha proposta? Nella sua relazione si vede come l'ha proposta; ha proposto un disegno fatto colle Meridionali, per cui questa linea sarebbe costruita a sistema funicolare. Ecco la linea che ha proposto l'onorevole Baccarini. Così noi avevamo dimenticato l'obbligo nostro, e così l'onorevole Baccarini vi ha rimediato! Io credo che qui non dobbiamo farci di queste accuse. Epperò mi sono sentito nell'obbligo di sdebitarmi per la parte che mi riguarda, perchè davvero dell'intenzione di giovare al paese tanto io posso riconoscere nell'onorevole Cairoli e nell'onorevole Baccarini, quanto credo di essere in diritto di pretendere che sia riconosciuto negli altri.

CAIROLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Cairoli ha facoltà di parlare per un fatto personale.

CAIROLI. Io dichiaro con tutta coscienza che non posso menomamente mettere in dubbio le buone intenzioni dell'onorevole Spaventa e dei suoi amici; egli ne dette anzi prova quando fu ministro dei la-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

vori pubblici. Credo di aver detto *linee*; in ogni modo, se ci fu un *lapsus linguae*, lo correggo.

Il fatto che ho accennato, e che fu constatato anche dall'onorevole Baccarini per l'accusa, che era stata mossa a lui ed al precedente Ministero, di non aver costruito certe linee, è questo, che egli ha rimesso in discussione quelle che erano state poste in disparte. Ciò ho ripetuto; ma era ben lontana da me l'idea di muovere accusa ai precedenti Ministeri, e di mettere in dubbio la lesità delle loro intenzioni, e nemmeno d'indicare quali furono le cause, per cui queste linee fossero state messe in disparte.

**PRESIDENTE.** L'incidente è esaurito.

L'onorevole Grimaldi ha facoltà di parlare.

**GRIMALDI, relatore.** Onorevoli colleghi! Preparato da lunghi studi, atteso ed invocato da gran tempo, attraverso non poche vicende politiche e parlamentari, combattuto e difeso con eguale ardore, sta per giungere alla sua meta questo progetto di legge, con cui si intende provvedere al completamento della rete ferroviaria italiana. Per quella fatalità, che congiunge sovente i più piccoli nomi alle più grandi cose, venne a me dato l'onore di riferire a voi sul grave argomento e sulle molteplici e importanti quistioni che vi si collegano.

Nell'accettare l'onorevole quanto arduo incarico, non mi dissimulai alcuna delle enormi difficoltà, dalle quali esso era circondato. Il Parlamento italiano ha in questa, come in ogni altra materia, degli splendidi precedenti. Non è la prima volta, che innanzi ad esso si presentano dei progetti di legge ferroviari di una grave importanza, sia dal lato politico, sia dal lato economico, sia dal lato finanziario. Ricordo a voi, che nel 1865 l'illustre relatore della legge che prese data da quell'anno, fu l'onorevole Correnti; e tuttora si cita la sua relazione come monumento di diligenza e di accuratezza parlamentare, tuttora si ricorda la brillante figura che egli fece nel sostenerla innanzi a voi, e nell'ottenere la approvazione. Più tardi nel 1870, pochi giorni prima che l'Italia venisse in possesso della sua capitale, l'onorevole Bonghi dettava una stupenda relazione, e la sosteneva alla Camera, intorno ad un disegno di legge di grande importanza per le ferrovie, che prese data appunto dall'anno 1870. Il problema ferroviario si presentò in seguito alla Camera sotto forma di questione d'esercizio; la splendida discussione che ebbe luogo, più che a me, è nota a parecchi, a moltissimi fra voi che poteste prendervi parte. Io rammento, che l'onorevole Spaventa, carattere di ferro, e che perciò trovò facilmente assimilabile la materia ferroviaria (*Bravo! — Viva ilarità*), se ne dimostrò profondissimo ed esperto conoscitore. Lo seguirono parecchi oratori e dall'una e dall'altra

parte della Camera, che sostennero la diversa tesi dell'esercizio governativo o privato; ma tutti con profondità e dottrina.

E tuttora potrebbe essere citata ad esempio di qualunque Parlamento quella discussione, che finì coll'approvazione della convenzione di Basilea. Per questi antecedenti, signori, forse fra voi potrebbe nascere un senso di dolorosa sorpresa, che il vasto e gravissimo problema, il quale sotto forma ora di costruzione, ora di esercizio, ora di questione di bilancio, ora di questione economica, ora di questione d'alta politica, si presentò ripetutamente innanzi alla Camera; che il problema trattato finora da tanti e sì valenti uomini di Stato; sia ora affidato a me, sotto la forma così complessa e colossale di questo disegno di legge, il più grave che in materia ferroviaria si sia mai proposto. È quella stessa dolorosa sorpresa che si prova quando una arma che è passata per esperte mani, finisce per diventare un momentaneo giuoco di mani imbelli.

Io non mi dissimulai d'altra parte, che durante la discussione di questo disegno di legge mi sarei incontrato in questioni d'indole militare ed in questioni tecniche che non sono di mia competenza, per cui avrei potuto meritarmi lo scherno ed un sorriso di compassione da parte di coloro, che esperti in esse, mi avrebbero accusato di ignoranza, ovvero, nella migliore ipotesi, di insufficienza. Ma tutte queste difficoltà non mi impedirono di accettare l'incarico che mi fu commesso, prima dalla benevolenza della Camera, quando mi volle far membro della Commissione, e poi dalla benevolenza de' miei colleghi che mi nominarono relatore; ed io lo accettai come il soldato accetta e compie il suo dovere, senza misurare l'estensione del pericolo che gli sovrasta. (*Benissimo!*)

Io aveva bisogno di farvi questa dichiarazione, non come obbligato esordio di qualunque oratore che, animato da sentita o simulata modestia, chiede la benevolenza di chi l'ascolta; ma perchè possa nell'animo vostro infondere la convinzione di aver fatto quanto era del mio meglio per eseguire l'incarico affidatomi (*Benissimo!*), che essendo certo superiore alle mie forze, non è mia colpa se non viene eseguito con quella competenza, che l'argomento richiederebbe.

Onorevoli colleghi, parmi opportuno, anzi necessario, perchè la discussione proceda colla maggior chiarezza possibile, che io vi presenti, come in un quadro, sia i punti di contatto, sia le differenze tra il progetto di legge del Ministero e quello della Commissione; affinchè la Camera possa in un colpo d'occhio comprendere tutte le questioni che ora sono sottoposte al suo esame. È ciò tanto più indi-



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

spensabile, in quanto che taluni oratori hanno dichiarato doversi a quest'ultimo preferire il primo, Farò una sintesi brevissima. Onorevoli signori, i due disegni di legge hanno di comune le grandi linee. Dall'uno e dall'altro s'intende di provvedere con una legge sola alla rete ferroviaria complementare italiana; dall'uno e dall'altro si fa la classificazione delle linee pressochè coi medesimi criteri; nell'uno e nell'altro si ammette il concorso delle provincie e dei comuni; in entrambi si ammette lo Stato esercente di tutte le linee; infine nell'uno e nell'altro si ammette l'emissione di un titolo speciale per sopperire alle spese. Questi sono i cinque punti di contatto.

Esaminiamo ora quali sono le differenze: 1° Il disegno di legge della Commissione ha reso obbligatorio il concorso dei corpi interessati per la seconda e terza categoria, mentre quello del Ministero lo lascia facoltativo;

2° In quest'ultimo, per la quarta e quinta categoria si propone il puro sistema di concessione, a cui la Commissione sostituisce il sistema di costruzione;

3° Nel disegno di legge del Ministero si ammette la concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio delle linee di seconda, terza, quarta e quinta categoria, purchè allo Stato non ne derivi un onere maggiore di quello fissato dal progetto. Invece, secondo il sistema della Commissione, si ammette la concessione all'industria privata unicamente delle linee di quarta e quinta categoria, e si impone l'obbligo al Governo di sottoporre gli atti di concessione, all'approvazione del Parlamento;

4° Nel disegno di legge del Ministero si ammette il sistema a sezione ridotta per le linee della quarta e quinta categoria, e per quelle della terza che, secondo il giudizio del Governo, possono essere così costrutte, pur corrispondendo al loro scopo. La Commissione crede, salvo quello che dirò in appresso, di restringere il sistema della sezione ridotta esclusivamente alla quarta e quinta categoria, pur aggiungendo, in compenso, maggiori facilitazioni di quelle che per consimile sistema verrebbero, se il disegno ministeriale fosse approvato;

5° L'emissione del titolo speciale, secondo il disegno ministeriale, deve essere limitata ai fondi occorrenti allo Stato per assumere sì enorme peso. Essa viene estesa dalla Commissione ai fondi occorrenti alle provincie ed ai comuni, creando così una *Cassa ferroviaria*; perchè a questi enti possano darsi i mezzi per soddisfare all'obbligo, per alcune linee, ed alla facoltà, per altre, di corrispondere ai vantaggi che il progetto si propone di arrecare ad essi;

6° Nel disegno ministeriale si determina che l'andamento delle linee e i punti di distacco dalle linee esistenti debbano fissarsi con decreto ministeriale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici; mentre la Commissione stabilisce che il tracciato e i punti di distacco debbano lasciarsi al Ministero, mantenendo però inalterato l'andamento generale delle linee approvato col progetto;

7° Il concorso dello Stato per le linee di 4ª categoria è fissato dal progetto ministeriale in 6½ per la spesa fino al costo chilometrico di lire 100,000, in 7½ per la parte di spesa oltre le lire 100,000 e fino a lire 200,000, e in 8½ per ogni eccedenza sulle lire 200,000 al chilometro; mentre la Commissione lo determina in proporzione del costo chilometrico fino a lire 80,000 per 6½, da lire 80,001 fino a lire 150,000 per 7½, e per ogni eccedenza sulle lire 150,000 per 8½;

8° Infine la Commissione aggiunge talune linee, delle quali fissa l'obbligo nel Governo degli studi e della costruzione in diciotto anni, mediante apposito progetto di legge.

Ecco, o signori, esposto il sistema completo della Commissione e del Ministero. È agevole intendere, che il mio compito è difficile, perchè debbo in primo luogo sostenere i criteri che sono comuni all'uno ed all'altro progetto; e in secondo luogo esaminare le ragioni delle differenze. Naturalmente la prima interrogazione, che è necessaria a farsi nell'esame di un progetto di legge qualsiasi, è se esso corrisponda ad un bisogno reale, ad un bisogno veramente sentito; o se corrisponda invece ad un bisogno fittizio che esclusivamente tragga la sua origine da illusioni e pregiudizi. Se quest'indagine è indispensabile sempre, lo è molto di più ora, che si tratta di un disegno di legge di quest'importanza, con cui si impongono oneri allo Stato ed oneri alle provincie, e ai comuni; con cui si provvede al completamento della rete ferroviaria italiana; con cui lo Stato quasi si lega le braccia per 18 anni. E l'onorevole Gabelli (a cui ora dichiaro che non darò motivi di fatti personali, come egli mostrava di prevedere), l'onorevole Gabelli appunto sosteneva la medesima idea, quando con la sua forma tagliente e recisa si proponeva il problema netto e semplice: le ferrovie in Italia costituiscono un bisogno realmente sentito? e lo risolveva dicendo che il progetto attuale si poggia su di un bisogno meramente fittizio.

Per rispondere con un criterio empirico a questa questione, ed insieme all'onorevole Gabelli, che la sosteneva, basterebbe a me dire alla Camera qual è il numero, qual è la sostanza, qual è l'importanza di tutte le istanze che sono pervenute alla vostra Commissione; ed esaminare quale sarebbe l'onere



che allo Stato, alle province ed ai comuni verrebbe ove il Parlamento intendesse darvi piena soddisfazione. È una valanga di voti, di proposte, di domande, di deliberazioni, che la povera vostra Commissione ha dovuto studiare.

Ho all'uopo redatto un quadro della spesa che risulterebbe, sia per lo Stato, sia per le province, sia per i comuni, e mi permetterò di unirlo al mio discorso, affinché si possa vedere quale sia lo stato dei bisogni attuali in fatto di ferrovie. E perchè riuscisse chiaro il più che fosse possibile, l'ho distinto in due parti, comprendendo nella prima le domande che si riferivano ai miglioramenti di classificazione delle linee contemplate nel progetto dalla Commissione; e nella seconda le domande per aggiunta di nuove linee state omesse dalla Commissione medesima. Ho quindi riassunto il tutto in un quadro generale, e sapete, o signori, quale ne è il risultato?

Se si accogliessero tutte le domande che sono pervenute alla Commissione, di miglioramento di classificazione e d'aggiunta di nuove linee, lo Stato dovrebbe assumersi un onere di 1,456,000,000: quello dei comuni e delle province sarebbe ridotto a 159,847,660; ed in complesso la somma da spendere salirebbe alla enorme cifra di 1,615,847,660.

E poichè mi trovo in quest'ordine di idee, permetta la Commissione, permetta la Camera che io dica qual sia il numero di queste petizioni e come si ripartiscono fra le diverse parti d'Italia.

Il numero complessivo di tali petizioni è di 664, delle quali 194 riguardano l'Alta Italia, 145 la Media Italia, 239 l'Italia meridionale, 85 la Sicilia ed 1 la Sardegna.

L'onere dello Stato, ove si assecondassero tutte quelle domande, sarebbe aumentato in confronto di quello previsto dalla Commissione di 450 milioni circa, i quali sarebbero così divisi: 146 milioni per l'Alta Italia, 187,700,000 per la Media Italia, 89,000,000 per l'Italia Meridionale, 27 milioni per la Sicilia, 300,000 per la Sardegna.

Fermandomi ora un momento su tale criterio, che ripeterò un'altra volta essere puramente empirico, vi dirò, o signori, che queste petizioni, non rappresentano tutte dei bisogni reali; chiunque lo intende; e permettete che lo dica, lo intendo io più d'ogni altro, io che ho dovuto avere la pazienza di esaminarle, per riferirne poi alla Commissione; la quale alla sua volta ha fatto tutto il possibile perchè non fosse trascurato alcuno dei giusti e legittimi interessi che in quelle petizioni si espongono. Ora, se ve n'ha una parte che si fonda su bisogni fittizi, la maggior parte però, o signori, si fonda su bisogni reali.

Ma questa frase, che a prima vista forse potrebbe sembrare l'espressione di un domma, ha bisogno della sua dimostrazione; e la dimostrazione che io ne farò alla Camera sarà molto semplice. Se mi fosse permesso di entrare nell'esame di ciascuna delle linee richieste; se potessi fin d'ora esaminare, come dovrò fare in seguito, ad una ad una tutte queste petizioni dalla prima all'ultima; la Camera si convincerebbe con me, che tutte le linee domandate hanno la loro storia, e tutte sono state da gran tempo richieste. Hanno tutte la loro storia, o signori, meno forse qualcheduna d'interesse puramente locale, di pochi chilometri, e di cui è sorto naturalmente il pensiero quando si è visto imbandito a tutta Italia un sì lauto banchetto ferroviario. Ma per tutto il resto, e massime per le linee principali di qualunque regione d'Italia (e il regionalismo cessa quando incominciano i bisogni, e nei bisogni siamo uniti più che in qualunque altra cosa) (*Ilarità*); tutte le province, hanno domandata una compartecipazione più o meno larga all'invito, che il Governo e la Camera facevano loro, poggiandosi su bisogni già tante volte manifestati. Se si trattasse di linee nuove, di linee sorte adesso, converrei anch'io che questo numero stragrande di petizioni non corrisponderebbe ad un bisogno reale, e sarebbe l'indizio invece di una grande vertigine, da cui sarebbe presa l'Italia; ma ciascuna di queste linee si riporta a leggi precedenti, si riporta a studi, a progetti concretati da precedenti Commissioni, o da corpi tecnici dello Stato. Io chiederò che facciate per un momento un atto di fede a me, perchè nell'esame di ciascuna di queste linee dimostrerò, quello che per ora potrebbe restare dubbio nell'animo di alcuni di voi. Nasce quindi naturalmente un dilemma, o tutta l'Italia spinta, stimolata, prima dal progetto del Ministero e poi da quello della Commissione che ha allargato il precedente, ha avuto un momento di entusiasmo, un momento di orgasmo febbrile, un momento nervoso; o i bisogni manifestati colle petizioni sono nella maggior parte veri. Non si può sfuggire a questo dilemma. Io so bene che l'onorevole Gabelli tanto valente fattore di ferrovie quanto valentissimo distruttore di esse, col dono della sua parola (*Siride*), l'onorevole Gabelli, deciso, tagliente, logico, non sfuggirebbe dalla prima ipotesi; direbbe che l'Italia è in preda ad una vertigine, quando reclama un miliardo e 615 milioni di ferrovie. Ma permetterà l'onorevole Gabelli, permetterà la Camera, che io pur facendo la tara di quanto vi può essere e vi è di realmente fittizio in queste domande, vada ad una conclusione diversa, vada a quella conclusione a cui giunge certamente qualunque osservatore che faccia

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

questo ragionamento: in materia ferroviaria, come in qualunque altra, per distinguere i bisogni fittizi dai bisogni reali, il miglior termometro è il tempo. I bisogni fittizi sono come i sofismi, non resistono al tempo; i bisogni reali resistono e resistono inesorabilmente; non soddisfatti, ritornano con maggiore insistenza. L'uomo di Stato che crede di sciogliersi da ogni responsabilità ritardandone il soddisfacimento, non fa che complicare la soluzione del problema e renderla sempre più difficile. (*Benissimo!*)

Così è dei sofismi. Essi, massime quando sono ben sostenuti, producono l'effetto di scompigliare le menti; essi colpiscono la fantasia; ma quando al lavoro della fantasia succede il lavoro lento dell'intelletto, tutto l'incanto, o signori, sparisce. I bisogni fittizi del pari, possono per un momento farsi strada nei Parlamenti ed anche presso gli uomini di Stato; ma hanno un breve giro di tempo, hanno una breve parabola, cadono nell'oblio e difficilmente vi è chi si senta la forza di risuscitarli. Ora se è vero, come è indubitatamente, questo principio, applicato alla materia che io discuto, porta alla conseguenza che quanto ha sostenuto la vostra Commissione è conforme ai bisogni realmente sentiti dal paese fin da quando si compose ad unità e reclamati sempre, ed ai precedenti storici della nostra legislazione ferroviaria.

E vi dirò di tali precedenti, ve ne dirò il più brevemente possibile, perchè, o signori, abituato ad attribuire a ciascuno il suo merito, desidero che l'una e l'altra parte della Camera, possano trovare, in quel che io dirò, l'apprezzamento esatto di quanto si è fatto e di quanto si vuol fare in Italia in materia di ferrovie.

È naturale che io mi riporti col pensiero allo stato anteriore al 1860. La prima domanda che si presenta è questa: Qual era lo stato delle nostre ferrovie nel 1860? Come venivano esse ripartite in tutto il territorio? E nel parlarvi di riparti, trovo inutile di dichiarare, che non intendo dare alle mie parole carattere regionale, essendo io, come ritengo che ogni deputato italiano possa e debba essere, alieno dal regionalismo.

Parlo esclusivamente per la verità; espongo lo stato puro e semplice delle cose. Ebbene, nel 1860 in Italia erano aperti all'esercizio 2189 chilometri di ferrovie che venivano così ripartite: Lo Stato in Piemonte ne esercitava 276 di sua proprietà; 219 dei quali era comproprietario; 113 che erano di proprietà privata; in totale 608 chilometri. La società *Vittorio Emanuele* esercitava 158 chilometri di ferrovie di sua proprietà, 54 di comproprietà e 63 di proprietà privata; totale 275. La società delle

*lombardo-venete e dell'Italia centrale* esercitava 754 chilometri di ferrovie; la società delle *livornesi*, 195; la società *centrale toscana*, 128; la *società generale delle Romane*, 101; la società Bayard e C<sup>i</sup>, e lo Stato nel Napoletano, esercitavano rispettivamente chilometri 56 e 72; tutte queste linee erano di proprietà dell'esercente.

Questo breve ragguaglio mi premeva di fare per sottoporre alla Camera una considerazione.

Si è discusso tanto e si discute ancora sul diverso sistema di esercizio della rete ferroviaria italiana. Valentissimi scrittori, valentissimi oratori dell'una e dell'altra parte della Camera hanno sostenuto, e sostengono l'esercizio governativo; altri con eguale ardore sostengono invece l'esercizio privato.

Ebbene, o signori, nel 1860 nel Piemonte trovavansi in vigore diversi sistemi di esercizio: vi erano lo Stato e la società Vittorio Emanuele esercenti, di linee proprie, di linee private e di linee di cui non avevano che il condominio. Non è inutile rammentare l'esperienza fatta di questi molteplici sistemi nelle provincie subalpine, ora che la questione dell'esercizio ferroviario s'impone ai legislatori italiani, e dovrà avere una definitiva risoluzione.

Non parlo dell'esercizio della restante rete, perchè come già vi ho detto, le linee lombarde, venete e dell'Italia centrale, erano in mano ad una società che prendeva nome da esse: le toscane erano sparpagliate e divise fra tre diverse società: le romane erano esercitate da una privata società: ed i pochi tronchi del Napoletano, parte dallo Stato e parte dalla società Bayard e Compagni.

Prima che il Borbone tramontasse, prima che cessasse la sua dominazione, accortosi troppo tardi che il suo Stato mancava di ferrovie, e che era pur necessario provvedervi, fece una concessione, la quale è del 24 agosto 1860; e si riferiva ad una linea dal Tronto a Taranto con diramazione per Otranto, Lecce, Brindisi, Bari, Barletta e Termoli, e ad altre due linee attraverso l'Appennino destinate a congiungere Napoli coll'Adriatico.

Quasi volle fare il suo testamento. Ma il testamento si riporta sempre, come tutte le cose umane, a colui il quale lo compie, almeno secondo il mio avviso; e quel testamento anche nei pochi giorni in cui durò il dominio borbonico, cadde completamente nel ridicolo.

Posteriormente, cioè, dal 1860 in poi, la questione ferroviaria è stata sempre intimamente legata alla questione politica. Ogni passo che ha fatto la questione politica, è stato seguito da un altro nella questione ferroviaria; e la dimostrazione di questo assunto è molto facile. Non creda la Camera che io voglia fare questa storia per un'inutile erudizione,

o per dare prova di buona memoria: se la faccio (e la restringo in brevi termini) si è perchè vedrà la Camera che la migliore difesa del disegno di legge in esame, sta appunto nei precedenti storici.

La Camera nei decorsi giorni ha intesi parecchi oratori, e principalmente l'onorevole Baccarini, i quali hanno citati alcuni brani di questa storia. A me pare necessario, utile ed opportuno che il Parlamento intenda come passarono le cose; e ciò senza alcun apprezzamento, senza alcun commento, perchè sovente gli apprezzamenti non fanno altro che sostituire alla verità la favola.

Ora esaminiamo questa storia.

Le società dell'Alta Italia, delle Meridionali, delle Romane, la società Vittorio Emanuele, prima nel Piemonte, poi in Calabria ed in Sicilia, furono quelle che ebbero in Italia per molto tempo il dominio ferroviario. È inutile descrivervi, perchè sono già state ampiamente svolte nella Camera, le diverse fasi, le diverse vicende, alle quali queste società andarono incontro.

Se le medesime avessero tutte compiuto il loro debito, forse questo progetto di legge non avrebbe ragione d'essere, od almeno si sarebbe ristretto in tali limitati confini, che non avrebbe suscitato l'opposizione che s'è manifestata nei decorsi giorni; perchè, o signori, la maggior parte delle linee principali che sono comprese in questo progetto, si rannodano a leggi anteriori, per la inesecuzione delle quali è sorta la necessità del progetto medesimo. Cominciando dalla società delle Meridionali, non vi parlerò della prima legge del 21 agosto 1862, colla quale si diè vita a questa società, facendole la concessione d'una vasta rete, con una garanzia di prodotto lordo chilometrico.

Vi parlerò invece della legge del 1865, di quella legge che ho citato nel mio esordio, colla quale s'intese provvedere al complemento della rete ferroviaria italiana come era richiesta in quel momento, ed in relazione ai mezzi finanziari di cui potevamo allora disporre. E qui mi permetto un'osservazione. Cominciate a vedere, signori, come fin dal primo momento che l'Italia si compose ad unità, ebbe per primo obbiettivo di provvedere alla sua rete ferroviaria. Il germe di questo progetto si trova negli atti legislativi che precedettero il 1865.

Dico il primo germe, perchè naturalmente allora la posizione politica non era perfettamente consolidata; allora la posizione finanziaria era fortemente scossa; allora tra i generosi propositi e la necessità di attuarli, sorgeva minaccioso lo spettro del disavanzo. Ma pure in quei ristretti limiti l'Italia ha cercato di provvedere alla sua rete ferroviaria con un certo ardore, ardore che naturalmente

a chi volesse guardare le cose coi criteri d'oggi, sembrerebbe un perfetto disordine; ma che tal non appare quando sottentra il pensiero che quelle leggi furono fatte in un ambiente eccezionale nel quale vissero per più tempo.

Ora in quei momenti, o signori, lo Stato che aveva una quasi incapacità di sostenere l'enorme peso delle costruzioni ferroviarie allora richieste, si dovette rivolgere alla industria privata e diede vita alle società. Veramente gli esempi che esse ci hanno forniti non sono molto confortanti per coloro che si rendono caldi propugnatori dell'industria privata; ma il fatto certo non autorizza ad accettare di blocco un sistema completamente diverso, che potrebbe essere per avventura non riconosciuto conveniente. Io mi limito soltanto a fare quest'osservazione perchè dall'una parte si decanta tanto la potenza dell'industria privata, dall'altra la potenza dello Stato; mentre per la prima abbiamo assistito a deplorabili e tristi esempi, e della seconda ci manca la completa esperienza.

Continuo la mia storia.

Nel 1865 furono modificate le precedenti convenzioni, furono aggiunte altre concessioni, s'incorporarono alla rete delle meridionali le linee Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna, riscattate dalla società generale delle Romane. E la società delle meridionali, nel momento in cui vi parlo, è regolata ancora dalla legge del 14 maggio 1865. Non posso a meno di fare un altro apprezzamento perchè qui mi cade acconcio. Sappiate, o signori, che la base sulla quale si stipulò la convenzione approvata con quella legge è la famosa scala mobile a cui sono subordinate le sovvenzioni chilometriche accordate dal Governo alla società. È questo un argomento che mi servirà anche in appresso e perciò mi permetta la Camera che io mi vi fermi un momento.

Se l'esercizio ferroviario non rende, fra le tante ragioni vi è anche quella, che sovente con inconsulti atti legislativi si impedisce lo sviluppo del traffico. E così avviene per la società delle meridionali, perchè per essa è stabilita la sovvenzione chilometrica a scala mobile; in guisa che al disopra di 15 mila lire di prodotto lordo, la maggior spesa è tutta a carico della società, mentre l'eccedenza di prodotto al disopra dell'accennato limite spetta interamente al Governo. Non si concepisce la possibilità di tanta amegazione, neanche tra i cenobiti della prima era cristiana. Quella società, come ben si vede, ha i propri interessi in opposizione a quelli del commercio e del paese; e non si può pretendere che provveda ai medesimi a tutto suo detrimento.

Ebbene, questo fatto è sancito da una legge dello

Stato, la quale è tuttora in vigore. Agli inconvenienti di questa legge è necessario che il Governo cerchi di provvedere.

Passo alla società *Vittorio Emanuele*.

Questa società cedè nel 1863 le proprie linee piemontesi allo Stato, e diventò concessionaria delle calabro-sicule. Se essa avesse compiuto il suo debito, se, come nacque, avesse continuato a vivere una vita prospera e rigogliosa; delle linee ad essa concesse, talune, tuttora ineseguite, sarebbero fatte, altre, ora in esercizio, si sarebbero finite molto tempo prima, e forse già si avrebbe da esse un reddito che ancora non possono dare, mancando quel naturale sviluppo che pur si richiede perchè una rete possa essere remuneratrice. Lo stesso è avvenuto della società delle Romane. Questa società aveva anch'essa degli obblighi da compiere, in dipendenza della legge del 1865; da alcuni di tali obblighi dovette il Governo esimerla colla successiva legge del 28 agosto 1870; ad altri non venne soddisfatto che con gravissimi stenti, e taluni ancora rimangono incompiuti; essa trovasi in condizioni tutt'altro che prospere, tanto che lo Stato sta occupandosi di provvedere al riscatto, e credo anzi che sia già in pronto il relativo progetto di legge.

Viene finalmente la società dell'Alta Italia. Questa società, nata in Austria nel 1856, ebbe nel 1860 la conferma delle antiche concessioni e colla convenzione del 1864, approvata dalla legge del 14 maggio 1865, divenne proprietaria della rete dello Stato in Piemonte per 200 milioni; rete che, assieme a quelle della Lombardia, del Veneto e dell'Italia Centrale, tornò ancora allo Stato in seguito al contratto di Basilea del 1875. E qui mi si permetta ancora una riflessione: queste linee dell'Alta Italia sono passate attraverso tante vicende di vendite e di riscatti successivi, e lascio a voi, o signori, di pensare quale e quanta sia stata la perdita che lo Stato ha dovuto sostenere in questo cambio di cose.

Io non faccio alcuna recriminazione, non faccio commento alcuno, mi limito ad esporre i fatti come sono avvenuti; perchè certamente, o signori, essi si spiegano, quando riportiamo la mente alle condizioni nostre negli anni passati, quando gli enormi disavanzi consumavano tutte le risorse d'Italia, e quando, più che alla questione ferroviaria, bisognava pensare alla questione politica, alla quale tutto dovevasi subordinare.

Finalmente, perchè la storia sia completa, e perchè tutti, sostenitori ed avversari dell'iniziativa privata, possano combattere sull'argomento, dirò che vi sono state in Italia molte altre intraprese ferroviarie concesse all'industria privata. Non ve ne fo

la storia perchè vi tedierei troppo; solo rammento che non molte ebbero esito felice, moltissime non tennero i loro impegni e furono dichiarate decadute dal diritto di concessione.

Sento anche il debito di rammentarvi che, per l'adempimento degli obblighi della Vittorio Emanuele, lo Stato dovette provvedere alla costruzione delle Calabro-Sicule, prima per mezzo dell'impresa Vitali, Charles, Picard e Compagni (di non fausta memoria) poi direttamente in seguito alla legge 28 agosto 1870.

Questa è la storia vera. Quale ne è il risultato? Quale è la ragione per cui io ho creduto necessario di esporla? È questa, o signori: che sempre si ebbe l'idea di fare un piano regolatore ferroviario; naturalmente questa idea, come tutte, è passata per un primo periodo di preparazione, poscia si è sviluppata, si è fatta adulta, ed oggi si è concretata nel progetto che vi sta dinanzi. Ma il cammino questa idea lo fece: lo fece, perchè colla legge del 1865 prima, colla legge del 1870 poi, si provvide limitatamente ed in relazione ai nostri mezzi finanziari al completamento della rete ferroviaria. Tale completamento però, oltre dalle ragioni finanziarie, era anche impedito dalle condizioni politiche d'Italia, la quale non poteva provvedervi in modo esatto e definitivo prima d'averne la sua capitale.

Ma sia nella legge del 1865, sia nella legge del 1870, pur provvedendo ad una parte di questa rete, a taluni dei bisogni che in fatto di ferrovie l'Italia aveva; non si perdè mai di vista l'obiettivo di un piano generale di classificazione. E difatti, o signori, ricordo a voi l'articolo 5 della legge del 1865: « Il Governo del Re presenterà nella prossima Sessione legislativa un disegno 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. » Dunque nel 1865, 14 anni addietro, o signori, la Camera italiana riconosceva la necessità di una classificazione esatta delle ferrovie complementari, e di stabilire il principio della compartecipazione alla spesa di costruzione dello Stato, dei comuni e delle provincie. Ora col progetto in esame (dedotta tutta quella parte di esagerazione di cui mi propongo di dimostrare l'insussistenza; dedotta tutta quella parte che si è ripetuta à sensation di miliardi, di disordine, di poema, di sogno, di impossibilità), ridotte le cose nei loro veri termini; si ha appunto il concetto di classificare la rete ferroviaria complementare, ciò che si sarebbe dovuto fare fin dal 1866. Non creda la Camera che con ciò io voglia dar motivo a fatti personali agli illustri uomini che, sedendo da questa

parte (*Destra*) ebbero per più anni il potere, no; essi fecero quanto era in loro per eseguire la legge del 1865, ma non arrivarono in tempo. Essi cominciarono l'opera, ed ora tocca a noi l'onore di portarla a compimento.

Dopo la legge del 1865, nella sessione prossima, il ministro dei lavori pubblici di quel tempo, Jacini, presentò alla Camera un progetto di legge per l'adempimento di quanto era sancito all'articolo 5 della legge del 1865; distinguendo le ferrovie in *primarie* e *complementari*, determinando le quote dei concorsi e le norme relative alla costituzione dei consorzi ferroviari.

Dunque, il voto della legge del 1865 sarebbe stato adempiuto fin dal 1866, se da una parte le vicende politiche, e dall'altra le questioni finanziarie, le necessità di altra natura che occuparono l'attività degli uomini di Stato e del Parlamento e motivi più impellenti non avessero fatto rimanere il progetto come lettera morta. Ciò che si fa oggi nel 1879, non è quello che si sarebbe fatto nel 1866. Ma gli uomini che furono al potere per più anni, seguitarono a persistere in quest'ordine d'idee, attuando in parte quel concetto e riconfermandolo ancora nella legge del 1870.

Quella legge provvedeva al completamento della rete ferroviaria italiana, sempre in proporzione dei mezzi che si avevano in quell'epoca e in relazione degli studi che fino allora si erano fatti; e nello stesso tempo confermava la necessità di avere un piano regolatore delle ferrovie, la classificazione di esse, la determinazione del modo con cui i corpi morali e lo Stato dovessero concorrere alle spese di costruzione. Riproduceva insomma in una forma più splendida e più completa lo stesso concetto che era contenuto nella legge del 1865.

Ricorderà la Camera che quando l'onorevole Baccharini accennò alla legge del 1870, l'onorevole Bonghi che ne era stato il relatore, e che l'aveva strenuamente difesa, sostenne che il progetto attuale non corrispondeva a ciò che nel 1870 si era disposto; e non essere quindi in contraddizione con sè stesso non votando il progetto medesimo. Io non ho il diritto nè la voglia d'esaminare il modo con cui crede l'onorevole Bonghi giustificarsi dall'accusa di contraddizione; ma guardo le cose come sono avvenute.

È vero che la legge del 1870 si discosta dall'attuale? Io non entro nell'esame delle singole linee comprese nel progetto; non discuto se esse corrispondono a quell'obbiettivo che si aveva colla legge del 1870; non giustifico le ragioni per le quali la Commissione ammise talune linee ed escluse

delle altre. Tutte queste indagini saranno da me fatte quando si verrà alla discussione degli articoli. Per ora mi fermo alla questione di sistema, alla questione di organismo.

L'onorevole Bonghi diceva che le differenze tra la legge del 1870 e quella che stiamo esaminando sono tre. Diceva in primo luogo che la legge del 1870 voleva una ponderata classificazione delle ferrovie, mentre quella fatta col progetto è tumultuaria, capricciosa. (Grazie tante del complimento, il lavoro dell'attuale Commissione è poco ponderato!) Diceva che la legge del 1870 determinava le costruzioni successivamente, mentre l'attuale progetto determina costruzioni simultanee. Diceva in terzo luogo che quella legge provvedeva al completamento della rete ferroviaria senza creare debiti; mentre questo progetto crea un debito di un miliardo e ottanta milioni.

Ora è vero tutto questo?

Ecco le parole della relazione dell'onorevole Bonghi del 20 giugno 1870, che dicono in breve quanto io potrei dire in esteso con molto minore autorità, e competenza. « I molti accenni che abbiamo fatto qui e nelle relazioni speciali » (ed egli fece un lavoro di dettaglio su tutta la rete ferroviaria italiana, distinguendo le linee per società esercenti, perchè quella legge comprendeva l'approvazione di diverse convenzioni fatte colle varie società che vi erano allora in Italia) « mostrano come la rete attuale di strade ferrate in Italia tanto eseguita che decretata, è tutt'altro che compiuta rispetto alle strade primarie che incombe allo Stato di costruire o alle complementari di 1ª e 2ª categoria, nelle prime delle quali può competere allo Stato di accordare un sussidio, nelle seconde può bastare, che non consenta altro aiuto se non se di quello che la costruzione delle strade ferrate fa risparmiare effettivamente all'erario. Perciò è necessario, che il problema 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 regione, determinando gli anni in cui deve essere compiuta e i mezzi con i quali vi si possa far fronte. »

Dunque quel concetto che prima era nebuloso, che prima era oscuro, che si accennò appena con la legge del 1865, diventò un concetto compiuto nelle sue linee principali con la legge del 1870. Questa legge voleva la classificazione delle ferrovie, non bastando allo scopo la rete eseguita, nè la decretata; voleva la determinazione del concorso dello Stato sia nelle ferrovie primarie che nelle ferrovie complementari; voleva la indicazione dei mezzi come farvi fronte; voleva infine tracciate le norme e le

modalità per la costituzione dei consorzi ferroviari, comunali e provinciali.

Ora, io dico alla Camera: il presente disegno di legge non classifica forse le ferrovie? Non determina gli anni in cui successivamente debbono essere costruite? Non indica i mezzi come farvi fronte? Non stabilisce le norme pei concorsi dello Stato, delle provincie e dei comuni? E qui non ho capito l'obbiezione dell'onorevole Bonghi, che diceva: « Colla legge del 1870 si proponeva una costruzione successiva, mentre ora si tratta di una costruzione simultanea. » Ma, signori, se il progetto della Commissione è fondato su 18 anni, mi pare che il numero 18 sia abbastanza successivo. (*Ilarietà — Segni di approvazione*)

Noi diciamo di fare le ferrovie in 18 anni, o signori: trovo che si può discutere se si debbano fare prima: ma negare che il diciottenno includa la successiva costruzione delle linee, mi pare impossibile. E circa i mezzi come far fronte alla spesa, vero è che colla legge del 1870 non erano nè potevano essere determinati, per la semplicissima ragione che ciò si rimandava ad una legge posteriore; mentre essa si limitava ad indicare i mezzi per sopperire alle costruzioni che contemplava. Ma è certo d'altra parte, che per le ferrovie come per tutte le altre opere pubbliche straordinarie, non si può far fronte alla spesa che con mezzi straordinari; come si è sempre fatto in Italia e come si pratica presso tutte le altre nazioni.

Dunque, il progetto del 1879 non è che l'esecuzione del concetto che cominciò a manifestarsi sin dal 1860, che fu adombrato nel 1865 e che venne meglio determinato nel 1870.

Ma non basta. Anche prima d'ora si tentò di eseguire quella legge, perchè, o signori, il ministro di quell'epoca, l'onorevole Gadda, che aveva il dovere di presentare un progetto, con un'indicazione così tassativa, come in poche leggi d'Italia si riscontra; nominò una Commissione composta di uomini versatissimi nella materia delle ferrovie e nelle discipline economiche, per formulare un programma completo delle ferrovie italiane, distinguendo la rete principale dalle ferrovie secondarie e per proporre i mezzi economici più adatti all'esecuzione dell'una e delle altre.

Questa Commissione ebbe dinanzi a sè molti studi, e si occupò profondamente della questione a lei deferita. Ne faceva parte anche l'onorevole Depretis. Essa compì la prima parte del suo lavoro cioè un prospetto analitico delle strade ferrate sinora proposte o studiate in Italia, perchè la rete complementare italiana fosse veramente compiuta, perchè la legge del 1870 fosse eseguita.

Ma, come succede di tutte le Commissioni, anche questa fece il suo lavoro solo in parte, lasciando però quanto bastasse perchè i suoi studi potessero essere utilizzati, come lo furono difatti dai ministri posteriori, e dalla vostra Commissione.

Ma non basta, o signori, l'obiettivo di cui v'intrattengo non fu mai perduto di mira.

Nella tornata del 17 marzo 1873 l'onorevole De Vincenzi presentò alla Camera un progetto di legge, col quale si proponeva di concedere al Governo la facoltà di fare, durante un quinquennio, concessioni di ferrovie secondarie, accordando ai concessionari una sovvenzione annua chilometrica di 1000 lire per un periodo non maggiore di 35 anni, quando queste ferrovie ponessero in comunicazione colla rete generale un capoluogo di provincia, di circondario, di distretto, ovvero un porto marittimo. Ma nella discussione che di questo progetto fu fatta in Parlamento, esso subì una radicale modificazione, e restandone ferme le principali disposizioni, fu convertito nella legge 29 giugno 1873 applicabile, non già a tutto il regno, ma soltanto a sette determinate linee nelle provincie venete e di Mantova.

Nel 1874 venne il progetto dell'onorevole Spaventa, il quale oltre al riscatto delle Romane, delle Meridionali e all'appalto dell'esercizio loro unitamente a quello delle Calabro-Sicule alla società delle Meridionali; provvedeva anche alla costruzione di talune determinate linee, non perdendo mai di vista il concetto generale della classificazione delle linee complementari e della determinazione dei nostri bisogni in fatto di ferrovie. Ma il progetto dell'onorevole Spaventa, come ben sapete o signori, non fu discusso dalla Camera.

Non vi parlo del modo come successivamente lo stesso concetto venne attuato dall'onorevole Depretis nel 1877 col progetto misto di costruzione e di esercizio, col quale tentò di risolvere tutti e due i problemi ad un tempo; solo vi dirò come fu attuato sotto il Ministero Cairoli, dall'onorevole Baccharini. Credo che un gran merito di quel Ministero in fatto di ferrovie, sia questo: che mentre prima del 1878, i due grandi problemi ferroviari *costruzione ed esercizio* per la natura stessa delle cose si erano trattati sempre confusi assieme, senza giungere mai ad una soluzione; il Ministero Cairoli fu il primo a porre nettamente innanzi al Parlamento italiano i due problemi, ben distinti fra loro.

Quanto al problema dell'esercizio, gli mancavano i mezzi per poterlo risolvere definitivamente e propose, come difatti si fece, di sottoporlo ad una Commissione speciale; per cui oggi per l'esercizio non si può fare altro che attendere il risultato della inchiesta, il verdetto della Commissione medesima.



Quanto al problema delle costruzioni, il Ministero Cairoli, edotto da tutti i fatti antecedenti, di cui vi esposi una breve storia, cercò di attuare il primitivo concetto che nacque, si può dire, col risorgimento nazionale e che fu consacrato nelle leggi del 1865 e del 1870, mediante il progetto che fu poi esaminato dalla vostra Commissione.

Nel parlarvi dell'origine storica della presente proposta di legge, vi ho già detto, o signori, quali sono e quali debbono essere i principii cardinali a cui la proposta stessa deve essere informata; cioè la classificazione della rete di complemento e la determinazione delle quote di concorso delle provincie e dei comuni alla spesa per la costruzione della rete medesima.

Sono questi i cardini sui quali, mi preme di dimostrare, che poggia la presente proposta, ed è tempo ormai che essa venga tradotta in una legge solenne.

Ma perchè questa prima parte del mio discorso, non lasci alcuna cosa trascurata, di quanto alla storia delle ferrovie si riferisce, mi permetterò di allegare al mio discorso l'elenco di tutte le ferrovie che fino al momento che ho l'onore di parlarvi, furono già concesse ed autorizzate per legge, ma per le quali i relativi atti legislativi non hanno finora avuto effetto; non che un quadro dimostrante lo sviluppo delle ferrovie italiane ora in esercizio ed in costruzione, distinte secondo i gruppi dell'esercizio.

Non parlo di ciò per dar colpa ad alcuno. È inutile esaminare quali furono le ragioni, per cui le linee concesse ed autorizzate non furono mai costruite; io cito semplicemente il fatto; esse sono le seguenti:

Taranto-Brindisi, Ivrea-Aosta, Terni-Avezzano, Avezzano-Ceprano, Parma-Spezia, Termoli-Campobasso alla Foggia-Napoli, Salerno-San Severino, Codola-San Clemente, Candela-Fiumara d'Atella, Zollino-Gallipoli, Lucera-Foggia-Manfredonia, Teramo-Giulianova, Mantova-Legnago-Monselice e Conegliano-Vittorio. Quest'ultima, è l'unica che sia stata eseguita.

Ma lasciando stare per un momento la storia, e venendo alla giustificazione più precisa e più dettagliata di questo progetto, debbo esaminare la grande opposizione, alla quale esso fu fatto segno, e le tante obiezioni che gli si mossero. L'onorevole mio amico Lugli, pur volendolo combattere, trovò una frase che giustifica pienamente la vostra Commissione. Ricorderete tutti, che l'onorevole Lugli nel dire che approvava in massima un progetto di costruzioni ferroviarie e che quello in esame era praticamente ine-

seguibile, soggiungeva che la Commissione ha navigato in alto mare! E ciò è vero, la Commissione ha navigato in alto mare, ma in tal guisa ha evitati tutti gli scogli; e questo è quello che mi preme di dimostrare. (*Benissimo!*)

Cominciamo dunque ad esaminare questo poema, quest'opera di impossibile esecuzione, come è stato chiamato il disegno di legge. Esso, o signori, diceva l'onorevole Gabelli, non corrisponde affatto al bisogno vero d'Italia. Non vi corrisponde, perchè non è richiesto dallo stato del suo commercio risultante dalla importazione ed esportazione: non è richiesto perchè l'Italia è povera, e nelle ferrovie esistenti non vi è alcun reddito, o quel piccolo reddito che danno è perfettamente costante, anzi decresce; non è richiesto infine perchè l'Italia non costruisce le sue strade ordinarie, e molto meno poi può permettersi il lusso delle strade ferrate. E seguendo questo ordine d'idee, conchiudeva che i criteri che la Commissione aveva scelti e dei quali fu splendido ed eloquente interprete l'onorevole Morana, fossero i più fallaci che si potessero prendere.

Onorevoli colleghi, la fatalità ha portato che quasi contemporaneamente nelle due Camere francese ed italiana, si discutesse l'istesso progetto di classificazione di ferrovie. La differenza è questa: che il progetto francese, il quale contempla la discreta cifra di 8700 chilometri di ferrovie in un paese che ne ha già in esercizio quasi 22 mila, fu per nulla discusso e niente opposto nella Camera, ed in due giorni appena fu votato; mentre il nostro, d'importanza assai minore, in un paese così povero di ferrovie, dà luogo a sì lunga discussione ed a sì vivo contrasto. Prova è questa, che noi guardiamo le cose meglio degli altri. (*Si ride*) Ora, in quel progetto di classificazione della rete ferroviaria francese, vi sono molte cose che la Camera mi consentirà ch'io ripeta. L'annoierò meno, quando ripeterò le cose dette dall'illustre ministro dei lavori pubblici e dalla Commissione, che è composta di uomini eminenti ed autorevoli in fatto di ferrovie e della quale era relatore il Wilson... Che differenza fra il relatore della Camera francese e il relatore della Camera italiana! (*Segni di diniego*)

Quella Commissione compì il suo lavoro; ed è naturale che gli stessi problemi che si presentano alla Camera italiana oggi, si presentarono anche alla Camera francese; le stesse questioni furono studiate sia dal ministro Freycinet che propose il progetto, sia dalla Commissione che ne sostenne e conseguì l'approvazione. Auguro a me la stessa sorte!

L'onorevole Gabelli diceva che i criteri della popolazione e della superficie non sono esatti per



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

confrontare la potenza ferroviaria dei vari paesi; e fino ad un certo punto, ciò può essere vero. Chi volesse assolutamente prendere come criteri fissi i rapporti isolati alla popolazione ed alla superficie, senza fare altre considerazioni, capisco che potrebbe forse giungere, in alcuni casi, a conseguenze non molto attendibili.

Ma il Freycinet e la Commissione parlamentare francese presero le stesse basi di confronto, cioè i rapporti delle lunghezze di vie ferrate alla popolazione ed alla superficie. Avrò errato anche la Camera francese; avrà errato il Freycinet; ma errore per errore, mi consentirà l'onorevole Gabelli che io preferisca al suo, quello di uomini per lo meno autorevoli quanto lui. È certo molto più contestabile l'errore di molti che quello di un solo (*Ilarità*); maggiormente quando al numero non fa difetto la competenza.

Sapete, signori, che cosa si dice nella relazione della Commissione francese?

« La nuova classificazione non avrà solo per scopo e per effetto di ripartire in un modo più eguale le ferrovie su tutto il territorio... » (Parrebbe scritta in Italia!) « ma anche di porre il nostro paese, dal punto di vista della viabilità ferroviaria, nel posto che gli compete fra le nazioni europee. »

L'onorevole Morana, il quale ha scritto la sua relazione, non può mai immaginare che nella relazione francese v'è la prova dell'esattezza dei suoi calcoli. Sa come ragiona la Commissione parlamentare francese?

Ecco:

« La Francia non occupa ora che il 6° posto fra le nazioni europee, se si guardano i rapporti della lunghezza di ferrovie alla popolazione ed alla superficie. Essa trovasi dopo l'Inghilterra, il Belgio, la Germania, la Svizzera ed i Paesi Bassi. Per porsi al livello del Belgio e dell'Inghilterra (esclusa Scozia ed Irlanda) la Francia dovrebbe completare la propria rete e portarla da 22,000 a 66,000 chilometri, ed a 40,000 almeno se si tien conto dell'Inghilterra, della Scozia e dell'Irlanda. »

Ora se guardate il IV allegato alla relazione dell'onorevole Morana, e se calcolate colle cifre da lui esposte la ragione composta della popolazione e della superficie, troverete che la Francia è segnata all'11° posto. La differenza nasce da questo: che nell'allegato Morana sono decomposte le cifre, essendo distinti tutti i paesi della Confederazione germanica; ma quando li mettiate insieme troverete che la Francia anche secondo quell'allegato occupa il 6° posto come è detto nella relazione della Commissione parlamentare francese.

Ebbene, se tutto questo, o signori, si fa in Francia, in quella nazione ricca, in quella nazione le cui ferrovie danno un prodotto splendido; se quella nazione si sente ancora povera di ferrovie, povera di fronte all'Inghilterra, e cerca di completare la sua rete; a più forte ragione corre a noi l'obbligo di fare altrettanto in Italia.

Comprendo anch'io che il criterio della popolazione ed il criterio della superficie, separatamente considerati, sono due criteri inesatti, perchè nel fatto, dove la popolazione è più densa, dove la popolazione è più civile, i bisogni sono maggiori: e reciprocamente per quanto riguarda la superficie, una superficie vasta ed estesa può non corrispondere alla popolazione, e quindi ai bisogni di essa, come avviene da noi per l'isola di Sardegna. Ma, quando si prenda la ragione composta di questi termini, quando si vogliano contemperare questi due criteri della popolazione e della superficie; allora ciò che manca ad uno può essere corretto dall'altro, e si giunge in tal modo ad una base di confronto abbastanza attendibile. E con questi criteri, o signori, l'Italia non occupa tra le nazioni d'Europa, disgraziatamente, che il dodicesimo posto. Essa possiede attualmente chilometri 3 07 di ferrovie in costruzione od in esercizio per 100 chilometri quadrati di superficie e per ogni 10,000 abitanti, mentre l'Inghilterra ne ha 8 41, il Belgio 8 98, la Francia 5 18, la Svizzera 7 10, l'Austria 4 32, ecc., come potrete, o signori, rilevare dal quadro che mi permetterò unire a questo mio discorso.

D'altra parte sono esatti i criteri, sono esatte gli apprezzamenti dell'onorevole Gabelli? Alle sue argomentazioni hanno già risposto in modo eloquente e splendido, l'onorevole Baccarini, l'autore di questo disegno di legge, e l'onorevole D'Amico. Io non starò a ripetere quindi in una forma peggiore tutte le loro argomentazioni, ma mi permetterò di sottoporre alla Camera talune semplici riflessioni.

Il criterio dei rapporti della lunghezza di ferrovie al valore delle importazioni e delle esportazioni portato dall'onorevole Gabelli, non basterebbe quando si volesse determinare esattamente la necessità o meno di ferrovie in un paese. Chi volesse far ciò unicamente in base a quel criterio, per il Belgio e per l'Olanda, per esempio, giungerebbe a conclusioni ben lontane dal vero; perchè il Belgio e l'Olanda vivono di un commercio immenso di transito, che è una grande sorgente di ricchezza e che non figura affatto nelle cifre nè d'importazione, nè d'esportazione.

D'altronde, bisogna notare che l'aumento o la diminuzione delle importazioni ed esportazioni dipendono da tanti e sì molteplici fatti, più o meno

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

transitorii ed indipendenti dalla potenza ferroviaria; che il voler mettere un rapporto tra quelli e questa è lo stesso che voler creare confronti e paragoni tra cose dissimili. Ed è tanto ciò vero che in Italia per più anni, prima del 1870, le importazioni ed esportazioni crebbero quasi costantemente e l'Italia aveva una rete ferroviaria molto ristretta; e poscia decrebbero o si manterrebbero costanti, mentre le ferrovie andavano crescendo. Donde si dedurrebbe la conseguenza, che per aumentarli nuovamente dovremmo distruggere buona parte delle ferrovie esistenti, e che le ferrovie si oppongono allo sviluppo del commercio; conseguenze queste alle quali neanche l'onorevole Gabelli arriva.

Bisogna quindi, quando si voglia essere esatto, esaminare la potenza ferroviaria in rapporto non solo alle importazioni ed esportazioni, ma anche al commercio di transito ed a quello interno. Trasportata la cosa in questi confini, troviamo che in Italia è indubitatamente necessario svolgere (non discuto per ora entro quali limiti) le costruzioni ferroviarie, le quali se non possono creare le produzioni, possono però svilupparle, possono dar loro forza, ed aprir loro nuovi sbocchi.

A questo riguardo debbo citarvi una memoria che mi è capitata fra le mani a proposito del disegno di legge relativo ai *vagoni refrigeranti*. È una petizione del signor Cirio, diretta al Ministero dei lavori pubblici, la quale appare scritta da mano espertissima, da uno che ha molta pratica e competenza nelle questioni economiche. Dopo aver parlato dei prodotti dell'Alta Italia, ecco cosa dice quella petizione:

« Ben diverso è il sentimento che prevale quando volgiamo lo sguardo verso l'Italia meridionale; qui il contrasto tra la ricchezza, la varietà infinita dei prodotti del suolo e l'abbandono in cui questi prodotti sono lasciati, non mancò d'eccitare l'attenzione del sottoscritto. La maggior parte di questi frutti, di questi legumi, non trovando altro mercato all'infuori di quello vicino, nel quale s'incontrano più numerosi i produttori che i consumatori, vanno perduti e lasciati infracidire sul suolo... »

In queste poche parole si raccoglie, come ben si vede, lo svolgimento di una grande legge economica. Nell'Italia meridionale ed in alcune altre parti del regno, i prodotti del suolo subiscono questa sorte infelice: o periscono sul luogo stesso della produzione, o affluiscono sui mercati dove hanno poco o nessun valore perchè i produttori vi sono più numerosi dei consumatori, od affluiscono infine su mercati buoni, ma gravati di una tale spesa di trasporto che impedisce loro di sostenere ogni concorrenza.

Questa, o signori, è la verità, questi sono i fatti; contro cui si infrangono tutti i ragionamenti. In molte parti d'Italia (non faccio distinzione di regioni) si verifica nei nostri prodotti quello che una penna illustre scrisse sulla tomba di un bambino nato da nobile prosapia e morto appena nato: *nacque, pianse, morì; breve compendio della vita umana*. Permettete che io applichi questa stessa epigrafe ai nostri prodotti: *nascono, vivono corta vita e muoiono; breve compendio della vita economica italiana*. (Si ride)

Non parlo, onorevole Gabelli, nè dei concimi, nè del bestiame: questi due temi furono trattati con molto maggior competenza di quello che potrei far io, dall'onorevole D'Amico; non voglio invadere il campo altrui, non voglio ripetere cose già dette.

Se vuoi valutare esattamente la necessità o meno in cui trovasi l'Italia di completare la sua rete ferroviaria, si deve tener conto, non solo di ciò che si importa o si esporta, del movimento interno e di quello di transito, ma anche di tutto quanto riguarda la maggiore produzione che potrebbe verificarsi, ove la vita economica fosse più sviluppata, ove la rete ferroviaria fosse ben ripartita, ove questo soffio di civiltà spirasse dappertutto. Fatto questo esame, la conseguenza certo non sarebbe quella di affermare che l'Italia non ha bisogno di ferrovie.

Ed è sorprendente davvero che si affermi ciò, mentre in Francia, che l'onorevole Gabelli citava come una sultana ferroviaria, il ministro (mi si permetta di ripeterlo) dice di vergognarsi della rete attuale, che è di quasi 22 mila chilometri; e la Commissione parlamentare, dipingendo le miserevoli condizioni della viabilità ferroviaria, domanda al Parlamento l'approvazione di altri 8700 chilometri di vie ferrate, che per noi sarebbero tutto al più linee di quarto ordine.

Non crediate, o signori, che queste che io dico, siano parole non rispondenti ai fatti, o che per lo meno io cada in esagerazioni, no; e per dimostrarvelo vi leggerò un brano della relazione ministeriale: « È il frutto (parlando degli studi che hanno preceduto il progetto di classificazione) di tutte queste elaborazioni successive che noi veniamo a mettere con fiducia sotto ai vostri occhi. Non è già che noi speriamo di aver soddisfatte tutte le pretese, nè realizzate tutte le speranze; ma noi siamo convinti che ponendoci dal solo punto di vista conveniente, da quello dell'interesse generale, noi siamo arrivati ad un assieme ragionevole, di natura tale da servire ai bisogni legittimi, e che lascia il campo aperto alle intraprese d'interesse locale, le quali per

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

mezzo di strade più modeste, penetreranno sino ai punti in cui una rete d'interesse generale non potrebbe giungere. »

Poichè ho parlato spesso di questo progetto di classificazione, e poichè mi occorrerà di parlarne ancora nel seguito del mio discorso, voglio liberarmi da un'obbiezione che potrebbe parer grave se si guardasse solo superficialmente. Il progetto di legge francese è un progetto di nuda e semplice classificazione di ferrovie, non contiene l'indicazione dei mezzi come sopperire alle spese per le nuove costruzioni, e consta di tre soli articoli; nel primo sono indicate tutte le linee d'interesse generale, che intende classificare; nel secondo articolo si propone il riscatto di alcune linee; nel terzo infine si dichiara di provvedere in ogni anno, in occasione del bilancio, allo stanziamento della somma occorrente per la costruzione della rete compresa nell'articolo 1. Or bene, si potrebbe dire che la discussione del progetto alla Camera francese si sarebbe svolta altrimenti, se insieme alla classificazione si fosse, come si è fatto da noi, trattato anche dei mezzi ordinari o straordinari coi quali far fronte a questo enorme peso di cui si viene ad aggravare il bilancio della nazione. Ma, signori, dovete considerare che per la Francia si tratta di ferrovie, le quali, quantunque d'interesse generale, di fronte alle nostre non rappresenterebbero che linee molto secondarie; ed è perciò che non vi era l'urgenza di determinare contemporaneamente la classificazione delle linee ed i mezzi per sopperire alle spese della loro costruzione. D'altronde le finanze francesi sono più floride delle nostre, per cui possono sostenere un peso annuale variabile, ma certo sempre superiore di molto a quello che può sostenere il nostro bilancio. Ed è per questo che ai preventivi di ogni anno, si rimandò la determinazione della spesa.

Questo sistema, o signori, di una somma variabile, fu discusso anche dalla vostra Commissione; ma essa osservò che, per le condizioni d'Italia, e per la necessità di provvedere al completamento della rete ferroviaria in un termine relativamente breve, senza perturbare le condizioni del bilancio, conveniva meglio seguire il metodo di fissare una determinata somma annua, ripartibile nelle varie categorie, in cui sono aggruppate le nuove linee da costruire. E ciò proporzionando il debito che per esse si crea, ai debiti redimibili che vanno estinguendosi.

Il sistema francese adunque è finanziariamente molto più oneroso del sistema nostro, perchè con esso è obbligo del Governo di fissare ogni anno una somma per ferrovie, lasciandone affatto indetermi-

nata l'entità; mentre per noi la cifra è certa, l'onere che noi votiamo, o che mi permetto di supporre che voi voterete, è un onere certo e costante pel periodo di 18 anni. Quindi è che sotto ogni rapporto, relativamente alle condizioni d'Italia, il sistema proposto, prima dal Ministero poi dalla vostra Commissione, corrisponde meglio del francese ai nostri bisogni, alle condizioni speciali delle nostre finanze. Ma, o signori, io credo utile di fare all'onorevole Gabelli ed alla Camera un'altra osservazione: la necessità delle ferrovie deve riguardarsi non solo dal lato *quantitativo*, se mi si permette la espressione, ma anche dal lato *qualitativo*. Noi abbiamo ora in esercizio in Italia poco più di 8300 chilometri di ferrovie, ed ammesso anche per un istante che questa fosse la cifra massima richiesta dai nostri bisogni, noi avremmo pur sempre l'obbligo di provvedere alla costruzione di nuove linee. Non è che io voglia con questo, o signori, invocare l'argomento della ineguale ripartizione di quegli 8300 chilometri per tutto il territorio del regno; non creda la Camera che torni su di ciò; ma voglio soltanto esaminare quali siano le condizioni delle nostre ferrovie attuali.

La nostra Italia non ha che una cintura ferroviaria lungo il mare; le nostre ferrovie non sono, in buona parte, che la ripetizione del mare. E guardate quale è la nostra condizione! Si costruiscono le ferrovie litoranee, e nello stesso tempo si sovvenzionano le compagnie di navigazione che fanno la concorrenza a quelle nostre ferrovie. Sicchè, lungo le coste, si crea un duplice sistema di comunicazioni, per corrispondere ad uno stesso obbiettivo.

Le nostre ferrovie, o signori, le quali avrebbero dovuto internarsi nelle valli, non cingono invece che il perimetro della penisola e si potrebbe dire, se fosse permessa una frase poetica, che noi abbiamo un'alpe ferroviaria, ma che ci manca l'appennino ferroviario. L'appennino, che parte questa nostra Italia da un capo all'altro, quest'appennino non ha che sei sole traversate, Ceva, i Giovi, la Porretta, Fossato, Ariano e Potenza, delle quali cinque sono compiute, la sesta, quella di Potenza, è tuttora in costruzione.

Dunque, o signori, quando si parla di dotazione di ferrovie, non guardiamo soltanto al loro sviluppo chilometrico, ma badiamo ancora alla loro qualità; guardiamo se queste ferrovie, per il modo come sono distribuite, per gli andamenti loro, possano veramente sopperire a tutti i bisogni del nostro traffico e delle nostre industrie, ai bisogni agricoli, al commercio interno e di transito, e a tutte le altre necessità di ordine militare e di ordine politico che non è permesso mai di trascurare. Quando in Italia

si consideri la cosa sotto tutti questi punti di vista, non si può a meno che di restare coll'animo veramente addolorato.

E mi permetta la Camera, che su questo proposito, io ricordi ciò che è scritto nella relazione dell'onorevole Corbetta, relativa al bilancio di prima previsione dell'entrata. In quella relazione, dove tutto si esamina, e con tanta competenza, si parla anche dei nostri bisogni ferroviari; e l'onorevole Corbetta si preoccupa non solo della spesa per le nuove costruzioni, ma benanche di quella che dovremo incontrare per l'esercizio delle linee contemplate nel progetto di legge che stiamo discutendo.

E, per provare, l'onorevole Corbetta, che questo onere dell'esercizio non sarà certo indifferente, si serve di una frase, la quale è disgraziatamente vera. « Guardate, egli diceva, le calabro-sicule; che oltre al fondo per la loro costruzione, fondo che va aumentando ogni anno nel bilancio dello Stato, assorbono ancora una somma di un milione e 560 mila lire per perdita sull'esercizio. » Ma non basta indicare il fatto, non basta accennarlo, bisogna notarne anche le cause, ed io ve le dirò, o signori. La ferrovia del Jonio, che si estende da Taranto a Reggio, sapete in che condizioni è costruita? Io mi rimetto all'onorevole Gabelli, e lo pregherei, se pure dovesse prendere la parola per un fatto personale, lo pregherei perchè volesse almeno in questa parte essere d'accordo con me, e farci una descrizione di quella lunga linea.

Questa ferrovia del Jonio, che costò al bilancio dello Stato delle spese non indifferenti di costruzione e che costa tuttora assai per il suo completamento e per l'esercizio, questa ferrovia, è tracciata interamente sul lido di mare a cinque o sei ore di distanza dai paesi da cui prendon nome le stazioni della linea stessa. E malgrado la ferrovia, gli abitanti di molti di quei paesi vanno ai rispettivi capoluoghi coi mezzi con cui viaggiavano ancora i loro avi. E ciò perchè, dal paese in cui sono, sino alla stazione, devono fare quattro o cinque ore di cammino, poi 15, 20, 30 minuti di ferrovia, quindi altre due o tre ore di carrozza per recarsi dalla stazione al capoluogo di provincia, in tutto sette o otto ore di viaggio; per cui è ben naturale che preferiscano il sistema antico, che in sole cinque ore li porta al loro capoluogo.

Una ferrovia costruita in simili condizioni, è una ferrovia che non può rendere allo Stato, non può essere certamente produttiva; e con ciò non faccio reclami di sorta, non dico cosa che possa sembrare recriminazione per alcuno; cito solo quest' esempio per dimostrare che le ferrovie in Italia non si sono costruite secondo il sistema che meglio conveniva

ai bisogni del paese. Ma era quello il solo sistema che in passato si potesse seguire, che ora però non sarebbe più prudente di continuare, ora che le condizioni delle nostre finanze ci lasciano un certo margine per poter provvedere alle ferrovie in una misura, se non più vasta, almeno più ordinata.

E questo, o signori, è il vero scopo del progetto in esame: classificare con criteri razionali le linee necessarie al completamento della rete italiana, affinché, spendendosi annualmente la stessa somma che si è spesa per il passato, non si incorra nel medesimo errore di costruzioni ferroviarie non coordinate ad unico concetto e non rispondenti ai bisogni del paese.

Io non credo che si possa dire completa in Italia la rete ferroviaria, quando noi abbiamo tre delle nostre provincie che non hanno un metro di ferrovia; quando ne abbiamo parecchie altre nelle quali i capoluoghi non sono congiunti alla rete generale; quando infine, secondo i calcoli dell'onorevole Morana, abbiamo solo 28 provincie che hanno una distesa ferroviaria maggiore della media generale in ragione della popolazione e 33 sole in ragione di superficie.

E qui mi cade in acconcio di rispondere anche all'onorevole Plebano, il quale disse che con questo progetto si è voluta fare la *perequazione ferroviaria*, ciò che non è affatto conveniente, perchè le vie ferrate si devono unicamente costruire dove ce n'è il bisogno, dove sono richieste dal commercio e dalle industrie. E gli risponderò, citando ancora una volta un brano della relazione della Commissione parlamentare francese, incaricata di riferire sul progetto di cui vi ho già tante volte parlato. Ecco ciò che si dice in quella relazione:

« Nella questione della classificazione delle linee d'interesse generale, c'è un gran principio che deve dominare su tutte le altre considerazioni ed è quello della *giustizia distributiva*; la rete attuale è inegualmente ripartita, e mentre alcuni dipartimenti hanno veduto le concessioni moltiplicarsi sul loro territorio, altri sono appena serviti dalla ferrovia e reclamano a buon diritto contro la situazione che loro è fatta, pagando essi come tutti gli altri le loro quote di sovvenzioni e di garanzie d'interessi che sono iscritte nei bilanci. Questa ineguaglianza, che diventerebbe un'ingiustizia se i poteri pubblici non vi mettessero un termine, è la conseguenza del sistema seguito sin dall'origine delle nostre strade ferrate, ecc. »

Più avanti la stessa relazione continua: « Il mantenere un simil stato di cose sarebbe tanto più deplorevole, inquantochè non sono dipartimenti iso-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

lati, ma regioni intere che sono, per così dire, private di quella parte di ferrovie a cui hanno diritto nella ripartizione generale. »

Ed anche il ministro Freycinet non ha mancato d'occuparsi di tale questione, ed ecco cosa dice nella sua relazione: « Il risultato della classificazione che ci proponiamo è in cifra tonda di 8700 chilometri, di cui 2500 d'interesse locale già concessi, in esercizio od in costruzione, e 6200 di linee affatto nuove, sparse nelle diverse parti della Francia senza escluderne le regioni le più difficili e le meno favorite. Ci parve diffatti che un principio di *giustizia distributiva* comandasse d'occuparci dei dipartimenti finora meno favoriti, quantunque la remunerazione finanziaria vi dovesse essere meno vantaggiosa che altrove. »

Per esaminare lo stato della ripartizione delle ferrovie in esercizio ed in costruzione in Italia, fra le diverse regioni, coi rapporti composti delle lunghezze alla popolazione ed alla superficie, mi permetterò d'allegare al mio discorso un apposito quadro. In esso ho aggiunte le variazioni di tali rapporti, quando si tenga conto delle ferrovie contemplate nel presente disegno di legge, secondo le proposte del Ministero e quelle della vostra Commissione.

Io credo adunque, o signori, che, da quanto vi ho detto, si possa ragionevolmente concludere, che in Italia, lungi dall'aver dovizia di ferrovie, lungi dal dover distruggere quelle già fatte (come parrebbe quasi la conseguenza ultima del discorso dell'onorevole Gabelli), abbiamo invece bisogno di farne altre ancora, per occupare un posto meno umile fra le nazioni civili. Io credo che il bisogno della classificazione delle ferrovie, che vi ho dimostrato esistere nella nostra storia e mettere capo alla nostra unità politica, debba essere affermato avendo riguardo alla configurazione dell'Italia, alle esigenze militari, ai commerci internazionali, alle condizioni economiche del paese, al giusto riparto dei rapidi mezzi di comunicazione fra le diverse parti del territorio. Tutte le ragioni per le quali la Francia ha votato senza contrasto 8700 chilometri di nuove ferrovie, debbono di gran lunga valere anche per questa povera Italia, che di fronte alla Francia non occupa che un posto assai meschino. Se la Francia domandò 8700 chilometri, l'Italia può ben domandarne la metà. Che se l'Italia, secondo l'onorevole Gabelli, può peccare di accattonaggio, egli mi acconsentirà che siamo accattoni insieme alla Francia; che sono accattoni tanto gli italiani quanto i francesi, che sono in realtà più ricchi di noi. Accattonaggio per accattonaggio, accattoni lo siamo tutti. (*Bene! Bravo! — Si ride*)

Dunque, signori, sotto qualunque rapporto vogliasi la cosa considerare, e senza ulteriormente fermarmi su questo assunto, mi basta richiamare in sostegno del progetto i discorsi di coloro i quali hanno voluto avere una parola di lode per esso, che del resto è stato fatto segno a tante censure. Anche taluni dei suoi difensori hanno mosso dei dubbi, hanno ammesso il concetto generale della classificazione, ma si sono poi assolutamente fermati nella misura ed hanno creduto che il progetto, pure essendo accettabile in massima, non lo debba essere per le ultime sue conseguenze. Spero però che le cose esposte, abbiano persuaso essi e la Camera della ragionevolezza del disegno di legge. (*Benissimo! Bravo!*)

Dopo ciò pregherei la Camera di permettermi di continuare domani.

*Voci.* Domani! domani!

**GRIMALDI, relatore.** Se vuole, continuo.

**PRESIDENTE.** Domattina alle 11 riunione negli uffici, alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 05.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani:*

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

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

3° Trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare;

4° Aggregazione di alcuni comuni al circondario di Palermo;

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

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

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

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

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MAGGIO 1879

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

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

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

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

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

14. Assegno giornaliero ai detti capi-musica;

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

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

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

---

Prof. Avv. LUIGI RAVANI  
*Reggente l'ufficio di revisione.*

