

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

XIII.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 3 MARZO 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Congedi.* = Proposta del deputato Ercole, che si tenga una seduta straordinaria per discutere la legge per l'ordinamento dei carabinieri — Osservazioni del deputato Sella — Proposta del deputato Cavalletto — Considerazioni dei deputati La Porta, Zeppa e Nicotera — È approvata la proposta del deputato Ercole. = Seguìto della discussione del bilancio di prima previsione pel 1880 del Ministero dei lavori pubblici — Discorso del deputato Nervo sul riparto dei fondi stanziati per le costruzioni ferroviarie e sulle ferrovie a sezione ridotta. = Il deputato Umana presenta la relazione sul disegno di legge per la vendita della miniera di Monteponi in Sardegna. = Il presidente del Consiglio presenta un disegno di legge per approvazione di una convenzione tra l'Italia e la Francia, ne chiede l'urgenza e la rimessione alla Commissione che già lo ebbe ad esaminare — La Camera approva. = Il deputato Minghetti ripresenta, anche a nome dei deputati Luzzatti e Del Giudice, il disegno di legge sulla emigrazione, e domanda che venga ripreso nello stadio in cui si trovava nella scorsa Sessione — La Camera acconsente. = Il deputato Minghetti ripete la domanda per il disegno di legge riguardante il lavoro delle donne e dei fanciulli — La Camera acconsente. = Il Presidente annunzia un'interpellanza del deputato Sorrentino sulla Bibliografia romana — Il ministro dei lavori pubblici la comunicherà a quello di agricoltura e commercio, assente. = Seguìto della discussione del bilancio dei lavori pubblici — Parlano i deputati Favole, Barazzuoli e Spaventa (per fatto personale). = Il deputato Bertolè-Viale presenta la relazione sui sette disegni di legge per ispeze straordinarie militari. = Il deputato Borruso presenta la relazione sul conto consuntivo dell'anno 1876. = Il ministro di agricoltura e commercio risponderà all'interrogazione del deputato Sorrentino in occasione della discussione del suo bilancio. = Il Presidente comunica un'interrogazione del deputato Del Giudice sulla apparizione della fillossera in Sicilia — Il ministro di agricoltura e commercio risponde — Il deputato Damiani raccomanda misure repressive — Miceli, ministro, replica. = Il Presidente annunzia un'interrogazione del deputato Learidi sull'amministrazione del circondario di Tortona. = Altre interrogazioni dei deputati Vacchelli e Cagnola Francesco al ministro delle finanze e del deputato Vollarò al guardasigilli sono annunciate dal Presidente. = Seguìto della discussione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Considerazioni del deputato Lacava in proposito delle ferrovie economiche e dei tramways — Sullo stesso argomento svolge varie considerazioni il deputato Allievi — Per fatto personale parlano i deputati Barazzuoli e Favole — Il deputato Sella, per fatto personale, fa alcune dichiarazioni e considerazioni sui tramways — Circa l'interpretazione dell'articolo 12 della legge ferroviaria fa alcune dichiarazioni il deputato Grimaldi — Il deputato Lanza parla sull'argomento dei tramways. = Un'altra interrogazione del deputato Plebano al ministro delle finanze è rimandata al bilancio del Tesoro.

La seduta ha principio alle ore 2 15 pomeridiane. Il segretario Guiccioli dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato senza discussione.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonvicini telegrafa chiedendo un congedo di 5 giorni, per ufficio pubblico.

Se non vi sono osservazioni questo congedo si intenderà accordato.

(È accordato.)

SEDUTA STRAORDINARIA PER DISCUTERE LA LEGGE SUL RIORDINAMENTO DEI CARABINIERI.

PRESIDENTE. Onorevole Ercole, è presente? Una voce. Non c'è!

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Ercole...

Voci. Eccolo! eccolo!

(Il deputato Ercole entra nell'Aula.)

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Ercole, rileggo la proposta da lui presentata e già letta ieri in fine di seduta, sulla quale la Camera si riservò di deliberare al principio della seduta d'oggi:

« I sottoscritti propongono che piaccia alla Camera di tenere una seduta straordinaria dalle ore 10 alle 12 meridiane per discutere il progetto iscritto al n° 4 dell'ordine del giorno.

« Ercole — Grossi — Cavalletto — Gattelli — Lagasi — Ferrini — Arisi. »

Per commentare questa proposta bisogna aggiungere che il disegno di legge iscritto al n° 4 è quello pel riordinamento dei carabinieri reali.

Onorevole Ercole, ha facoltà di parlare.

ERCOLE. La mia proposta non ha bisogno di molte spiegazioni. Si tratta di discutere un disegno di legge, che è stato presentato dal ministro della guerra fino dal 14 febbraio 1879. Ricordo alla Camera, che nella seduta del 12 dicembre, discutendosi una proposta dell'onorevole Nicotera relativa agli oggetti da iscriversi all'ordine del giorno, tanto l'onorevole ministro dell'interno, quanto il relatore del bilancio, onorevole De Renzis, ne dimostrarono l'urgenza. Dunque a che si indugia? Quel disegno di legge è all'ordine del giorno da parecchio tempo.

La Camera sacrifichi pertanto poche ore al di fuori delle ordinarie sedute per discuterlo. Prego quindi l'onorevole presidente a porre ai voti la proposta che io ho avuto in pregio di fare in unione a vari miei onorevoli colleghi, e vedrà che la Camera sarà unanime nell'adottarla, perchè tutti sono convinti, che è di supremo interesse provvedere intorno a questo argomento.

Mi duole che non sia presente l'onorevole ministro dell'interno, ma riflettendo qui alle parole da lui pronunciate nella seduta da me citata del 12 dicembre, credo rendermi interprete del suo desiderio, pregando l'onorevole presidente di mettere ai voti la mia proposta.

MAZZARELLA. Per i carabinieri ci vogliono sedute straordinarie!

PRESIDENTE. Prego che facciano silenzio.

L'onorevole Sella ha facoltà di parlare.

SELLA. Non ho niente da opporre alla proposta dell'onorevole Ercole, ma mi sembra questa una di quelle questioni, sulle quali sarebbe necessario udire la parola del Governo. Il Governo crede urgente questo disegno di legge sul riordinamento dell'arma dei reali carabinieri? Ma allora io voto

una seduta straordinaria di mattina o di sera, quando a lui piaccia. Quindi io pregherei che sopra questa questione, sia sentito l'avviso sempre autorevole del Governo.

PRESIDENTE. Ecco: se mi fosse permesso di fare una dichiarazione, potrei fare questa. Ieri appena mi fu presentata la proposta dell'onorevole Ercole, ne diedi comunicazione al ministro della guerra, che era presente, e che si trattene fino alla fine della seduta appunto per esprimere l'opinione del Governo, favorevole alla sollecita discussione di questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Io mi riserverei il diritto a parlare nel caso che sorgesse opposizione alla proposta dell'onorevole Ercole.

SELLA. Io non faccio opposizione.

NICOTERA. Tanto meglio; se siamo tutti d'accordo, per lo meno guadagneremo tempo.

SELLA. Dopo le parole dell'onorevole presidente, io non faccio alcuna opposizione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Io propongo che la seduta straordinaria si tenga venerdì mattina dalle dieci a mezzogiorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

LA PORTA. Io aveva domandato di parlare quando ho creduto che questa proposta dell'onorevole Ercole potesse essere contrastata; ma giacchè tutti sono d'accordo, essendo io relatore di quella legge, convinto della sua urgenza, spero che la Camera vorrà approvare la proposta dell'onorevole Ercole.

PRESIDENTE. Onorevole Zeppa, ella pure ha chiesto di parlare...

ZEPPA. Io non capisco perchè essendo uno solo il disegno di legge che nell'ordine del giorno precede quello del riordinamento dell'arma dei carabinieri, quello cioè per disposizioni relative alle decime e ad altre prestazioni fondiarie, non capisco, dico, perchè non si debbano discutere secondo l'ordine stabilito. (*Mormorii*) Si discuta prima quello sulle decime e poi l'altro sul riordinamento dell'arma dei carabinieri.

Signori, il disegno di legge sulle decime è stato presentato anche prima dell'altro, e doveva essere discusso nella passata Sessione. Ora si cambia l'ordine del giorno senza una ragione sufficiente, essendochè il disegno di legge sulle decime è molto più urgente. I carabinieri sono necessari quando si costringono i cittadini a pagare delle imposte ingiuste! (*Interruzioni — Rumori*)

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

PRESIDENTE. Onorevole Nicotera, intende ella di parlare?

NICOTERA. Se si vuol fare una proposta speciale per la legge sostenuta dall'onorevole Zeppa, nulla ho da opporre. Mi permetto però di fare una sola osservazione; ed è, che passa una grandissima differenza, per determinarne l'urgenza, fra l'una e l'altra legge. Per me i carabinieri non sono destinati ad obbligare i cittadini a pagare le imposte; ma sono destinati a tutelare la proprietà e la vita dei cittadini; per la quale tutela, i cittadini pagano le imposte. *(Benissimo!)*

Ora io credo che non vi sia in Italia chi non sappia, che il servizio di pubblica sicurezza non procede regolarmente, come dovrebbe procedere, specialmente perchè difetta il personale, tanto in quello delle guardie di pubblica sicurezza, quanto in quello dei carabinieri; ed io deploro principalmente la deficienza del personale dell'arma dei carabinieri, poichè è appunto questo personale quello che realmente rende i maggiori servizi. Quindi mi permetta l'onorevole Zeppa che io faccia una differenza fra l'urgenza dell'una e dell'altra legge. Ripeto, se l'onorevole Zeppa propone che si tenga una seduta straordinaria per discutere l'altra legge, io nulla osserverò in contrario; ma fra l'una e l'altra legge c'è una grandissima differenza. La Camera farà cosa savia, farà cosa utilissima, cosa richiesta dall'opinione pubblica, occupandosi subito di questa legge che è stata fin troppo ritardata. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE. Onorevole Zeppa, si riserva ella di fare una proposta?

ZEPPA. Io non ho mai posto in dubbio l'importanza della legge di cui ha parlato l'onorevole Nicotera. Solo diceva che si poteva anche discutere quest'altra, perchè ha per lo meno una eguale importanza. Perciò proponeva di tenere una seduta speciale, come si fa per il riordinamento dei carabinieri, anche per questa legge relativa alle decime. Mi pare che in questo modo si potrebbe conciliare tutto e dare soddisfazione a coloro, che pagano delle imposte che non debbono pagare. È importante questa questione quanto quella dei carabinieri.

PRESIDENTE. Abbiamo due proposte. La prima è quella che si tenga una seduta straordinaria venerdì mattina, dalle 10 a mezzogiorno per discutere il disegno di legge: Riordinamento dell'arma dei carabinieri. Chi approva questa proposta, è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Poi viene la proposta dell'onorevole Zeppa, che successivamente si tenga un'altra seduta straordinaria in un giorno da stabilirsi... *(Interruzioni)*

ZEPPA. *(Interrompe pronunziando il nome dell'onorevole Sella.)*

SELLA. Domando di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SELLA. L'egregio collega Zeppa dice: Quel che vuole l'onorevole Sella! Io non voglio niente, onorevole Zeppa; ma solo mi pare che il Governo debba essere giudice in questo genere di questioni. Credo che sopra un disegno di legge di iniziativa del Governo deve essere il Governo stesso quello che domanda l'urgenza della discussione e che propone per questo delle sedute straordinarie. Tale è la mia opinione.

Del resto faccia l'onorevole Zeppa la proposta che crede. Io non obbietto nulla sulla materia. Mi pare in tutti i casi un riguardo dovuto al ministro da cui questa legge dipende, che è il ministro delle finanze...

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia...

SELLA... L'attendere da lui di sentire se convenga o no una seduta straordinaria a quest'uopo.

PRESIDENTE. Onorevole Zeppa, ella potrebbe riservarsi di fare la sua proposta, quando sia presente l'onorevole guardasigilli, che ha presentato questo disegno di legge.

ZEPPA. Acconsento.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PER L'ANNO 1880 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di prima previsione per 1880, del Ministero dei lavori pubblici.

Ieri fu principiata la discussione generale intorno a tutti i capitoli che riguardano le nuove costruzioni ferroviarie. Ha facoltà di parlare su questo argomento l'onorevole Zucconi.

ZUCCONI. Ho chiesto di parlare unicamente per fare una breve interrogazione all'onorevole ministro intorno alle applicazioni della legge ferroviaria, intorno cioè ai criteri adottati dall'onorevole ministro per la distribuzione del fondo per le linee di 2^a categoria. La Commissione...

PRESIDENTE. *(Interrompendo)* Onorevole Zucconi, se ella parla delle linee di seconda categoria, abbia la compiacenza di aspettare quando si discuterà la tabella della seconda categoria, ossia il capitolo 145, che ad essa si riferisce.

ZUCCONI. Io non parlo, signor presidente, che...

PRESIDENTE. Se noi ci ingolfiamo in più argomenti

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

insieme non arriveremo mai alla fine della discussione.

ZUCCONI. Io non parlo di nessuna specialmente...

PRESIDENTE. Ma parla delle linee di seconda categoria, non di quelle di prima, nè di quelle di terza.

ZUCCONI. Tutto il riparto per la seconda categoria...

PRESIDENTE. Dunque abbia pazienza. Le darò facoltà di parlare a suo tempo, quando si parlerà della seconda categoria.

ZUCCONI. Non vi ho nessuna difficoltà.

PRESIDENTE. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

NERVO. Io credo che le diverse questioni sollevate dall'onorevole mio collega, nella discussione generale, sull'applicazione della legge del 29 luglio 1879, relative alle nuove costruzioni ferroviarie, si possano distinguere in due principali ordini, che toccano due punti essenziali, i quali poi danno luogo ad alcune secondarie questioni. Questi due punti principali, o signori, io li riepilogo nel modo seguente: questione del riparto del fondo disponibile, a termini della legge dell'anno scorso per la esecuzione in ciascun anno delle nuove ferrovie, e degli inconvenienti gravi a cui darebbe luogo l'adozione di questo riparto; secondo, l'interpretazione delle diverse disposizioni della legge relative alle ferrovie economiche, ed ai così detti *tramvai*, al modo della loro concessione, della loro costruzione, e del loro esercizio.

Sebbene la Camera sia rimasta ieri alla discussione sopra questo secondo punto attinente alle ferrovie economiche ed ai *tramvai*, io le chiedo il permesso di far precedere alcune mie considerazioni sopra la questione principale, che è stata sollevata prima di questa, voglio dire sulla questione relativa al riparto del fondo stanziato annualmente nel bilancio per la esecuzione delle nuove ferrovie. Imperocchè, o signori, dalle questioni che sorgono dall'esame di questo principale argomento scaturiscono le questioni secondarie che, secondo me, danno luogo all'interpretazione dei diversi articoli di legge relativi alle ferrovie economiche ed ai *tramvai*.

Soffermandomi pertanto brevemente sopra la questione del riparto del fondo annuale, io non entrerò a ripetere le diverse considerazioni, i diversi appunti molto fondati fatti a questo modo di ripartire quel fondo; mi limiterò a far osservare alla Camera che questo modo di riparto, se fosse seguito, darebbe luogo a tre o quattro perdite diverse per lo Stato, per i comuni, per le provincie interessate e pel paese.

Lo Stato comincierebbe a perdere l'interesse del

capitale da investire nella costruzione delle ferrovie, e ciò per una gran parte del periodo di tempo, che col sistema adottato sarebbe necessario all'esecuzione dei lavori; imperocchè, signori, se una ferrovia, che potrebbe essere costruita in 3 o 4 anni, non godrà che del riparto d'un piccolo fondo annuale per 8, 10 o 15 anni, è indubitato che lo Stato comincerà a perdere gli interessi di questo capitale per tutto il tempo che avrebbe potuto essere abbreviato. Seconda perdita per lo Stato è la perdita delle tasse sui trasporti ferroviari e di bollo che ora si percepiscono sul movimento delle ferrovie ordinarie e delle ferrovie economiche. Ora, signori, avete già udito ieri dall'onorevole Sella come l'ammontare di questa tassa possa essere ragguagliato annualmente a 1500 ed anche a più di 2000 lire all'anno per chilometro.

Posso addurvi un esempio. La ferrovia economica tra Torino e Rivoli, che ha 12 chilometri di lunghezza, pagò nel 1878 all'erario 2848 lire per chilometro, di tassa di trasporto e di bollo.

Vede quindi la Camera che se si calcolasse soltanto sulla metà di questo prodotto erariale, lo Stato verrebbe a perdere ingenti somme coll'applicazione del sistema che abbiamo approvato colla legge del 29 luglio 1879, senza fermarci troppo sulle conseguenze di questo fatto.

Ma, signori, queste due perdite per lo Stato non sono le sole conseguenze del sistema di ripartire sopra un numero eccessivo d'anni l'esecuzione dei lavori relativi alle nuove ferrovie. Il paese perderà per molti anni il beneficio attendibile dal traffico su queste nuove linee.

Cosa diranno le popolazioni, le quali hanno visto i loro rappresentanti occuparsi con tanta costanza, con tanta perseveranza, e direi quasi con entusiasmo, del modo di dotarle di una legge razionale che provveda alle costruzioni ferroviarie, che completi l'ordinamento della viabilità (ordinamento che si può, ben a ragione, chiamare la lista civile del popolo, imperocchè le ferrovie servono ad esso per i trasferimenti necessari, per il trasporto delle derrate alimentari, e via dicendo), cosa diranno le popolazioni italiane se noi, nell'applicare ora per il primo anno questa legge, adottassimo un sistema che farebbe loro attendere 10, 15 e perfino 20 anni il beneficio dei nuovi mezzi di comunicazione?

A queste tre perdite se ne aggiunge un'altra: quella che lo Stato subirebbe per le spese di manutenzione che comincierebbe a misura che un tronco di queste nuove linee fosse ultimato, senza poterlo, il più delle volte, utilizzare affatto.

Ora, o signori, fate il calcolo di queste quattro perdite inevitabili con l'adozione del sistema che

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

abbiamo adottato l'anno scorso e che servì di base all'onorevole ministro dei lavori pubblici nel riparto fatto, con l'intendimento lodevolissimo di star sul terreno della legge e di soddisfare alle esigenze della giustizia distributiva per tutte le provincie, e voi vedrete che arriveremo ad una tal perdita annuale per ciascuna delle linee da costruirsi, da rendere questo sistema affatto inaccettabile.

Ora, poichè siamo in tempo, credo che meriti tutta l'attenzione della Camera e del Governo la questione di vedere se si possano evitare questi gravi inconvenienti. Come si potrebbero essi evitare? Io credo si potrebbe riparare a questi inconvenienti in due modi contemporaneamente. Primo, coll'adottare un sistema di appalti delle nuove costruzioni che permetta al Governo di chiedere agli assuntori dell'esecuzione dei nuovi lavori l'anticipazione delle somme che rappresentano il prezzo della esecuzione dei lavori medesimi entro il periodo di tempo strettamente necessario, riservandosi esso di rimborsare questa anticipazione colle quote che sono ora stabilite dalla legge, e ripartite, secondo il concetto della legge stessa, per i diversi anni del periodo di tempo entro il quale tutta la rete di 5000 e più chilometri dev'essere eseguita.

Il secondo modo, o signori, io lo troverei in una più larga partecipazione dell'industria privata a concorrere col Governo nell'applicazione sollecita dell'immenso programma delle nuove opere pubbliche, che abbiamo adottato votando la legge del 1879.

Permettetemi, onorevoli colleghi, che io mi soffermi alquanto sopra questi due modi di riparare agli inconvenienti dell'adottato sistema. (*Conversioni*)

Circa al primo modo di autorizzare il Governo a fare gli appalti sulla base dell'anticipazione del prezzo dei lavori per parte dei costruttori, si possono fare due serie obiezioni, ed io le faccio onde provocare dalla maggior dottrina ed esperienza dei miei onorevoli colleghi, come dalla grande capacità dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, le osservazioni che la grande importanza della questione merita.

A questo modo di appalto si può obiettare: primo, che gli assuntori delle nuove linee non mancherebbero di aggiungere al prezzo dei lavori l'interesse del capitale che essi sarebbero chiamati ad anticipare; secondo, che questi appalti potrebbero dar luogo a tali contestazioni, da involgere il Governo in liti onerose che abbiano per risultato il pagamento di supplementi di spese, come pur troppo avvenne in altra circostanza. Signori, io credo che a queste due obiezioni si possa rispondere abbastanza vittoriosamente.

Riguardo alla prima, che i costruttori cioè non mancherebbero di aggiungere al prezzo dei lavori il frutto dei capitali anticipati da loro, io dico: facciamo un po' il conto delle perdite, testè da me accennate, che il Governo e il paese sopporterebbero col sistema da noi adottato l'anno scorso, e vediamo un po' se la somma di queste perdite non sia al disopra dell'interesse che ci vorrebbe per avere dagli assuntori le anticipazioni di questi capitali. Io prendo l'esempio della linea Roma-Tivoli-Sulmona, per citare un caso; vedo nella tabella dei riparti proposta la somma di cinque milioni; suppongo, a base del mio calcolo, che questo assegno sia fatto tutti gli anni. Ebbene, o signori, siccome per quella linea è stabilita una spesa approssimativa di 56 milioni e mezzo, ci vorrebbero 11 anni per eseguirla; e supponendo, per esempio, che le persone tecniche competenti ammettessero che i lavori di questa linea potessero farsi in 5 anni, secondo il mio sistema che cosa si farebbe? L'assuntore della costruzione di questa linea, nei primi 5 anni, prenderebbe la quota annuale stanziata nel bilancio dei lavori pubblici, a termini della legge del 1879, e anticiperebbe le altre quote.

Al termine dei 5 anni la linea sarebbe eseguita, ed il Governo continuerebbe a pagare le altre quote d'anno in anno secondo il riparto fatto; per cui gli assuntori verrebbero ad essere rimborsati.

Ebbene, non vi pare che l'interesse di questa anticipazione non sarebbe poi una gran cosa rispetto alle gravi perdite a cui andrebbero incontro lo Stato ed il paese col protrarre sù sì lungo periodo di tempo l'esecuzione delle linee?

Quanto all'altra obiezione circa alla probabilità di gravi contestazioni cogli assuntori delle opere, io credo che ci si possa rimediare in gran parte migliorando il sistema invalso da molti anni negli appalti dei lavori pubblici, e specialmente per le ferrovie.

È noto, o signori, che la maggior parte delle liti, (se erro, l'onorevole ministro che è così competente, mi rettificherà), avvenute per la costruzione delle ferrovie, ebbero la loro origine dal fatto, che, durante l'esecuzione, si fecero delle varianti si progetti che avevano servito di base ai contratti d'appalto. Queste varianti avendo messo i costruttori nell'obbligo di eseguire lavori complementari, naturalmente diedero ad essi il mezzo di chiedere i relativi compensi.

Ora, siccome i prezzi dei lavori di tali varianti, quando queste non furono precedute da nuova accurata perizia delle nuove opere da farsi, hanno dovuto essere calcolati su basi soltanto approssimative, si spiega come gli assuntori nel liquidare poi

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

i rispettivi interessi abbiano elevato eccessive pretese, ed il Governo abbia creduto di sostenere i diritti dello Stato rifiutandosi ad acconsentire alle medesime.

Ora, se nei nuovi contratti per l'appalto di determinate linee si cercasse di evitare questi errori, come l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha già pensato di fare (imperocchè mi consta che egli ha fatto molto opportunamente compilare un disegno di capitolato studiato da persone competenti sotto il punto di vista tecnico e legale per evitare i gravissimi inconvenienti altre volte incontrati) io credo che per questa parte si potrebbe provvedere abbastanza bene, per non avere il timore di esporre il Governo a nuove gravi contestazioni.

Quindi, senza che io stanchi la pazienza della Camera soffermandomi di più sopra la necessità di trovare il modo di riparare ai gravi inconvenienti del sistema adottato pel riparto del fondo annualmente disponibile, io faccio voti affinché nel discutere questa importantissima questione dell'indirizzo da darsi dal Governo all'applicazione della legge del 1879, da cui le popolazioni italiane aspettano tanti benefizi, i miei onorevoli colleghi colla loro maggior competenza e dottrina svolgano quegli argomenti che valgano a provare al Governo la possibilità di mettersi per questa via, ed indurlo a fare, se occorre, le proposte necessarie, quando la legge che abbiamo sott'occhio non ne contempra la facoltà.

Ma si potrà ancora obiettare che all'industria privata chiamata ad assumere la costruzione di intere linee o di importanti tronchi di linee possano mancare i capitali, e che il suo concorso possa perciò essere più esigente e quindi più oneroso a carico del pubblico erario. A questa obiezione non avrei che a rispondere, che in Italia abbiamo oggidì più di 700 milioni depositati in conto corrente presso le Casse di risparmio, presso le istituzioni di credito, presso le Banche popolari; 700 milioni di depositi all'interesse tenuissimo del tre al quattro e mezzo per cento; e questa ingente massa di capitali sta là in deposito per due principali motivi, primo perchè manca l'iniziativa nel nostro paese alle intraprese utili, secondo per mancanza di sufficiente fiducia nell'esito di queste intraprese.

Ebbene, o signori, cercate di applicare la legge del 1879 in modo da porgere al capitale la possibilità di investirsi utilmente in oneste intraprese, che presentino serie garanzie, e voi vedrete che la fiducia rinascerà, vedrete che cosa saprà fare l'iniziativa privata in Italia per portare efficace concorso al Governo nell'esecuzione di questo vasto programma.

Signori, è un problema d'ordine sociale e politico anche questo. Un paese che ha più di 700 milioni di depositi deve saperli utilizzare e non permettere che la sua legislazione economica e fiscale aduggi il movimento e l'impiego di sì rilevanti risorse.

In Italia regna ancora l'usura malgrado la esistenza di molti istituti di credito e di emissione.

Con tanti capitali disponibili, noi dobbiamo ancora accattarne all'estero perchè non abbiamo un ordinamento economico sufficientemente atto a promuovere lo svolgimento delle forze produttive del paese.

Su questo argomento potrei sottoporre alla Camera alcune considerazioni attinenti alla deleteria influenza che in Italia le tasse dirette ed indirette esercitano sull'impiego dei capitali nelle industrie, nel commercio e nell'agricoltura; potrei provare alla Camera l'urgente necessità di provvedimenti per riparare ad una simile condizione di cose, ma me ne astengo perchè non ne è qui la sede opportuna.

Vengo ora alla questione, che ne abbraccia varie altre, relativa alle disposizioni della legge, di cui ci occupiamo, per l'esecuzione delle ferrovie economiche e dei *tramways*. E qui entro nell'ordine delle idee enunciate ieri, nel chiudersi della seduta, da vari onorevoli nostri colleghi, sopra un tema che interessa eminentemente tutte le nostre popolazioni.

Signori, voi vi rammentate come nella solenne discussione dell'anno scorso l'idea delle ferrovie economiche sia stata svolta con grande maestria e competenza da molti dei nostri onorevoli colleghi; era la prima volta che nel Parlamento d'Italia la questione ferroviaria assumeva quel nuovo indirizzo che il progresso della scienza ha anche reso così importante. Quando nel 1873 si discusse la legge per le ferrovie complementari, allora, signori, non si parlava ancora della possibilità di locomotive, le quali potessero rimorchiare 15, 20, 30 tonnellate sopra delle strade ordinarie munite di regoli di ferro, con delle pendenze del 3, 4, 5 per cento.

Ebbene, quantunque in quell'epoca ciò non fosse ancora un portato pratico della scienza, tuttavia il Governo aveva già dimostrato di interpretare quella legge in modo di dare concessioni di ferrovie economiche a sezione ridotta.

La legge del 1873 non impedì che la legge del 1865 fosse interpretata in questo senso; ed io credo di non errare, quantunque sia profanissimo in materia legale, ritenendo che la legge del 1873, di cui parlarono ieri con tanta dottrina gli onorevoli Spaventa e Sella, non sia un ostacolo legale alla concessione di ferrovie economiche.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

Signori, io credo che nell'interpretazione delle leggi bisogna anche sollevarsi un poco al concetto, allo spirito, che ha ispirato una legge.

Ebbene, o signori, quando voi osservate la legge del 1873 che cosa ci vedete? Ci vedete un complesso di disposizioni tutte convergenti ad assicurare dei mezzi legali all'industria per eseguire la rete complementare ferroviaria del regno. Voi vedete, o signori, che prima di tutto la legge autorizza il Governo a dare queste concessioni non solo ai corpi morali interessati ad avere le nuove linee, ma anche all'industria privata, a cui si volle dare l'ostracismo, in un modo per me non ancora spiegato, con la legge del 1879.

La legge del 1873, o signori, oltre alla concessione all'industria privata e ai corpi morali interessati, fece qualche cosa di più. Stabili che le tasse relative a queste concessioni fossero ridotte ad un semplice diritto fisso, come tasse di registro e bollo.

Ora, o signori, questo concetto mi rivela nella mente del legislatore di quell'epoca proprio la grande tendenza ad agevolare in ogni modo l'esecuzione di quelle ferrovie. E notate che quella legge autorizza i corpi morali interessati non solo a cedere la costruzione e l'esercizio, ma a cedere anche la stessa concessione all'industria privata; e ciò perchè? Perchè il legislatore di quell'epoca ha apprezzato con giusto criterio quale possa essere la iniziativa dei corpi morali interessati e fino a che punto possa arrivare, e non volle dimandare di più di ciò che questa iniziativa potesse dare. I corpi morali interessati per avere una ferrovia possono benissimo far fare gli studi preliminari di una linea, promuoverne l'esame per parte dell'autorità competente, possono infine benissimo stanziare fondi, per agevolare l'esecuzione di queste ferrovie.

Ma, signori, io credo che si andrebbe al di là di ciò che si deve razionalmente domandare ai comuni ed alle provincie, obbligandoli a rendersi anche esercenti di queste ferrovie.

Ebbene, la legge del 1873 andò più in là di quello che si è voluto fare con la legge del 1879. Sotto questo rispetto la legge del 1879 sarebbe un regresso. Ora si tratta di interpretare questa legge in modo da stare nel grande concetto, a cui si ispirò la legge del 1873, cioè nel concetto di sviluppare la rete ferroviaria complementare nel regno, e di interpretarla secondo i principii già ammessi anche da questa stessa legge del 1879, in molti punti di essa.

Ora venendo alle particolari questioni che toccano la concessione e l'esercizio delle ferrovie economiche, questi punti si può dire che si concentrano in tre articoli, cioè, negli articoli 12, 16 e 18

di questa legge. Con l'articolo 12 si è voluto stabilire, come si è osservato benissimo ieri, che il legislatore ha voluto rendere efficace la legge del 1873, in tutti quei casi in cui i corpi morali interessati, e l'industria privata, non credono di loro convenienza invocare la legge del 1879 per le linee delle diverse categorie. Ora io non comprenderei come si potesse spiegare la portata di quell'articolo 12, in un senso più restrittivo, di quello che ha voluto fare la legge del 1879, con le altre disposizioni così favorevoli, così benevoli allo sviluppo delle ferrovie economiche.

Quando con l'articolo 16 la legge del 1879 ha stabilito che si possono costruire le ferrovie economiche, non solo con tracciati propri, ma anche aventi sede sulle strade ordinarie; quando con l'articolo 18 la legge ha voluto assicurare ai corpi morali interessati la possibilità di procurarsi queste ferrovie economiche a sezione ridotta coi vantaggi dati dall'articolo 11 alle linee di altra categoria, cioè col concorso del Governo per 6/10 dell'ammontare dell'annua spesa, io dico, signori, come si può conciliare questa disposizione così favorevole coll'interpretazione che si vorrebbe dare all'articolo 12?

Io credo che l'articolo 12 debba essere interpretato nel vero senso a cui s'ispirò il legislatore nel 1873, che volle agevolare in diversi modi molto efficaci (e sono quelli a cui ho accennato) la esecuzione della rete complementare.

La legge del 1873 si riferisce, per le modalità della costruzione delle ferrovie in essa contemplate, alle disposizioni della legge del 1865 sulle opere pubbliche. Ora la legge del 1865 non contiene nessuna disposizione che faccia ostacolo alla concessione di ferrovie economiche. Ciò è tanto vero che nel 1869 il Governo autorizzò la costruzione della ferrovia economica a sezione ridotta stabilita sulla strada ordinaria da Torino a Rivoli.

Io quindi mi unisco volentieri alle osservazioni fatte dall'onorevole Lugli e dall'onorevole Sella sul punto che l'articolo 12 della legge del luglio 1879 possa essere interpretato nel senso che il Governo ha la facoltà di dare la concessione di ferrovie economiche colla sovvenzione di mille lire per chilometro per 35 anni.

E soggiungo, a scanso di ogni equivoco, essere pure necessario affermare che siffatta sovvenzione debb'essere a totale carico dello Stato, e non eziandio a carico anche dei comuni e delle provincie interessate, come taluni credono di poter sostenere.

Vengo all'articolo 16. L'articolo 16, nello stabilire che si possano costruire ferrovie a sistema economico per le linee di terza e quarta cate-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

goria, e, se non sbaglio, anche di seconda, rappresenta una grande concessione che il legislatore ha voluto fare a questo sistema. E ciò evidentemente è stato fatto allo scopo di favorire la sollecita esecuzione di queste ferrovie, perchè tale sistema è più consono ai mezzi dei comuni e delle provincie per concorrere alla spesa; eppoi ha lo scopo evidente di assicurare allo Stato una grande economia sul complesso della spesa.

Voi avrete notato, onorevoli colleghi, come nella tabella dei riparti, presentata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel fondo disponibile per quest'anno sul fondo di ciascuna categoria, l'economia cospicua che si potrebbe fare per molte linee, qualora si ponesse in opera il sistema economico.

Io non calcolo questa economia meno di cento milioni.

Ora, la grande convenienza di questo sistema e quindi la possibilità del conseguimento di queste economie sono, o signori, dimostrati anche dal lavoro di una competentissima Commissione che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha così opportunamente incaricato, fino dal mese di agosto dell'anno scorso, credo, di esaminare precisamente quali fossero, fra la numerosa famiglia di ferrovie contemplate nella legge 1879, le linee alle quali si potesse applicare il sistema economico. Tutto ciò, o signori, a mio avviso, concorre a dimostrare come nell'approvare le disposizioni della legge del 1879 relative alle ferrovie economiche, il Parlamento abbia riconosciuto uno dei grandi bisogni del paese, ed abbia inteso di dare il più grande impulso all'applicazione di questo sistema; intendiamoci bene, nelle località, nelle zone dove queste ferrovie possono soddisfare agli interessi che le domandano.

Vengo all'articolo 18. Sull'articolo 18 fece delle assennate osservazioni l'onorevole Lugli nel suo discorso di ieri. Notò con molta avvedutezza come questo articolo 18, secondo lui, dia luogo ad alcune gravi obiezioni. Egli ha detto come sia stato supposto che l'amministrazione dei lavori pubblici dia a quell'articolo una interpretazione tale da renderlo quasi lettera morta per lo interesse dei comuni e delle provincie. Se queste supposizioni sussistessero io direi proprio che i nostri comuni, le nostre provincie, che aspettano con grande impazienza quelle ferrovie economiche le quali potranno dare un grande movimento al commercio locale, avrebbero da aspettare un bel pezzo.

Ma io spero nell'oculata perspicacia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella sua savia amministrazione e, dirò anche, nella sua energia per applicare questa legge.

Io non mi soffermerò sopra i punti toccati dal-

l'onorevole Lugli, e ritengo con lui che lo Stato non abbia diritto di partecipare ai profitti di quelle ferrovie in ragione del suo concorso.

Io credo che l'onorevole Lugli abbia ragione da vendere sostenendo la tesi che ieri ha sostenuto, imperocchè, o signori, non sta il confronto che si vuol fare fra il disposto di quell'articolo e quell'altra disposizione della legge che assicura alle provincie ed ai comuni il diritto di partecipare ai profitti delle linee, che saranno eseguite dallo Stato col loro concorso. Il caso mi sembra molto diverso, onorevoli colleghi. Permettete che io ve ne dica il motivo.

In questo caso è il Governo che resta padrone, proprietario delle linee e che deve sostenere l'onere della loro manutenzione; è il Governo, che forma il capitale, e che non corre nessun rischio e nessun pericolo nel formarlo, come lo corrono i corpi morali interessati. I quali per la loro stessa organizzazione e per il modo, in cui il credito comunale e provinciale è ordinato in Italia, hanno un assunto molto gravoso per accettare capitali, posto anche che ci fosse una cassa delle ferrovie, poichè questa non potrebbe supplire a tutto, massime nei primi anni. Ma v'è di più. Coll'articolo 18 il Governo verrà ad essere proprietario delle linee, quando la concessione sarà perentoria (in 30, 40, 50 anni, quel che sarà; non è mica detto nell'articolo che ogni concessione debba avere il termine di 90 anni). Allora, o signori, vi sarà un demanio nuovo e fruttifero che verrà ad aumentare la proprietà immobile dello Stato. Allora il capitale, che lo Stato avrà esposto in ragione di sei decimi del costo complessivo delle diverse linee, ritornerà allo Stato nella proporzione di *dieci decimi*, e le provincie non avranno più alcun profitto diretto del capitale da esse loro investito nella costruzione delle linee in ragione di quattro decimi. Non vi pare che sia questa una buona operazione per lo Stato? Veggo che l'onorevole Morana non sembra d'accordo con me sulla interpretazione da darsi all'articolo 18. Se l'onorevole Morana, molto più competente di me, e che fu relatore della Commissione parlamentare che esaminò quel disegno di legge, addurrà delle ragioni che mi persuaderanno del contrario, io mi accosterò a lui, imperocchè io non ho studiato così profondamente la questione come egli ha fatto, e come dimostra il suo bel lavoro dell'anno scorso. Ma è un fatto che dal tenore dell'articolo e dal tenore delle nostre discussioni risulta che lo spirito di esso possa essere interpretato come sembra a me e ad altri.

Ma vi è un'altra obiezione, che è stata pure sollevata dall'onorevole Lugli, la facoltà, cioè, o no, ai corpi morali interessati a queste linee economiche

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

di codere la loro concessione, o la costruzione e l'esercizio all'industria privata.

E qui, se le supposizioni che si fanno sono fondate, pare si voglia anche negare ai corpi morali questa facoltà. Ma, come io diceva, quest'interpretazione sarebbe un nuovo regresso di questa legge, a fronte di quella del 1873, la quale, come ho testè rammentato, autorizza i comuni e le provincie a cedere non solo la costruzione e l'esercizio, ma anche la concessione. E ciò per il motivo che un momento fa ho indicato, che cioè ai comuni ed alle provincie non si può razionalmente demandare il compito di farsi esercenti di ferrovie.

Accennati questi due punti, dei quali io credo che la Camera vorrà rendersi esatto conto per chiarirli, ove occorra, con apposite deliberazioni, onde l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia un indirizzo chiaro, e tracciata in modo preciso la via da seguire per l'applicazione della legge, io mi permetto di segnalare alla vostra attenzione un altro punto relativamente alla interpretazione da darsi all'articolo 18.

Questo articolo dice che il concorso del Governo sarà stabilito in base alle perizie delle linee da concedersi e da costruirsi a rischio e pericolo dei corpi morali che le domandano. Ora, i corpi morali, che domandano la concessione di queste ferrovie, dovranno avvisare ad una combinazione finanziaria per formare il capitale necessario.

Questa combinazione finanziaria potrà probabilmente mettere anche i corpi morali nella posizione di volere anticipare al Governo la quota da essi dovuta. Or bene, se il concorso del Governo dovrà essere stabilito sopra l'ammontare della spesa per la esecuzione delle linee che formano oggetto di queste concessioni, e se questa spesa sarà soltanto definitivamente accertata quando saranno costruite le linee, come faranno, domando io, le provincie ed i comuni a dare basi solide, basi razionali alla combinazione finanziaria per la quale essi devono procurarsi il capitale necessario? Io mi sono fatto questa domanda, imperocchè mi sembra questa una questione, che se non verrà ben risolta lascerà come lettera morta il disposto di quell'articolo, a parte le altre due questioni accennate dall'onorevole Lugli. Il capitale non accorrerà facilmente e ad egue condizioni a rendere possibili le operazioni finanziarie dei comuni e delle provincie, se questi corpi morali non saranno in grado di assicurare gli assuntori di queste operazioni che la somma costituente il concorso dello Stato non varierà in modo da perturbare, ad esempio, le basi di una emissione di obbligazioni.

Prego quindi l'onorevole ministro dei lavori pub-

blici a voler far conoscere alla Camera quali sono i suoi intendimenti intorno a questa questione.

Dalla gentilezza dell'onorevole Indelli, relatore del bilancio dei lavori pubblici, al quale si sarà certamente affacciata anche questa questione, e da quella dell'onorevole Morana che precedette l'onorevole Indelli nello studio relativo alle ferrovie, attendo pure qualche schiarimento in proposito.

Prima ch'io termini le diverse considerazioni, che ho avuto l'onore di esporvi, permettetemi, onorevoli colleghi, che io chiami ancora la vostra benevola attenzione e quella dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra un ultimo punto, che tocca molto da vicino l'esecuzione della legge sulle nuove concessioni ferroviarie. Intendo alludere alle numerose e lunghe formalità che si esigono per istruire le domande di tali concessioni. Potrei citare molti esempi in appoggio al mio asserto. Importa però vedere se queste formalità debbano ancora conservarsi tali e quali, senz'alcuna modificazione, nell'applicazione della nuova legge, che segna un'epoca nuova nella storia economica della nazione, e che fa un appello al capitale in sì grandi proporzioni. Secondo le vigenti disposizioni le domande di concessione di ferrovie devono subire tre diverse fasi, tre diversi esami.

Anzitutto si esamina la parte tecnica dei progetti dal Ministero dei lavori pubblici; poi si sottopongono i progetti stessi, per la parte legale, all'esame del Consiglio di Stato. Inoltre, c'è un decreto reale col quale è stato costituito un Consiglio speciale di ferrovie, coll'intento lodevolissimo di avere anche l'avviso delle competenti autorità militari, sul carattere della linea da concedersi, al fine di non fare delle concessioni, che potessero intralciare eventualmente i bisogni dei trasporti militari.

Or bene, o signori, questa procedura sarà legale e prudentissima; ma ciò non toglie che quando la si deve eseguire ci voglia un anno o un anno e mezzo e talvolta anche due per vederne la fine.

Prima che tutte le formalità di questa lunga procedura siano esaurite, il capitale, che era disposto ad investirsi nella costruzione di una ferrovia, stanco di aspettare i responsi dell'amministrazione centrale, rinuncia alla progettata intrapresa e si rivolge ad altre operazioni! Ci perdono l'erario pubblico ed il paese, il quale finisce per credere che è meglio contentarsi di tranvai a vapore sulle strade provinciali e comunali per procurarsi il beneficio della facile locomozione. E il paese ha ragione. Si parla sempre di semplificare l'azione amministrativa, ma questa rimane tuttora complicata e tarda.

Io domando se non si potrebbe entrare un po' nel concetto in cui entrò il legislatore francese, quando

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

nella legge del 1865 per la costruzione di ferrovie d'interesse locale, ammise certe modalità che resero molto più facili, molto più semplici le formalità necessarie per la concessione.

Io ho parlato del Consiglio speciale delle ferrovie, dove entra molto a proposito ed a scopo lodevole l'elemento militare; orbene, o signori, non sarebbe anche opportuno che nella Camera si chiarisse una buona volta questa questione delle esigenze militari, rispetto alle ferrovie? Voi sapete, o signori, che si tratta di un problema che può avere delle grandi conseguenze, per l'applicazione della legge sulle costruzioni ferroviarie. Infatti: se questo Consiglio speciale delle ferrovie emette il voto che la tale o tal altra ferrovia non debba farsi a scartamento ridotto ma bensì a scartamento ordinario, e quindi con maggiori proporzioni di peso del materiale fisso e mobile, o che so io, egli è inevitabile che l'osservanza di un simile voto, metta i comuni e le provincie interessate nella necessità di sobbarcarsi ad una spesa maggiore di quella a cui troverebbero la loro convenienza di sottoporsi.

Io sono il primo a riconoscere che ci sono dei casi in cui dev'essere preveduta l'eventualità della necessità dei trasporti militari, quando si stabilisce il tracciato di alcune linee; ma non posso concedere che per ogni nuova costruzione si debba far la questione se la linea debba servire a scopo militare, e se debba per conseguenza essere costruita in modo da poter sopportare grandi pesi.

Io non sono tecnico, ma credo che avrò con me le persone tecniche e competenti della Camera nel sostenere che anche le ferrovie economiche, le quali si dividono, come avete veduto dal bel lavoro, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ci presentò riguardo a queste ferrovie, si dividono, dico, in due o tre classi l'una più solida dell'altra. Vi sono delle ferrovie economiche che possono benissimo sopportare i pesi dei trasporti militari, perchè una tonnellata di peso è sempre un peso di 10,000 chilogrammi, sia che si componga di grano o di cannoni, e quando si tratta di treni che superino il peso dei treni ordinari, in tal caso si possono rimorchiare con due locomotive.

Egli è quindi di una grandissima importanza lo stabilire criteri tali riguardo alle esigenze dei servizi militari, che non ne venga grave danno al paese con esagerate ed inopportune pretese.

Ho terminato.

Io prego ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler prendere in considerazione le osservazioni che mi sono permesso di sottoporre alla Camera, per venire alla dilucidazione delle questioni molto importanti e di grandi conseguenze

economiche, che si affacciano nella preliminare apprezzazione della legge di cui ci stiamo occupando.

Io prego la Camera di usare indulgenza al mio disadorno modo di esporre; ma valga la buona volontà per guidarci nel conseguimento dello scopo che ci anima tutti, quello cioè di assicurare il paese che la legge delle ferrovie, votata l'anno scorso con tanta solennità, non sarà una delusione, ma entrerà nel primo stadio della sua applicazione con tutta quella sapienza tecnica ed amministrativa, con tutta quella forza di volontà che si addice ad un popolo attivo che conta sul suo lavoro per assicurare il suo avvenire economico e politico. (*Benissimo!*)

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE RIGUARDANTE LA VENDITA DELLA MINIERA DI MONTEPONI IN SARDEGNA.

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

UMANA, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la vendita della miniera di Monteponi in Sardegna, e per transazione sulle questioni vertenti colla società affittuaria. (*V. Stampato, n° 22-A.*)

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

PRESENTAZIONE DELLA CONVENZIONE PER LE STAZIONI INTERNAZIONALI TRA L'ITALIA E LA FRANCIA.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

CAIROLI, presidente del Consiglio. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge per l'approvazione della convenzione per le stazioni internazionali fra l'Italia e la Francia, firmata a Parigi il 10 gennaio 1879. (*V. Stampato, n° 63.*)

Io domando l'urgenza su questo disegno di legge, e prego che sia trasmesso alla stessa Commissione.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione di questo disegno di legge riguardante l'approvazione della convenzione per le stazioni ferroviarie internazionali fra l'Italia e la Francia. L'onorevole presidente del Consiglio fa istanza che questo disegno di legge sia dichiarato di urgenza e rimandato all'esame della Commissione che ebbe già ad esaminarlo nella precedente Sessione.

Non sorgendo obiezioni, le due proposte si intenderanno accolte.

(Sono accolte.)

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

DOMANDA DELL'ONOREVOLE MINGHETTI RELATIVA AL DISEGNO DI LEGGE PER L'EMIGRAZIONE, E QUELLO PER IL LAVORO DEI FANCIULLI E DELLE DONNE NELLE OFFICINE.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

MINGHETTI. Nell'ultima Sessione, io, l'onorevole Luzzatti e l'onorevole Del Giudice abbiamo presentato un disegno di legge sulla emigrazione, il quale era già passato alla Commissione ed era anche allo stato di relazione. Io, nel riproporlo, a nome anche dell'onorevole Del Giudice e dell'onorevole Luzzatti, pregherei la Camera di volerlo rimettere alla stessa Commissione e di volerlo riprendere allo stato in cui era prima che la Sessione finisse. (V. Stampato, n° 64)

PRESIDENTE. Come la Camera ha inteso, l'onorevole Minghetti propone che il disegno di legge sulla emigrazione, già da lui presentato durante la precedente Sessione, sia ripreso allo stadio in cui era giunto durante la Sessione stessa.

Se non vi sono obiezioni, la proposta si intenderà accolta.

(È accolta.)

MINGHETTI. Farò ancora la medesima domanda rispetto al disegno di legge sopra il lavoro dei fanciulli e delle donne nelle officine, della quale era già stata ammessa la lettura dagli uffici, pregando poi la presidenza di voler stabilire un giorno per lo svolgimento.

PRESIDENTE. L'onorevole Minghetti fa istanza che anche questo disegno di legge, da lui presentato durante la precedente Sessione, e già ammesso alla lettura, dagli uffici, sia ripreso allo stato in cui era giunto.

Infine che si risparmi di rimandarlo agli uffici perchè ne ammettano la lettura, salvo poi a stabilire il giorno dello svolgimento.

Se non vi sono obiezioni, anche questa proposta si intenderà accolta.

(È accolta.)

DOMANDA D'INTERPELLANZA DEL DEPUTATO SORRENTINO AL MINISTRO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO SUL DECRETO RIGUARDANTE LA BIBLIOGRAFIA ROMANA.

PRESIDENTE. L'onorevole Sorrentino ha mandato la seguente domanda di interpellanza:

« Il sottoscritto domanda di interpellare il ministro di agricoltura e commercio sul decreto 30 gen-

naio corrente anno intorno alla Bibliografia Romana. » (Oh! oh!)

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler comunicare al suo collega dell'agricoltura e commercio questa domanda di interpellanza, affinché si possa stabilire il giorno dello svolgimento.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Favale.

FAVALE. Io avevo domandato ieri di parlare quando l'onorevole Spaventa asserì un fatto intorno alla ferrovia di Rivoli, che io non credevo esatto. L'onorevole Spaventa ha rettificato spontaneamente esso stesso quel fatto, onde, per questa parte, io non avrei più nulla da dire. Desidererei però di fare alcune osservazioni sulla questione dei *tramways*. L'onorevole Spaventa ha insistito per la presentazione della legge relativa all'ordinamento dei *tramways*. E sta bene; venga pure questa legge, per invocare la quale abbiamo già votato un ordine del giorno rammentato dalla diligente relazione della Commissione.

Ma intendiamoci, questa dovrebbe essere una legge per i *tramways* e non una legge contro i *tramways*; una legge che li regoli e disciplini nell'interesse della sicurezza pubblica, che impedisca che una linea di *tramways* si stabilisca sopra una linea parallela ad una ferrovia che ha degli oneri maggiori, una legge insomma che provveda a queste ed a simili eventualità; ma che sia nello stesso tempo una legge di libertà, che non violi l'iniziativa privata, nè quella dei comuni e delle provincie, una legge non meno liberale, per lo meno, di quella della Francia, secondo la quale in molti casi è perfino permesso ai prefetti di dare essi stessi l'autorizzazione di costruire i *tramways*.

Ma non disse questo soltanto l'onorevole Spaventa; egli fece colpa al ministro delle finanze, che mi rincresce di non veder presente, perchè non applica, se ho bene inteso, ai *tramways* le imposte che colpiscono il movimento delle ferrovie.

Ora in questa parte io non posso esser d'accordo coll'onorevole Spaventa.

SPAVENTA. Chiedo di parlare per un fatto personale.

FAVALE. Io credo che questa sarebbe un'ingiustizia, ed un errore finanziario. Un'ingiustizia, perchè, per riguardo all'imposta, ben diversa è la condizione dei *tramways* da quella delle ferrovie costruite nelle condizioni nelle quali si costruirono in Italia, ed in

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

gran parte d'Europa, cioè mediante sussidi, mediante esenzione dai diritti di registro, mediante esenzioni di tasse di dogana, mediante garanzie chilometriche, e per queste ferrovie io comprendo benissimo che si mettano delle imposte sul loro movimento. Ma che cosa sono queste imposte? Sono evidentemente imposte d'una natura speciale, sono quasi rimborsi che il Governo ha diritto di pretendere dalle società pei benefici che loro ha fatto, per quei benefici appunto che hanno resa possibile la loro creazione.

Ma queste imposte, come hanno un fondamento speciale, così hanno speciale natura e producono speciali effetti economici; la tariffa di una ferrovia non è cosa arbitraria; bisogna che questa tariffa sia veramente commisurata colle condizioni economiche in cui la ferrovia stessa si trova. Giacchè se la tariffa è troppo bassa, è naturale che i capitalisti i quali hanno investito i loro fondi in queste ferrovie, non ne ricavano il beneficio che ne potrebbero ricavare, e se invece le tariffe sono troppo elevate, resta paralizzato il movimento e scemano i prodotti; cosicchè nello stabilire le tariffe dei prezzi dei trasporti, bisogna trovare quel punto giusto, al quale la tariffa può produrre il massimo prodotto netto della ferrovia.

Ora che cosa avviene? Avviene che una società sussidiata quando stabilisce una tariffa, bisogna che tenga conto dell'imposta, e che diminuisca d'altrettanto le sue tariffe.

Diffatti noi vediamo che le società private hanno quasi tutte le tariffe inferiori al massimo stabilito dai capitoli di concessione, ed inoltre fanno riduzioni e per i biglietti di andata e ritorno, e per dati percorsi e quantità di merce, ed in sostanza moderano quanto possono i prezzi di trasporto a fine di paralizzare l'effetto pernicioso che verrebbe dall'imposta.

Ma come mai si potrebbe applicare giustamente le stesse tasse pagate dalle ferrovie sussidiate a quelle ferrovie che nulla chiedono al Governo, che non chiedono nemmeno l'esenzione dalle tasse di dogana e di registro? Come mai potreste imporre giustamente la stessa tassa nei due casi?

Sarebbe questa una inconseguenza, ed un'inconseguenza, nell'ordine economico si traduce in una ingiustizia.

Vengo ad un'altra considerazione.

Noi votammo l'anno scorso un miliardo e duecento milioni per nuove costruzioni di ferrovie; ora, anche il più ottimista di noi non può credere che da queste ferrovie per lunghissimi anni non si possa ricavare più di 20 o 30 milioni di reddito netto all'anno, quindi noi ci perdiamo 30 milioni perchè un

miliardo e duecento milioni ci costeranno 60 milioni di interesse; ma noi le votammo, e le ho votate anche io queste ferrovie, perchè noi avevamo per obiettivo un alto interesse economico, noi eravamo persuasi, votando queste ferrovie, che il beneficio del movimento, la cresciuta attività economica, la maggior facilità dei trasporti avrebbe aumentata la produzione, ed il vantaggio che ne sarebbe ridonato a tutto il paese ed all'erario stesso avrebbe compensato al di là la somma dei 30 od anche 50 milioni perduti sugli interessi. Ma così essendo le cose, come mai noi con giustizia potremo ora mettere una tassa sopra piccole ferrovie che si costruiscono senza alcun sussidio, senza alcun concorso, senza alcun sacrificio governativo?

Questo sarebbe perfettamente illogico.

Come mai noi, che abbiamo speso e che spendiamo tutti gli anni decine di milioni per strade nazionali e per sussidi alle reti provinciali e comunali, che direttamente non rendono nulla, possiamo con tasse eccessive impedire che un municipio, che una provincia, la quale ha speso tanto per le sue strade provinciali possa utilizzare il suolo per apporvi le rotaie di acciaio? Se queste strade, ora che non ci sono rotaie, rendono, supponiamo, un beneficio economico di 10, quando vi saranno le rotaie lo daranno di 15; ma perchè noi dobbiamo impedire questo, perchè vorremo stabilire quasi una tassa di pedaggio su queste strade? Questo a me pare sovranamente antieconomico.

Perchè sorgono i *tramways*? Sorgono per la modicità dei loro prezzi di trasporto; tengono ordinariamente dei prezzi assai bassi, anche perchè vogliono vincere la concorrenza di tutti i mezzi ordinari di trasporto.

Ma se a questi *tramways* voi imporete non solo il 13 per cento sul prezzo del biglietto, ma ancora il bollo di 5 centesimi per il transito di un chilometro o due, voi imporete una tassa mostruosa, che renderà impossibile ogni loro concessione; farete anche di più, farete un errore economico. Voi paralizzereate assolutamente l'istituzione di questi *tramways*, che sono destinati, più che non crediamo, a ravvivare l'attività attorno ai grandi e piccoli centri, a richiamarvi i prodotti, ad attivarvi proficuo movimento delle persone, di questi *tramways* che quando cominciano a stabilirsi presso qualche città, per 5 o 6 chilometri, l'anno dopo le popolazioni subito domandano che siano estesi. Ne abbiamo un esempio nella provincia di Milano dove fra *tramways* concessi, costrutti ed in costruzione ce ne sono circa 200 chilometri.

Ora, vorremo noi paralizzare questo movimento? E sarà, chiedo a voi, atto sapiente, anche finanzia-

riamente parlando, il soffocarlo? Ma no certo, perchè questi *tramways* non possono esentarsi dalle molteplici tasse governative; e queste società, questi capitalisti vi pagheranno la ricchezza mobile sui loro beneficii, vi pagheranno la ricchezza mobile sullo stipendio dei loro impiegati, vi pagheranno i diritti di dogana sulle merci che consumano, contribuiranno a far sorgere altre industrie che alla loro volta saranno colpite da altre imposte. E noi dovremo fare questa bella speculazione di uccidere questa industria dei *tramways*? Ma questo sarebbe uccidere la gallina dalle uova d'oro. Io credo che questo non sia il concetto del Ministero, io credo che questi concetti così fiscali non sieno quelli che possano ristorare le finanze di alcun paese, le quali si ristorano solo coi grandi e sapienti propositi, e incoraggiando l'attività economica del paese in tutte le sue manifestazioni.

Io perciò spero che il Ministero non vorrà entrare in questa via additata dall'onorevole Spaventa, e nel caso in cui accennasse ad entrarvi io credo che troverebbe nella Camera un'accoglienza poco favorevole.

Infine io mi indirizzo all'onorevole ministro dei lavori pubblici per pregarlo (e sono persuaso che non ha bisogno di questa preghiera), affinché la legge sui *tramways*, che egli presenterà, sia informata a principii altamente liberali, e che intanto finchè questa legge non sia presentata, le proposte di *tramways* trovino nel Governo quell'incoraggiamento che esse meritano. (Bravo! *al centro*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare...

SPAVENTA. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ce n'è parecchi, onorevole Spaventa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Barazzuoli.

BARAZZUOLI. Signori, l'onorevole Nervo ha concluso il suo discorso, facendo voti che la legge sulle nuove costruzioni ferroviarie sia efficacemente applicata, e per dare a questo nobilissimo intento il concorso della mia scarsa opera, ho preso la parola.

Ieri l'onorevole Lugli ebbe il merito di segnalare alla Camera alcune questioni dalla soluzione delle quali dipende che la legge sulle costruzioni ferroviarie abbia un'applicazione intera o mozza. Egli dette occasione ad un dotto duello tra l'onorevole Sella e l'onorevole Spaventa. Io, se avessi potuto entrare terzo fra Aiace ed Ulisse, mi sarei schierato dalla parte dell'onorevole Sella...

Voci a sinistra. Chi è Ulisse?

BARAZZUOLI... imperocchè l'obbietto, che ha apparenza di gravità per l'onorevole Spaventa, ha la sua risposta nel primo articolo della legge del 1873.

L'onorevole Spaventa diceva che la legge del 1873 contemplando le ferrovie a scartamento ordinario, chiudeva la strada ad applicarla alle ferrovie a sezione ridotta, e negava quindi al ministro la facoltà di interpretare quella legge. Io non parlo della questione dei *tramways* (che noi a Firenze chiamiamo *tramvai*) (*Si ride*), parlo della questione legale sollevata dall'onorevole Spaventa. La legge del 1873, parla di concessione di ferrovie pubbliche; e ferrovie pubbliche sono tanto le strade a sezione ordinaria, quanto le strade a sezione ridotta.

Inoltre, basta considerare, che incastrata la legge del 1873 in quella del 1879, sarebbe assurdo che alle strade a sezione ridotta si dovesse negare il minor sussidio di lire 1000 a chilometro, mentre possono essere sussidiate con 6 decimi, a termini della legge attuale.

L'onorevole Lugli sollevava altre questioni ben più gravi. Ne indico due sole. Quella del diritto o non diritto del Governo, alla partecipazione degli utili eventuali delle ferrovie concesse secondo l'articolo 18; la questione del diritto o no, nei concessionari, a termini dell'articolo 18, di cedere o no la concessione.

La questione di fronte all'articolo 18, signori, se cioè il Governo abbia o no il diritto alla partecipazione degli utili, mi rammenta un poco le questioni diplomatiche, che si facevano in passato, per sapere se certi sovrani avessero o no diritto al titolo di Re di Gerusalemme (*Si ride*), imperocchè la questione degli utili la si potrà fare platonicamente, ma al reparto degli utili (sempre trattandosi di ferrovie di quarta categoria) non so quando ci si potrà venire. Ad ogni modo questa questione ha un'importanza, ed importanza sovrana, perchè dal risolverla in un senso o in un altro, dipende, io penso fermamente, che le strade di quarta categoria si facciano o no, e che l'articolo 18 sia lettera viva o resti lettera morta.

Sopra questa questione l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha interpellato, come è noto ad ognuno di noi, il Consiglio superiore delle strade ferrate. Io non domando qual sia l'opinione dell'onorevole Baccarini; mi sovvegno bensì di aver letto nella sua relazione al disegno di legge sulle costruzioni ferroviarie, che quante volte ha parlato di strade di ultima categoria ha parlato sempre di sussidi. Se le parole hanno un significato, la parola usata costantemente e propriamente dall'onorevole Baccarini dimostra abbastanza la sua opinione.

Ad ogni modo egli ha operato egregiamente, una volta che la questione era sollevata, interrogando il Consiglio superiore delle strade ferrate.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

Che risposta ha dato il Consiglio superiore delle strade ferrate all'importante quesito?

Se io non erro, ha detto come quel senatore del Senato subalpino: *rispondo che non rispondo*. Imperocchè si sa che quel dotto Consesso dopo aver vagliato le ragioni *pro* e *contra* ha finito col concludere che il dubbio insorto debb'essere risolto con modificazioni da farsi nel testo della legge. Lochè vuol dire rinviare l'esecuzione della legge a Dio sa quando!

Invero, a me sembra che il dubbio sia scomparso dal momento in cui si propone di modificare il testo della legge; vale a dire che il testo della legge un significato lo ha, se lo si vuole modificare.

Io professo tutta la riverenza al Consiglio superiore delle strade ferrate; concorderò pure di buon grado che la legge difetta nella compilazione; che non poche lacune si possono trovare in una legge discussa per quasi due mesi e che concerneva per giunta un soggetto così vasto e così vario, e intorno a cui si aggiravano, spesso in conflitto fra loro, interessi di ogni maniera e di ogni paese d'Italia. Ma dico che se un punto nella legge delle costruzioni ferroviarie era meno controverso, a parer mio era questo. E se la Camera, in una cosa che secondo me è di grandissima rilevanza, mi onora un po' della sua indulgenza, mi proverò colla maggior possibile brevità a dimostrarglielo.

Esaminiamo un poco la legge sulle strade ferrate, e la sua economia sotto questo rispetto. O io m'inganno, o la legge sulle strade ferrate contempla tre ordini di strade. Primo, le strade che il Governo costruisce ed esercita per proprio conto. A riguardo di queste provvede l'articolo 14 il quale, come la Camera sa, stabilisce che il Governo, come esercente, percepisce gli utili delle strade, ripartendoli coi corpi morali che hanno concorso nella spesa, in proporzione del loro concorso. E questo è il primo ordine di strade sotto il punto di vista che io adesso esamino.

Secondo. Strade che il Governo concede per la costruzione e per l'esercizio a delle società private. Articolo 17. Esaminate, o signori, l'articolo 17 e voi non troverete che si parli di riparto di utili. Non se ne poteva parlare perchè i concorrenti alla spesa non sono che Governo e corpi morali; mentre la società concessionaria è un terzo che soltanto assume la concessione e l'esercizio. In questa specie di concessioni si fanno patti volta per volta. Si può stabilire un canone; si possono ingiungere certi oneri, e talvolta può essere anche fatta la concessione gratuitamente.

Si sovrerà la Camera che allorquando fu presentato il disegno di legge Baccarini, in questo articolo mancava una parte che vi fu aggiunta dalla

Commissione, la quale ebbe a relatore l'onorevole Morana. La parte che vi mancava era quella di sottoporre al Parlamento queste concessioni. Quale fu il motivo per cui la Commissione credè di dover aggiungere all'articolo ministeriale questo importante inciso? Voi non avete che a leggere, o signori, la relazione dell'onorevole Morana, dalla quale spicca aperto il concetto, che in questa materia di concessioni, la concessione può essere anche a fondo perduto secondo i casi. E diffatti, solo che diate un'occhiata alla pagina 14, vi troverete, che la Commissione veduto che l'articolo poteva essere interpretato, anche nel senso che il Governo, il quale sosteneva le spese, potesse senza corrispettivo, secondo certe circostanze, concedere alle società la costruzione e l'esercizio, volle a maggior garanzia che queste concessioni venissero sottoposte alla deliberazione del Parlamento.

Dunque anche in questo secondo ordine di ferrovie non si parla di partecipazione agli utili per parte del Governo.

Veniamo al terzo ordine: concessioni di ferrovie ai comuni e corpi morali in ordine all'articolo 18 pel quale comuni e corpi morali si assumono sia la costruzione, sia l'esercizio. Basta a parer mio leggere quell'articolo.

Vediamo prima che cosa ha detto la legge, poi ne potremo cercare la ragione.

L'articolo 18 dice: « Sulla domanda dei corpi morali interessati, il Governo potrà fare per decreto reale ad essi la concessione delle linee contemplate nell'articolo 10 da essere costruite a binario ridotto, rimanendo fermo il concorso dello Stato nelle proporzioni che conseguono direttamente dalle disposizioni contenute nell'articolo 11. » Il concorso dello Stato contempla anche la spesa del materiale mobile. I concessionari saranno obbligati a fare la costruzione e l'armamento delle linee a proprie spese, e ad esercitarle a loro rischio e pericolo con materiale mobile proprio.

Voi potete, o signori, storcere e scontrare l'articolo 18 quanto vi piace, ma l'idea della partecipazione del Governo agli utili voi non ce la troverete indicata neppure da lontano.

Una breve e rapida analisi. Innanzitutto, coll'articolo 18 non si concedono che linee speciali a binario ridotto: dunque argomento questo per ritenere che si sia voluto fare un trattamento speciale ai corpi concessionari. Andiamo avanti. « Rimanendo fermo il concorso dello Stato nelle proporzioni che conseguono direttamente dalle disposizioni contenute nell'articolo 11. » Il quale stabilisce la quantità del concorso secondo i casi. Dunque rimane assodato che il Governo alle linee concesse secondo

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

L'articolo 18 deve prestare il suo concorso nella misura stabilita dall'articolo 11, il solo richiamato, mentre sarebbe stato questo il momento di richiamare l'articolo 14, se si fosse voluta anco nel caso dell'articolo 18, la compartecipazione del Governo agli utili della ferrovia. Proseguiamo ancora: « I concessionari saranno obbligati a fare la costruzione e l'armamento delle linee a proprie spese. » Ponete ben mente alla frase *a proprie spese*. Questa dizione che cosa significa? Significa che agli occhi dello Stato l'intrapresa non è che dei corpi morali concessionari; che il Governo non è se non un sussidiante, ognivolta si considera il concessionario come faciente l'opera a proprie spese, mentre in realtà esso fa la costruzione col concorso del Governo, in quanto bensì il concorso del Governo è un sussidio.

Andiamo avanti un altro poco: «... e ad esercitarle a loro rischio e pericolo con materiale mobile proprio. » Ieri l'onorevole Lugli diceva che se il Governo dovesse partecipare agli utili, ma non correre insieme i rischi, questo sarebbe il patto del leone. L'onorevole Lugli diceva benissimo: ciò risponde al senso innato della giustizia, perchè *esercitare a rischio e pericolo proprio*, vuol dire che, come si ha il rischio intiero ed esclusivo, si debba altresì avere intiero il beneficio, se beneficio vi sarà, e purtroppo ipotetico è e sarà il beneficio in buona parte delle linee di 4ª categoria.

A taluni parrà nuovo e inusitato il sussidio a fondo perduto per le linee di ordine secondario; ma basta consultare un po' le nostre tradizioni, anco senza tener parola dei sussidi chilometrici alle ferrovie anco di primo ordine, che pure sono stati sempre sussidi a fondo perduto.

Credo, o signori, che vi soverrete come nell'anno 1877 l'onorevole Depretis presentò un disegno di legge per costruzione di linee complementari, disegno di legge che fu, permettetemi la frase, il papà del disegno a cui l'onorevole Baccarini ha legato il suo nome. Se voi esaminate sia la relazione, sia gli articoli di quel progetto, troverete che per le linee di questa fatta il concorso dello Stato era un sussidio, niente altro che un sussidio. L'armamento ed altre spese si facevano dal Governo a fondo perduto. Nella relazione infatti dell'onorevole Depretis che precedeva quel disegno di legge si soggiungeva che il Governo dovrebbe dare alla società concessionaria quelle strade a costruire a loro rischio e pericolo, a termine dell'articolo 61 del capitolato.

Che cosa voleva dire la frase: a loro rischio e pericolo? Ve lo spiega l'articolo 61 del capitolato annesso al progetto di legge ove è scritto: a loro

rischio, pericolo e vantaggio. Dunque assunzione dell'esercizio di una strada ferrata a rischio e pericolo, vuol dire a rischio e vantaggio, e che, come si deve sottostare alle perdite, si devono avere tutti i vantaggi, se vantaggi ci saranno. O ammetter questo, o cader nell'assurdo che uno debba aver tutti i rischi, e l'altro, senza rischi, gli utili.

Non ripugna a un tale assurdo quel senso di giustizia, che è innato nella coscienza umana?

Si può, lo ripeto, contorcere quanto si vuole l'articolo 18: ma non ci sarà abilità di interprete, che lo tragga al senso di voler onerati i concessionari dei rischi, e ammessi dei non partecipi ai rischi a partecipare agli utili.

L'articolo 18 si può cancellare, disfare, ma finchè non si disfaccia e non si cancelli, sarà sempre vero che esso esclude il concetto della partecipazione del Governo agli utili della ferrovia, e che l'articolo 14 della legge ferroviaria è assolutamente inapplicabile alle concessioni fatte in ordine all'articolo 18.

Ma non arrestiamoci alla cortecchia della legge; vediamo ancora un po' qual'è la ragione della medesima.

Perchè, o signori, la legge ha accordato alle linee contemplate nell'articolo 18 questo, che a taluni pare, ma per chi ben consideri non è un trattamento privilegiato? La legge voleva che fossero costrutte le linee secondarie, come quelle che concorrono potentemente al prodotto delle linee principali, affinchè la rete generale potesse dare il prodotto che se ne aspettava. La legge sapeva che le strade minori sono come i rivoli, che portano le acque ai fiumi maggiori; la legge non volle fare una città tutta palazzi senza le case della borghesia e degli operai, e tale sarebbe una rete di grandi strade ferrate senza le strade ferrate, minori; la legge volle agevolare la costruzione delle linee minori e pure essenziali, senza onerare lo Stato della cura di un'amministrazione vasta, dispendiosa e minuziosa e senza i rischi dell'esercizio di certe linee, che in mano dello Stato sarebbero spesso a perdita, mentre la diligente sollecitudine di corpi morali o di società particolari le può rendere proficue, almeno tanto che non siano passive.

Il Governo, o signori, comprendeva bene che, anche dando il sussidio senza la pretesa di partecipare agli utili ipotetici delle strade concesse in ordine all'articolo 18, guadagnava sempre. Guadagnava, perchè così facilitava il maggior prodotto delle linee principali; guadagnava colla tassa del 10 per cento; guadagnava colla tassa di circolazione sui titoli ferroviari; guadagnava colla tassa di ricchezza mobile e sui prodotti delle ferrovie, e sugli

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

stipendi degli impiegati; economizzava sui trasporti postali, sul servizio telegrafico, sul trasporto della truppa, degli agenti di pubblica sicurezza, dei detenuti, dei mendicanti e via discorrendo. Ecco in che modo il Governo sapeva di avere il suo corrispettivo.

Nessuno dirà che il Governo con la legge del 1879 abbia avuto di mira di fare una speculazione finanziaria; se questo fosse stato il suo intendimento, non sarebbero state iscritte nelle tabelle annesse alla legge molte linee che lo furono soltanto per vedute politiche o militari.

Se il Governo ebbe uno scopo, questo fu economico: fu quello di promuovere il commercio e l'industria locali, a cui contribuiscono eminentemente le ferrovie di quarta categoria, non già quello, lo ripeto, d'una speculazione finanziaria.

Se la legge volle sussidiare certe linee che concedeva ai corpi morali, e sussidiarle senza pretesa di partecipare agli utili di queste, non intese di fare un regalo. Sapeva che tali linee lauti proventi non li avrebbero dati nella massima parte dei casi, e quindi, rinunciando agli utili sperati, sapeva di non regalare nulla: sapeva d'altra parte che quelle strade era gioco forza promuoverle e incoraggiarle, se si voleva che la rete generale fosse produttiva: e sapeva altresì che i corpi morali, comuni o provincie che fossero, non avrebbero mai voluto nè potuto fare tali linee se il Governo, mentre lasciava loro i rischi dell'esercizio, avesse voluto partecipare agli utili. Non lo dimentichiamo, o signori: le linee di questa categoria costano ai corpi morali il 40 per cento, mentre i comuni e provincie per le linee di seconda categoria pagano solo il 10, e per quelle di terza categoria il 20 per cento. Si aggiunga o l'offerta di qualche decimo, o l'offerta anche dell'anticipazione della quota governativa per avere la preferenza nell'ordine della costruzione, e si pensi se poteva reputarsi possibile che i corpi morali si addossassero l'onere di tali costruzioni in ordine all'articolo 18, quando avessero saputo d'essere soli nelle perdite, e accompagnati nel riparto degli utili.

Ecco in questo modo mostrato perchè il legislatore, desideroso del concorso dei corpi morali nella grand'opera delle nuove costruzioni ferroviarie, fece l'articolo 18 senza sognarsi di creare ai suoi intenti civili un intoppo colla pretesa di una partecipazione di utili, che per giunta potevano essere ipotetici, e che sarebbe bastata a distogliere qualsiasi comune o provincia dall'assumersi imprese, delle quali avrebbe avuto tutto il danno, e solo in parte il profitto.

M'ingannerò: ma o l'articolo 18 non ha un senso, o non può avere se non quello che io gli attribuisco.

Mi parrebbe d'avere detto quanto per me si poteva sopra questo argomento, che a' miei occhi è condizione d'esecuzione o non esecuzione della legge sulle costruzioni ferroviarie.

Ma si fa un obbietto attinto alle fonti d'una supposta equità, e gli obbietti si dileguano non col fuggirli, ma coll'affrontarli.

Si dice da taluni, lo so, che con questo modo di interpretazione i corpi morali concessionari vengono con danno dello Stato, trattati meglio delle provincie che concorrono alle altre costruzioni ferroviarie, imperocchè essi usufruiscono senza compenso il sussidio governativo, mentre lo Stato ai corpi morali, che concorrono nelle spese di costruzione, dà la quota di utili proporzionata al concorso che hanno prestato.

L'obbiezione è speciosa, siccome tutte quelle che si ispirano ai sentimenti di uguaglianza e di giustizia naturale; ma se dalla apparenza si vada alla sostanza delle cose, chiunque ha occhi e mente, si persuade presto che chi è meglio trattato è lo Stato, non il corpo morale concessionario; e che questo non ha una condizione di privilegio di fronte agli altri corpi morali; anzi contribuisce più, e più gravosamente di loro.

Basterà, tenendo a guida la legge sulle costruzioni ferroviarie, un esempio, perchè, diceva Seneca, *longum iter per praecepta, breve et efficax per exempla*.

Il Governo costruisce, per esercitarla per suo conto, una strada di 4ª categoria che costa un milione: il comune o la provincia corrisponde la sua quota, quattro decimi, ossia 400,000 lire.

Ditemi un po', o signori, queste 400,000 lire, la provincia o il comune, in quanti anni le dà? In 20 anni. Il Governo dunque deve anticipare per la costruzione della strada ferrata tutto il capitale, e così sostenere il peso degli interessi gradualmente per 20 anni. Ponete invece che si faccia la concessione in ordine all'articolo 18, la quale è d'ordinario accompagnata dall'offerta di anticipazione della quota governativa, o del rilascio di più decimi, e vedrete come si rovesciano le carte. Chi è che anticipa la somma? È il comune; il Governo fa una economia, perchè la sua quota non la paga se non in 10 anni senza interessi e cominciando dall'anno successivo alla apertura della linea. Di maniera che, se voi venite a fare i conti, vedrete che chi dà i sei decimi è il comune e chi ne dà quattro è il Governo.

Conseguentemente a me sembra che l'obbiezione del privilegio che verrebbero ad avere questi concessionari, in ordine all'articolo 18, dinanzi all'attento esame della legge, perde ogni suo valore, anzi, si può dire che i corpi morali che hanno la

concessione in ordine all'articolo 18 perdano più di quello che guadagnino, e che il Governo guadagni assai più di quello che dà.

Altri più competenti di me sopra questo importante argomento (e dico importante argomento, perchè altrimenti io credo che l'articolo 18 sarà una disposizione vuota di applicazione), altri più competenti di me potranno aggiungere considerazioni che sieno sfuggite alla mia corta intelligenza.

Si interpreti, come si vuole, da altri, l'articolo 18, io dirò sempre che ammettere il Governo alla partecipazione degli utili equivale a rifare la legge, e a renderla vuota di senso e d'ogni feconda applicazione.

Ora passo ad altra questione (e qui sarò ancora più breve) toccata rapidamente dall'onorevole Nervo. Si afferma che, interpellato il Consiglio superiore delle strade ferrate, abbia esso opinato che i corpi morali non possano, senza l'approvazione del Parlamento, cedere le concessioni avute dal Governo.

Rispetto quel dotto consesso, ma affermo che non ha fatto due considerazioni a mio giudizio decisive.

La prima di esse, o signori, è semplicissima. La legge delle strade ferrate, all'articolo 23, dispone quanto appresso: « Alle ferrovie che saranno concesse in virtù della presente legge, saranno applicate le esenzioni e franchigie indicate negli articoli 4, 5 e 6 della legge 29 giugno 1873. »

Che cosa dice l'articolo 3 di questa legge del 29 giugno 1873?

« Oltre al disposto dell'articolo 202 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, potrà essere accordata ai concessionari l'esenzione dal diritto proporzionale di registro e l'applicazione del solo diritto di una lira:

« a) L'atto con cui il Governo fa la concessione della strada ferrata;

« b) l'atto con cui i concessionari cedessero ad altri l'avuta concessione;

« c) Contratto con cui una provincia, un comune od un consorzio stipulasse un mutuo nel solo scopo della costruzione della ferrovia concessa. »

Dunque la legge attuale, richiamando la legge del 1873, riconosce il diritto nei comuni di cedere la concessione.

Certo, i membri di quel dotto consesso, avendo dinanzi a sè una grande serie di problemi, non ebbero forse il tempo di esaminarli tutti egualmente.

Ma vi ha un'altra considerazione. Si ricorderà la Camera che, allorchè l'anno passato si discuteva la legge sulle costruzioni ferroviarie, ed appunto si discuteva l'articolo 18, qualche nostro onorevole collega fece presente il pericolo di queste concessioni.

Ed era l'onorevole D'Amico, il quale diceva: « Pensateci bene prima di fare una simile concessione ai comuni ed alle provincie. Voi facendo dei nostri comuni e delle nostre provincie altrettanti esercenti di strade ferrate, preparate la loro rovina: le spese d'un esercizio che non sanno fare, divoreranno i loro bilanci. »

E che cosa gli rispondeva a nome della Commissione l'onorevole Grimaldi, assenziente il Governo e consenziente la Camera? Rispondeva che questa questione non aveva ragione di essere, imperocchè i comuni erano nel diritto di fare, mediante tutte le cautele e tutte le garanzie necessarie, la cessione delle loro concessioni.

Mi pare che queste due osservazioni bastino a dimostrare che l'opinione del Consiglio superiore dei lavori pubblici non può essere accolta; ed io sono certo che se quegli uomini egregi tornassero sopra questa che per me è una verità indiscutibile, non insisterebbero sopra un parere almeno in questa parte emesso alquanto frettolosamente.

Ed ora, o signori, ho finito; soggiungo soltanto che se un labbro augusto disse che la legge sulle costruzioni ferroviarie onora la passata Sessione, noi, ossequenti all'augusta parola della Corona, dobbiamo far sì che quella legge divenga un fatto, e non resti una promessa: leggi di questa natura o non si fanno, o, fatte, devono eseguirsi a capello.

Ed io ho fiducia che sarà eseguita, e che invece di crearle ostacoli, se ne agevolerà in ogni onesta maniera l'attuazione: me ne dà garanzia l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli ha legato il suo nome a questa legge importantissima, e la sua dottrina, e la sua energia saranno, io spero, spese tutte quante a che siano pienamente attuati gl'intendimenti civili del Parlamento. (*Benissimo!*)

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

SPAVENTA. Quando ho chiesto facoltà di parlare intendeva di limitarmi al fatto personale cui mi dava ragione l'onorevole Favale; ma poi se ne è aggiunto un altro, promosso dall'onorevole Barazzuoli; perciò la Camera mi perdonerà se io brevisimamente risponderò qualche parola sì all'onorevole Favale, che all'onorevole Barazzuoli.

Io non mi dolgo che l'onorevole Favale abbia ricordato uno sbaglio nel quale io incorsi ieri dicendo che la ferrovia di Rivoli fosse o fosse stata una ferrovia a cavalli; mi accorsi però subito dello sbaglio per le denegazioni che vidi sorgere, e mi ricordai bene, che si trattava della ferrovia Settimo-Rivarolo. Ma se non mi dolgo dell'onorevole Favale per avermi ricordato questo sbaglio, debbo dolermi dell'ingiustizia grande che egli mi fa quando in certo

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

modo ammonisce la Camera contro le premure da me fatte perchè si abbia finalmente una legge che regoli i *tramways*. L'onorevole Favale quasi ha voluto protestare contro queste mie premure, come se fossero dirette ad ottenere una legge che sopprima la libertà dei *tramways*.

Ed ho detto che ho ragione di dolermi dell'onorevole Favale per questo, perchè credo non ci sia alcuno che non sappia, che se i *tramways* oggi in Italia hanno la libertà di cui godono, la devono ad una interpretazione da me promossa nella legge organica dei lavori pubblici, per la quale fu stabilito che le regole poste per la costruzione delle ferrovie ordinarie non si applicassero alle ferrovie a cavalli e ai *tramways*, come fino a quel giorno era stato ritenuto. Infatti per quei pochi *tramways* che fino a quel giorno erano stati autorizzati, la concessione si era fatta nei modi stabiliti dall'articolo 240 e seguenti della legge, i quali impongono tante lungaggini e tante restrizioni per la costruzione delle ferrovie, che i *tramways* assolutamente non potevano sopportarle e non prendevano sviluppo.

E vi erano pareri del Consiglio di Stato precisamente in questo senso che le strade ferrate comunque esercitate, sia con forza fisica, sia con forza animale, se erano pubbliche, dovevano essere concesse in conformità della legge organica sui lavori pubblici.

Ebbene, con una relazione speciale indirizzata al Consiglio di Stato, io provocai una interpretazione più liberale della legge, per modo che potei con una circolare dare grandissimo impulso a questo nuovo mezzo di trasporto, stabilendo che comuni e provincie potessero fare concessioni, per la costruzione di *tramways* sopra le rispettive strade, riservando al Governo soltanto la vigilanza per ciò che concerne la sicurezza pubblica. Ma in quella stessa circolare io mi riservava di provvedere a tutte le altre questioni che sono implicate in questo importante nuovo mezzo di comunicazione, conoscendo quello che era stato fatto altrove al riguardo, e preoccupandomi delle conseguenze funeste che avrebbero potuto nascere se quello stato così *ex lege*, in cui io metteva i *tramways* si fosse per avventura molto prolungato. Ma io preferii il vantaggio di dare un impulso alle costruzioni di *tramways* mediante tanta libertà, alla cautela, alla prudenza di preannunziarmi dalle cattive conseguenze che avrebbero potuto nascere da uno stato transitorio di cose, anche senza legge o regola alcuna.

Dunque l'onorevole Favale è stato ingiusto quando suppose che nelle premure che io faceva per avere una legge sui *tramways* fosse nascosta l'intenzione di restringere questa libertà. No, io non voglio re-

stringere questa libertà, ma voglio che sia disciplinata, voglio che le concessioni che i municipi fanno di *tramways*, non sieno dirette dall'interesse o dalle particolari vedute dei partiti che dominano momentaneamente nella maggioranza dei Consigli comunali; desidero che nelle concessioni dei *tramways* non sia compromesso l'avvenire finanziario ed economico delle amministrazioni locali. Desidero che la legge provveda in guisa, che i comuni e le provincie non alienino la loro libertà col lasciare la determinazione delle tariffe, in mano di società di speculatori. Queste cose io desidero, e molte altre, onorevole Favale, che ora non è il luogo di annunziare, ma che potremo insieme discutere, quando ne sarà l'occasione, se il Governo, come io spero, si affretterà a presentare un disegno di legge sopra questo argomento.

Ma un altro torto mi ha fatto l'onorevole Favale, ed è questo: Egli ha detto che dirimpetto ai *tramways* io seguo un sistema fiscale, che voglio opprimere di tasse, di balzelli, di dazi questa industria nascente. Qui veramente vengo a difendermi da una accusa che non mi tocca in nessun modo. Non so dove l'onorevole Favale abbia potuto ragionevolmente supporre in me un tale intendimento.

FAVALE. Chiedo di parlare.

SPAVENTA. Gli è vero che ieri, quando l'onorevole Sella parlava della franchigia che hanno da ogni specie di tassa in Italia i *tramways*, io mi sono lasciato sfuggire una parola, che forse ha servito di fondamento all'onorevole Favale, per costruire questo fantastico mio sistema finanziario. Io dissi, quando l'onorevole Sella fece allusione alle immunità, che oggi i *tramways* godono da ogni specie di tassa, che questo era un difetto dell'onorevole ministro delle finanze.

Dissi così ieri, e lo ripeto oggi, non perchè io voglia che i *tramways* siano soggetti alle tasse a cui vanno soggette le strade ferrate ordinarie; ma perchè quando in luogo di *tramways* si costruiscono delle vere e proprie strade ferrate che fanno il traffico come le ordinarie, anzi parallelamente ad esse e facendo loro concorrenza, a me pare che sia una grande ingiustizia ed una grande disuguaglianza ch'essi sfuggano alle tasse che invece corrispondono alle strade ferrate ordinarie.

Perciò quando ieri mi lasciai sfuggire quella parola dicendo: è difetto del ministro delle finanze, alludeva non ai *tramways*, ma a quelle ferrovie che si chiamano *tramways* e non sono tali. Vede quindi la Camera, e vedrà ancora l'onorevole Favale, come anche questa seconda accusa, s'egli ha inteso di farmela, io non me la sia punto meritata.

Detto ciò intorno all'onorevole Favale, la Camera

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

mi permetterà che io dica poche parole circa un appunto di poca gravità o di poca serietà che pare mi abbia fatto, se ho bene inteso (perchè in quel momento non era al mio posto, ma così presso a poco m'è stato riferito) l'onorevole Barazzuoli. Io non posso seguitare l'onorevole Barazzuoli nell'interpretazione che egli dà all'articolo 18. Se avrò occasione nel corso di questa discussione di parlarne, io spero di provargli che l'interpretazione ch'egli dà all'articolo 18, è tutt'altro che conforme all'economia della legge, e certamente non è punto conforme all'equità colla quale una legge qualunque dev'essere interpretata.

Perciò lascio da un canto l'ultima parte del discorso dell'onorevole Barazzuoli perchè non potrei esaminarla ora, in occasione del fatto personale che mi riguarda. Ma circa la prima parte del suo discorso non posso a meno, poichè egli ha ricordato Aiace e Ulisse che si contendevano le armi di Achille, di ricordarmi anche di Calcante. (*Si ride*) E l'onorevole Barazzuoli sa che Calcante prese la parte di Ulisse.

MAZZARELLA. Viva la mitologia!

SPAVENTA. Quando l'onorevole Barazzuoli, con una competenza che io gli riconosco, in fatto d'interpretazione di leggi, aggiunge il peso delle sue parole a quelle degli oratori che hanno parlato in senso diverso da quello in cui ho discorso io sul significato dell'articolo 12, confesso che provo una certa impressione; sebbene non arrivi a convincermi che la mia interpretazione non sia vera. E per provarle, onorevole Barazzuoli, come la mia interpretazione sia seria, mi permetta la Camera che aggiunga alle molte parole che feci ieri su questo argomento pochissime altre...

PRESIDENTE. È un fatto personale, onorevole Spaventa?

SPAVENTA... per provare che la mia interpretazione è tutt'altro che poco grave. Se la Camera del resto permette che io aggiunga queste poche parole...

Voci da diverse parti. Parli! parli!

PRESIDENTE. È inutile che gridino *parli*, poichè tocca a me stabilire se il fatto personale sia o no esaurito. L'onorevole Spaventa aveva scagionato sè e le sue opinioni da quegli appunti che gli erano stati fatti. Ora il regolamento m'impondeva d'impedirgli di portare nuovi argomenti in sussidio a quelle opinioni perchè mi pareva che volesse rientrare in questo campo.

SPAVENTA. Mi dispiace che io, invocando l'indulgenza della Camera...

PRESIDENTE. Parli, parli!

SPAVENTA... abbia potuto menomamente offendere l'autorità del nostro presidente.

Dunque io dicevo ieri e ripeto oggi; che l'articolo 12 non può essere interpretato nel senso, che il Governo possa concedere sussidi a strade ferrate che non siano a sezione ordinaria. Consideri la Camera che la legge nell'articolo 16 ha fatto tutte le concessioni, che essa ha voluto, alle ferrovie a sezione ridotta, quando ha permesso che le linee contemplate negli articoli 3, 5 e 10, l'esercizio delle quali non possa perturbare menomamente quello della rete principale, possano essere costruite, a giudizio del Governo, a binario ridotto. Se la legge avesse voluto o potuto intendere che anche le linee contemplate nell'articolo 12, che sono fuori di qualunque categoria, si potessero costruire a sezione ridotta, avrebbe dovuto esprimerlo. La legge non l'ha espresso.

Qui l'onorevole Barazzuoli, che è dotto giurista, converrà che è proprio il caso di applicare la regola dell'*inclusio unius exclusio alterius*.

Ma questo è un argomento che per me non ha un gran valore; appunto perchè è un argomento strettamente formale. Io nei miei ragionamenti potrò sbagliare; ma miro piuttosto a quello che mi sembra sostanziale.

L'economia della legge è questa. La legge ha posto gran fiducia nel Governo, quando si è trattato di concessioni da farsi ai corpi morali, non ne ha avuta quasi nessuna quando si è trattato di concessioni particolari. Ecco quale è lo spirito della legge.

Quando, come nell'articolo 18, si permette che si facciano concessioni a corpi morali, la legge si rimette al Governo, perchè lo faccia per semplice decreto reale; quando al contrario, nell'articolo 17, si accenna a concessioni da farsi a privati, la legge ha voluto riserbare al Parlamento la facoltà di esaminare una per una queste concessioni, onde valutare gli oneri che ne verrebbero allo Stato, senza consentire al potere esecutivo di fare da sè concessioni simili.

Ora, se l'articolo 12 fosse interpretato in un modo troppo largo, come qui si vorrebbe, corrisponderebbe a questo spirito di cautela e di diffidenza, con cui la Camera ha considerate le concessioni che il Governo è autorizzato di accordare a privati speculatori, all'industria privata? No, non corrisponderebbe questa larghezza d'interpretazione allo spirito che governa la legge.

Ma, che quest'articolo non vada interpretato largamente è cosa di senso meno che giuridico, è di senso, direi quasi, comune. Quest'articolo è una deroga alle facoltà proprie del Parlamento. Qui si dice al Governo: fate delle concessioni per somma indeterminata a chiunque vi chiegga di costruire

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

delle ferrovie, promettendo loro un sussidio di 1000 lire al chilometro per 35 anni, e gli altri benefizi e larghezze contemplate nella legge del 29 luglio 1873. Questa è una deroga alle facoltà del Parlamento, è una facoltà eccezionale di cui il Governo viene investito. Come è da interpretare questa facoltà eccezionale concessa al Governo? *Restrictive interpretanda*, per dirla alla latina, come deve piacere all'onorevole Barazzuoli, che ha gusto di vera latinità.

Mi rimane un argomento, ed io spero di esporlo in maniera da non lasciare alcun dubbio nell'animo della Camera.

La legge del 1873 contempla le ferrovie a sezione ridotta, o le ferrovie a sezione ordinaria? Ecco la questione. Se la legge del 1873 che il Governo è facoltato dall'articolo 11 di continuare ad applicare ad altre concessioni, secondo il suo giudizio, fu fatta allora per essere applicata anche a ferrovie a sezione ridotta, è cosa evidente che il Governo potrebbe, mercè la nuova delegazione che ha ricevuto, continuare ad applicarla a ferrovie simili; su ciò non vi sarebbe contestazione.

Ma è certo che la legge del 1873 non fu fatta per applicarsi a ferrovie a sezione ridotta, perchè quella legge non derogava a quella organica vigente sui lavori pubblici, che vieta generalmente la costruzione di ferrovie a sezione ridotta, salvo che non vi sia una legge speciale che autorizzi il Governo a concederle. Ecco l'articolo 224 della legge organica dei lavori pubblici che mi permetto di leggere alla Camera: « Il sistema d'armamento che s'intenda adottare per una ferrovia pubblica dovrà presentare la necessaria stabilità e resistenza, ed essere tale che i veicoli e le macchine destinate a circolare nelle dette ferrovie possano anche circolare nelle altre che da quelle si diramano o ad esse si congiungono. »

Ora domando, se con questa disposizione le ferrovie venete, le quali si congiungevano con le strade ferrate esistenti in Italia a sezione ordinaria, potevano essere costruite altrimenti che a sezione ordinaria.

Dunque quella legge speciale fatta sotto l'impero e la disciplina della legge organica, non poteva essere altrimenti applicata che dando alle ferrovie in essa contemplate, un piano stradale ed uno scartamento che combaciasse con la sezione ordinaria delle altre ferrovie allora esistenti in Italia.

Spiegato così il concetto della legge del 1873, non è chiaro che l'articolo 12, il quale dà facoltà al Governo di fare l'applicazione di quella legge ad altre concessioni, non può essere interpretato nel

senso che queste concessioni possano essere anche di ferrovie a sezione ridotta? Ciò mi pare di una evidenza tale che *me crève les yeux*. Questo circa l'interpretazione positiva della legge.

Aggiungo un'ultima riflessione. Quando si conferma al Governo una facoltà di continuare a fare ciò che fin qui ha fatto con determinate norme, si può mai intendere che il Governo possa valersi di detta facoltà per oggetto diverso da quello per cui la facoltà gli fu concessa? Io non lo credo.

Il mio modo d'interpretare può essere erroneo, ma non posso persuadermi, non posso rassegnarmi a credere che non abbia una certa gravità degna almeno d'essere apprezzata e discussa da un uomo così perito di diritto qual è l'onorevole Barazzuoli.

BARAZZUOLI. Domando di parlare per un fatto personale.

Voci. Oh! oh! (*Rumori*)

CRISPI. Ha elogiato, ha fatto un panegirico, non ha toccato la sua persona.

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

SVAVENTA. Quindi io conchiudo ripetendo che voglio con tutta l'anima che le ferrovie economiche in Italia siano sussidiate, e largamente sussidiate, ma non credo che il Governo abbia facoltà di sussidiarie dall'articolo 12 della legge sulle costruzioni che noi abbiamo fatto. Signori, io mi preoccupo sì molto della costruzione delle ferrovie, ma non vorrei che la Camera, per accelerare la costruzione di pochi chilometri di strade ferrate demolisse il suo diritto pubblico.

A me duole il cuore ogni volta che mi accade di scorgere il modo col quale le nostre leggi di diritto pubblico sogliono essere trattate. Non è con una dichiarazione di un ministro dentro questa assemblea che si possa dichiarare autenticamente il senso di una legge.

Il ministro è vero ha l'obbligo e la facoltà di applicare la legge nel suo vero senso, e la Camera ha il diritto di discutere il modo di questa applicazione, ma guai se la Camera con le sue risoluzioni, le quali sono spesso influenzate, per la natura delle cose, da considerazioni estranee all'indole vera della questione, volesse essa fissare il senso da darsi a una legge in genere. La Camera può discutere l'applicazione particolare che il ministro abbia fatto in un dato caso, e se trova che l'applicazione non sia stata giusta, può col suo voto mostrargli la sua disapprovazione, ma non prendere delle risoluzioni sull'interpretazione autentica di una legge di diritto pubblico, poichè questo sarebbe un cattivo sistema che noi inaugureremmo in Italia. (*Benissimo!*)

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE PER LE SPESE
STRAORDINARIE MILITARI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Bertolè-Viale a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

BERTOLÈ-VIALE, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sui sette disegni di legge per spese straordinarie militari. (V. Stampato, n° 42-A.)

PRESIDENTE. Da atto all'onorevole Bertolè-Viale della presentazione della relazione sui sette disegni di legge per spese straordinarie militari; relazione che sarà stampata e distribuita.

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SUL CONSUNTIVO
DELL'ESERCIZIO 1876.

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

BORRUSO, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul rendiconto consuntivo dello Stato per l'esercizio 1876. (V. Stampato, n° 18-A.)

PRESIDENTE. Da atto all'onorevole Borruso della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

ANNUNZIO DI UNA INTERPELLANZA SULLA « BIBLIOGRAFIA
ROMANA. »

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, do lettura di una domanda di interpellanza a lui rivolta :

« Domando di interpellare il ministro di agricoltura e commercio sul decreto del 30 gennaio del corrente anno intorno alla « Bibliografia Romana. »
« Sorrentino. »

Domando all'onorevole ministro di agricoltura e commercio se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

MICELI, ministro di agricoltura e commercio. Risponderò quando si discuterà il bilancio del Ministero di agricoltura e commercio.

PRESIDENTE. È presente l'onorevole Sorrentino?

SORRENTINO. Eccomi.

PRESIDENTE. Acconsente?

SORRENTINO. Volentieri.

PRESIDENTE. Non sorgendo obiezioni, si svolgerà questa interpellanza quando si verrà alla discussione del bilancio del Ministero di agricoltura e commercio.

SVOLGIMENTO DI UNA INTERROGAZIONE SULL'APPARIZIONE
DELLA FILLOSSERA IN SICILIA.

PRESIDENTE. Un'altra domanda rivolta all'onorevole ministro di agricoltura è la seguente :

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro di agricoltura sulla voce corsa della comparsa della fillossera in Sicilia.

« Del Giudice. »

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Quando intende rispondere onorevole ministro?

Voci. Subito! subito!

PRESIDENTE. Vuole rispondere subito?

MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO. Subito.

PRESIDENTE. Onorevole Del Giudice...

(*Non è presente.*)

Non è presente l'interrogante.

DAMIANI. Faccio mia l'interrogazione dell'onorevole Del Giudice.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole ministro, se la Camera consente che si interrompa il bilancio dei lavori pubblici risponderà subito.

MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO. Posso rispondere subito.

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

(*L'onorevole Damiani accenna che cede la facoltà di parlare al ministro.*)

MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO. La voce a cui allude l'onorevole Del Giudice, sventuratamente è vera. (*Sensazione*) Io stamani ho ricevuto da Palermo un telegramma dal direttore della stazione agraria di quella città, col quale mi annunzia che, dietro esperimenti fatti su alcune radici di vite venutegli dal comune di Riesi nella provincia di Caltanissetta, ha potuto accertare la presenza della fillossera.

La Camera comprenderà come io sia rimasto commosso e addolorato a questa grave notizia. È inutile il dichiararle che, immediatamente, ho dato gli ordini opportuni tanto al prefetto di Caltanissetta, quanto al direttore stesso che mi annunziava tale notizia, perchè provvedano senza por tempo in mezzo affinchè dalla località infetta nulla sia esportato.

Debbo fare alla Camera una breve narrazione di questo fatto. Nel maggio dell'anno scorso si annunciava al Ministero il sospetto che in un vigneto di Riesi, potesse esservi la fillossera; imperocchè si vedeva quel vigneto in una condizione tale di deperimento da lasciar dubitare la presenza dell'insetto.

Appena il Ministero ebbe questa notizia, ordinò

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

telegraficamente al direttore della stazione agraria di Palermo di recarsi sopra luogo. Il dottore Maccagno, uno dei più distinti nostri delegati fillosserici e che ha fatto pratica in Francia ed in Svizzera, andò subito a Riesi, interrogò il padrone del vigneto, il signor Giuseppe Calamita, riguardo alle circostanze che potevano avere attinenza a quel fatto, ed il signor Calamita gli confessò che nel 1873 o 1874 aveva comperato a Palermo in una bottega presso il palazzo del barone Bordonaro, da alcuni francesi venditori di piante ed erbaggi, alcune piante di prugne e di pere e due piante di viti che aveva piantato nel suo feudo di *Calomusino*, e che dopo qualche tempo le viti che erano attorno alle piante avevano incominciato ad intristire.

Nel 1879 le condizioni del vigneto peggiorarono così che si notarono centinaia di viti assolutamente morte, ed 800 piante prossime a morire.

Il dottore Maccagno non tardò a fare esami sulle radici delle viti prendendone da vari punti: in vari punti vi erano viti deperite senza che costituissero le vere macchie fillosseriche; verificò che nelle radici delle viti non vi era nessun segno di fillossera; che le radici in parte erano putrefatte e nel resto malsane, ma dovette escludere la presenza della fillossera in quelle viti.

Però questo risultato imponeva una vigilanza, onde sul luogo furono dettate conferenze e furono sollecitati gli interessati a tener d'occhio i vigneti ed a riferire; per molti mesi non si sollevò alcun timore sulla possibilità della presenza della fillossera, quando stamane ci annunzia il dottore Maccagno, che avendo ricevuto delle viti da Riesi, ha potuto accertare la presenza di quell'afide. Il Ministero non ha potuto far altro che dare gli ordini più rigorosi e più precisi affinché incominciassero subito il lavoro che dovrà condurci alla distruzione della fillossera.

In previsione della possibile e temuta scoperta della fillossera il Ministero aveva disposto di tener sempre pronta una grande quantità di solfuro di carbonio e di pali iniettori e farne depositi in vari luoghi; per la Sicilia erano stati scelti Palermo e Catania, dove però non era stato possibile di spedire per mare la parte destinata a quei depositi, perchè i padroni dei vapori negavano di ricevere queste materie facilmente infiammabili; finalmente ieri si è trovato il modo di spedirli. Il dottore Maccagno poi ha avuto ordine di recarsi immediatamente sopra luogo per compiere immediatamente le necessarie operazioni nella zona che egli crede infetta.

Si è pure il Ministero rivolto con tutta l'energia al prefetto di Caltanissetta affinché non si perda

un momento di tempo per mettere in uso tutti i mezzi che possono impedire il progresso di questo terribile male. Io spero che, stante la condizione delle cose, poichè pare si tratta soltanto di un vigneto circoscritto, non riesca difficile di limitare il danno, distruggere la fillossera ed impedire così che la Sicilia rimanga vittima di questo terribile flagello.

DAMIANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Damiani ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto delle risposte dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

DAMIANI. Io sono gratissimo all'onorevole mio amico Del Giudice di aver dato occasione all'onorevole ministro di agricoltura e commercio di fornirci le informazioni testè udite.

Però parmi che, avuto riguardo alla stagione, sia il caso di far premure agli ufficiali del Ministero in Sicilia, perchè prendano le precauzioni necessarie dinanzi a cotanto pericolo. Parmi, ora che il caldo si fa sentire in Roma, e più vivamente deve farsi sentire in Sicilia, sia il caso di affrettare quelle misure che si ritengono necessarie, soprattutto prima che alla ingemmazione delle piante questo insetto metta le ali e si propaghi per tutti i vigneti della Sicilia.

L'onorevole ministro è penetrato dei doveri che incombono al Governo innanzi a simili pericoli; si tratta nientemeno che della minaccia della miseria per il nostro paese, ed il Governo io confido che saprà adempiere all'obbligo suo.

Però egli ha accennato alle difficoltà di far giungere in Sicilia il solfuro di carbonio, quel mezzo col quale si riesce più facilmente alla distruzione delle piante infette. Or io avrei desiderato che l'onorevole ministro non avesse soltanto spiegato le difficoltà incontrate per far giungere nelle due principali città della Sicilia quel rimedio che si ritiene più attivo contro la fillossera; ma che avesse aggiunto di avere sperimentato tutti i mezzi che erano in suo potere.

In consimili casi, quando s'incontrano ostacoli da parte dei navigatori privati, bisogna affidare ai bastimenti dello Stato quel carico che si rifiutano di ricevere i piroscafi o bastimenti privati. Se oggi non fosse ancora giunto nei due principali centri accennati dall'onorevole ministro il rimedio che deve servire alla distruzione dei vigneti infetti, noi dovremmo doppiamente deplorare la ripugnanza che si è manifestata nei navigatori privati a caricare il solfuro di carbonio, non che la imprevidenza del governo a supplirvi co' bastimenti dello Stato.

Spero che l'onorevole ministro, penetrato come egli è del terribile flagello che ci minaccia e della

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

necessità di scongiurarlo ad ogni costo, vorrà applicare tutte le sue forze nel raccomandare ai suoi agenti locali che sieno diligentissimi negli studi, onde non avvenga altra volta, se si presenta la malattia in altri vigneti, che essi, per mancanza forse di quelle cognizioni che sono necessarie, non lo avvertano in tempo; quando potrebbe esser molto più facile il rimediarvi. Non mi resta dunque che far voti perchè il terribile flagello non si propaghi, e perchè sia risparmiata al paese la più grande sventura che possa colpirlo. (*Bravo!*)

MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO. Io comprendo la premura del mio amico Damiani, come comprendo quella dell'onorevole Del Giudice, di venire alla Camera a chieder notizie di sì grave fatto. Ma io ho prevenuti i desiderii dell'onorevole Damiani. Negli scorsi giorni, quando non c'era ancora nessun segno, nessun sospetto della presenza del triste insetto, era naturale che non si avesse fretta per spedire in Sicilia il solfuro di carbonio; ma ieri è partito, ed è partito quindi prima delle notizie giunte stamani. Questa mattina io ho anche scritto al mio onorevole collega della marina e l'ho pregato, con tutta la premura, di mettere a mia disposizione un legno dello Stato, perchè io sia sicuro di poter spedire in Sicilia il solfuro, e quanto altro è necessario per la distruzione della fillossera. Spero che queste spiegazioni appagheranno l'onorevole Damiani.

PRESIDENTE. Così è esaurita l'interrogazione degli onorevoli Damiani e Del Giudice.

ANNUNCIO DI ALTRE INTERROGAZIONI.

PRESIDENTE. Vi sono altre interrogazioni rivolte al ministro dell'interno. È presente?

Voci. Non c'è.

(*Il ministro dell'interno entra nell'Aula.*)

PRESIDENTE. Un'altra domanda d'interrogazione è del tenore seguente:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari interni sulle condizioni dell'amministrazione del circondario di Tortona.

« Leardi. »

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

DEPRETIS, ministro dell'interno. Risponderò in occasione della discussione del bilancio dell'interno.

PRESIDENTE. Inoltre vi sono due altre domande d'interrogazione rivolte una al ministro delle finanze, l'altra al ministro guardasigilli.

Prego l'onorevole ministro dell'interno di volerle comunicare ai due colleghi, ora assenti, ai quali sono rivolte.

Ne do lettura:

« I sottoscritti domandano d'interrogare il ministro delle finanze intorno ai provvedimenti con cui intende assicurare l'esecuzione della legge 23 giugno 1877, nel termine da essa prestabilito per le operazioni di ricensimento in alcune provincie lombarde.

« Vacchelli — Cagnola Francesco. »

Altra domanda d'interrogazione è la seguente:

« Il sottoscritto deputato chiede d'interrogare l'onorevole ministro guardasigilli circa varie domande di autorizzazione a procedere contro membri del Parlamento, ex-amministratori di istituti di credito ora in stato di fallimento.

« Vollaro. »

MINISTRO DELL'INTERNO. Comunicerò le due interrogazioni agli onorevoli miei colleghi, il ministro delle finanze ed il guardasigilli, i quali avranno cura di dichiarare se e quando intendano di rispondere.

PRESIDENTE. Sta bene.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Proseguiamo nella discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

LACAVA. Dopo il discorso dell'onorevole Spaventa, a me non resta a fare alcuna osservazione sull'interpretazione dell'articolo 12 della legge del 29 luglio 1879; ed io ringrazio l'onorevole presidente della Camera che ha dato occasione all'onorevole Spaventa per un fatto personale di venire a svolgere ancora di più quanto ieri disse circa l'interpretazione da darsi all'articolo 12.

Perciò, per parte mia, non ho da aggiungere alcuna osservazione a quanto questi ha detto, seguendo interamente ed associandomi alla interpretazione da lui data all'articolo 12 della detta legge.

Quanto a favorire le ferrovie economiche (poichè credo che in esse stia l'avvenire delle ferrovie italiane), ritengo che esse debbano, a preferenza di ogni altra, venir sussidiate. Ma appunto perchè le ferrovie economiche possano esser sussidiate, a seconda dell'articolo 12 della citata legge, io credo sia necessario una legge sui *tramways*, e solo quando noi avremo disciplinato il servizio dei *tramways* saremo in grado di poter concedere dei sussidi alle ferrovie economiche.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

Aggiungerò una sola cosa; ed è questa: che la stessa Commissione per la legge del 29 giugno, più volte citata, interpretava l'articolo 2 (quando lo ammise) nello stesso modo che l'ha interpretato l'onorevole Spaventa; ed io me ne appello allo stesso relatore di quella Commissione, onorevole Grimaldi.

GRIMALDI. Domando di parlare per un fatto personale.

LACAVA. Ieri, oltre dell'onorevole Lugli che fece alcune osservazioni alla legge del 29 luglio, vi furono due altri oratori che accennarono ad una questione ancora molto più grave; l'onorevole Zanolini e l'onorevole Morana. Secondo me gli onorevoli Zanolini e Morana hanno toccato il punto più debole della legge del 29 luglio 1879. Essi, nell'esaminare le tabelle di riparto presentate dal ministro, hanno fatto rilevare come le somme destinate alle ferrovie di 2^a, 3^a e 4^a categoria sono molto esigue, perchè vengono divise a spizzico fra molte ferrovie; col quale sistema non si potranno avere, essi dicevano, nè opere seriamente cominciate, nè un lavoro che possa essere fruttifero.

Come dissi, questo è il punto debole della legge del 29 luglio. Ma lo stesso mio amico Morana quando insieme discutevamo quel disegno di legge (poichè faceva parte anch'io di quella Commissione), vide questa grave difficoltà. Ma questa grave difficoltà non ha altro mezzo di risolversi, se non quello di accrescere i fondi stabiliti annualmente in bilancio. Ma i fondi stabiliti non possono accrescersi a volontà, perchè se questo fosse, noi potremmo uscire subito d'impiccio e potremmo conseguire l'esecuzione delle ferrovie di 2^a, 3^a e 4^a categoria in un più breve tempo di quello che dalla legge stessa sia stabilito. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

LACAVA. Però io mi permetto di osservare alla Camera che non è possibile di variare questi stanziamenti annuali, come non è possibile di non cominciare i lavori di tutte le ferrovie che abbiamo votate, bene inteso col correttivo dell'ordine di precedenza stabilito per legge come dirò in seguito.

Io sarei felicissimo se si potesse trovar modo di aumentare lo stanziamento; ma bisogna fare di necessità virtù.

Tutti ricorderete come la legge venne fatta. La legge del 29 luglio non è che una legge di compromesso, è una legge in cui noi abbiamo preso impegno di fare tutte le ferrovie votate e di farle negli anni in essa stabiliti. Per quella legge vi fu il *damusque petimusque vicissim*, e dobbiamo tenere nell'interesse del paese a questi impegni. Guai se in questa Camera venissero a stabilirsi precedenti contrari ai criteri da quella legge fissati! Noi troviamo

nella legge certi punti cardinali di precedenza; così nell'articolo 9 si è fissato la precedenza e si è detto che la linea Aosta-Ivrea e le linee che allacciano i capoluoghi di provincia, debbano avere la precedenza nella costruzione di tutte le altre linee di seconda categoria. Similmente nell'articolo 15 si è fissato ancora un principio di precedenza, cioè quello delle anticipazioni fatte allo Stato della sua quota da parte dei comuni e delle provincie interessate. Noi quindi, se vogliamo che questa legge abbia il suo compimento, non dobbiamo allontanarci da questi caposaldi di precedenza. E, ammessi questi principii, credo che non vi possa essere linea che più o meno non debba essere subito cominciata anche per la sua importanza. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

LACAVA. Aggiungo intanto che non è da esagerare la pochezza dei fondi stabiliti per ciascuna linea, dappoichè nella tabella di riparto annessa alla elaborata ed accurata relazione del bilancio dei lavori pubblici, fatta dal mio amico l'onorevole Indelli, noi troviamo che per le linee di seconda, di terza e di quarta categoria, nei primi cinque o sei anni si ha una somma sempre ascendente, sebbene non di molto, cioè lire 12,332,380 pel 1880; lire 13,363,400 pel 1881; lire 15,185,700 pel 1882; lire 16,036,300 pel 1883, ma però bisogna anche ammettere che, passati i primi cinque anni, avremo una somma molto più larga disponibile per le linee di seconda, terza e quarta categoria. E di fatti, se nell'anno 1883 abbiamo lire 16,036,300, nel 1891 avremo 21 milioni; nel 1892 ne avremo 36, e così fino a 50, a 60, a 70 e più milioni. Quindi, io diceva, non è da esagerare la piccolezza del riparto nelle opere di seconda, terza e quarta categoria.

Ma vi è un'altra osservazione, e la traggo anche dall'allegato aggiunto alla relazione dell'onorevole Indelli, che, cioè, molte provincie e molti comuni hanno deliberato delle anticipazioni delle quote dello Stato ai sensi dell'articolo 15 della legge. E queste non sono poche, avuto riguardo al primo anno in cui la legge entra in vigore.

Basta dire, che da questo quadro si rileva che v'è una ferrovia di seconda categoria, per la quale la provincia e gli altri corpi morali interessati hanno deliberato l'anticipazione di tutta la spesa dovuta dallo Stato e che ascende a circa 4 milioni. Vi sono cinque strade di terza categoria, 10 di quarta per le quali i corpi morali hanno ugualmente deliberato l'anticipazione delle quote dello Stato, che non sono di lieve momento, poichè le cinque di terza categoria ascendono alla somma di 21 milioni e le dieci di quarta categoria a 5 o 6 milioni.

Queste anticipazioni, che fanno con una lodevole

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

sollecitudine i corpi morali, vengono ad accrescere i lavori di costruzione, e ad agevolare il riparto, il quale, sebbene ora piccolo nei primi anni, può col tempo diventar maggiore di quello che appare dal prospetto.

Oltre di questi mezzi ve n'è un altro ancora nella legge, ed è quello che viene indicato nell'articolo 17.

Per quest'articolo il Governo può concedere alla industria privata la costruzione e l'esercizio, anche a binario ridotto, di quelle fra le linee contemplate negli articoli 3, 5 e 10, che sono appunto quelli inscritti nella seconda, terza e quarta categoria. Quindi, oltre al fondo che annualmente si accresce, vi sono altri mezzi che possono affrettare la costruzione delle linee in discorso.

Fatte queste osservazioni, debbo ritornare al punto donde sono partito.

È vero che il riparto stabilito nel prospetto è molto al di sotto di quello che io desidererei, ma è una necessità e non si può fare altrimenti.

Io volontieri mi sarei associato all'onorevole Zanolini e all'onorevole Morana se, dopo le loro considerazioni, avessero trovato modo d'accrescere i mezzi del bilancio, ma fintantochè dobbiamo rimanere nei limiti fissati dal bilancio e dalla legge del 29 luglio 1879, io credo che non è possibile variare il fondo disponibile ed il riparto, e, se qualcuno volesse provarvisi, non riuscirebbe ad alcun risultato.

Qui avrei posto fine al mio dire; ma v'è un altro punto della questione sul quale richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e specialmente dell'onorevole ministro delle finanze.

Quando fu fatta la legge del 29 luglio 1879 fu anche stabilito il mezzo di agevolare ai comuni e corpi morali interessati il modo, onde questi trovassero i fondi per far fronte ai loro contributi e nello stesso tempo anche a quelle anticipazioni che, secondo me, possono dar luogo in date linee a maggior copia di lavori.

Fino al momento presente, per quanto io sappia, questo mezzo per agevolare ai comuni e provincie interessate il modo per trovare i fondi necessari, non è stato adottato; anzi, se non m'inganno, finora non v'è principio che possa essere posto in esecuzione.

L'onorevole mio amico Morana disse che riserbava tale questione alla discussione del bilancio del Ministero del Tesoro, quindi tralascio quest'argomento, bastandomi di averlo accennato e sperando che allora si troverà il modo di rendere più facile ai comuni e provincie interessate il rinvenire i mezzi per far fronte al contributo ed anche alle anticipazioni; le quali saranno una larga fonte per

accrescere sempre più la costruzione delle dette ferrovie.

Io ho accennato anche all'articolo 17, come quello che, mercè la concessione all'industria privata, porge un altro mezzo per affrettare la costruzione delle ferrovie.

È vero che questa facoltà è limitata dall'articolo alle sole linee di seconda, di terza e di quarta categoria, ma le linee di prima categoria hanno tal margine di fondi nella legge, che possono essere costruite senza bisogno d'aumentare i fondi.

Per conseguenza, riepilogando, dico che è vero che il punto debole della legge per la costruzione delle ferrovie di seconda, di terza e di quarta categoria fu quello accennato dagli onorevoli Zanolini e Morana, cioè la pochezza del fondo destinato per la costruzione di dette linee. Però io credo di avere dimostrato che nella legge stessa vi sono due mezzi per poter affrettare la costruzione di dette linee, cioè col farne la concessione all'industria privata, nei limiti dell'articolo 17; coll'agevolare ai corpi morali, ossia alle provincie ed ai comuni, ed agli altri corpi interessati, il modo di trovare i fondi per venire in aiuto del Governo stesso; cioè sia aumentando d'un decimo il loro contributo, sia anticipando al Governo le quote che questo dovrebbe spendere per le dette costruzioni.

Tengo intanto, e molto, a dichiarare che se la legge presente viene ad essere toccata nei reparti delle diverse categorie, se la legge presente viene a mettere precedenza al di là di quelle che sono fissate dalla legge stessa, noi ci getteremo in un pelago da cui non potremo più uscire, e verremo a compromettere la legge stessa.

PRESIDENTE. L'onorevole Allievi ha facoltà di parlare.

ALLIEVI. Io aveva desiderato di parlare per associarmi all'interpretazione che autorevolmente l'onorevole Spaventa aveva ieri dato intorno ad alcune questioni emerse dalla applicazione della legge del 29 luglio 1879.

Ma, davvero, buona parte del mio compito è venuta meno dacchè l'onorevole Spaventa ha, con parola lucida e argomenti vigorosissimi, difesa la interpretazione da lui ieri esposta alla Camera, soprattutto in quella parte che concerne la vera significazione dell'articolo 12, ossia di quell'articolo che si riferisce alla facoltà di fare concessioni su basi analoghe a quelle precedentemente adottate per le linee venete. Però vi è un'altra proposizione, messa avanti dall'onorevole Spaventa, che merita pure, a mio credere, tutta l'attenzione della Camera, ed è la affermazione che il disegno di legge del 29 luglio, in tutte le sue parti, non possa menomamente

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

applicarsi alle costruzione dei *tramways*, e che quindi non possano a favore di essi invocarsi le disposizioni relative ai sussidi stabiliti dalla legge per le ferrovie.

Io non ho sentito contestare questa proposizione da nessuno, e dovrei credere che essa sia ricevuta senza contrasto. Però mi preme, a proposito di questa questione dei *tramways*, di esporre alcune brevissime considerazioni alla Camera. Io credo che, prima di tutto, sia possibile quello che diceva l'onorevole Spaventa, di distinguere nettamente ciò che è un *tramway* da ciò che è una ferrovia economica. La distinzione si fa nelle condizioni tecniche della costruzione della linea e nei servizi che la linea è chiamata a rendere. Io spero che il disegno di legge che il signor ministro ci ha preparato, stabilirà nettamente la distinzione che passa fra i *tramways* e le ferrovie economiche.

Io però non posso accettare una delle conseguenze che l'onorevole Spaventa deduceva in merito ai *tramways*, là dove egli diceva che ai *tramways* si sarebbero dovute applicare le leggi di finanza relative alle ferrovie.

Mi perdoni l'onorevole Spaventa; veramente è discordanza tra il negare ai *tramways* il carattere di ferrovia ed il volere che ad essi siano applicate le disposizioni finanziarie delle ferrovie stesse.

SPAVENTA. Non ho detto questo.

ALLIEVI. Egli disse: il ministro delle finanze non ha applicate le tasse, ed ha avuto torto...

E per dire qualche cosa più nella questione, riconosco che oggi giorno i *tramways* sono venuti in una certa voga, e riscuotono molte simpatie fuori e dentro la Camera. Io non posso però dimenticare che le diverse ferrovie, col loro diverso sistema di costruzione e di esercizio, rispondono a diverse funzioni economiche, e che non è possibile far servire il *tramway* a quelle medesime funzioni, a quegli stessi bisogni, a cui provvede una ferrovia. Non è possibile questa mutazione di servizi e di destinazione senza andar contro a molti altri inconvenienti. Certamente il *tramway* risponde, nella sua semplicità un po' primitiva, a quella impazienza, a quella viva sollecitudine con cui le popolazioni invocano mezzi più comodi di trasporto e di locomozione; ma, quanto alle condizioni tecniche loro proprie, quanto alla durata dell'armamento, quanto alla manutenzione del piano stradale, quanto alla durata del materiale di trazione, quanto alle condizioni di sicurezza e d'ordine, risponde sempre il *tramway* a tutte le esigenze di un buon servizio? Io mi permetto di dubitarne.

E qui, per dire il vero, sulle condizioni di sicurezza con cui si compiono i trasporti su alcune linee

di *tramways*, secondo me, si è trascorso un po' leggermente. È questione gravissima; non mancarono, per difetto di cautele, disordini e disgrazie. Ebbene, o signori, nel Parlamento inglese tutte le volte che si verifica qualche accidente disgraziato di ferrovie, sorgono vivissime interpellanze e si invocano provvedimenti. Invero, uno dei principali doveri del Governo è quello di tutelare la sicurezza dei cittadini.

Io so benissimo che qualcheduno dice: le popolazioni applaudono al *tramway*, salutano con gioia i treni che attraversano gli abitati, non hanno che lodi per questo mezzo nuovo e facile di comunicazioni locali. Non lasciamoci trascinare però troppo da questo primo entusiasmo; soprattutto procuriamo che il Governo non dimentichi i propri doveri. In molte altre circostanze si è dovuto resistere per motivi d'ordine e di sicurezza ai sentimenti ed anche agli entusiasmi delle popolazioni. Non bisogna dunque cedere alla corrente irresistibile, non cedere a quello che i francesi chiamano *engouement*. Esaminiamo, discutiamo, in quali condizioni questi più speditivi mezzi di trasporto possano rendere dei reali servizi.

Tutte le volte che il *tramway* non è richiesto dalle condizioni vere del traffico, io non lo desidero; esso, o soppianta e impedisce una vera ferrovia che si dovrebbe fare, oppure rovina una ferrovia che è già fatta; non c'è dubbio intorno a questo risultato.

E qui mi permetto pure di fare alla Camera un'altra riflessione.

Da molte parti si è espresso il desiderio che l'industria privata, per via di concessioni, aiuti il lavoro del Governo, e venga a completare mediante la propria attività a quell'opera a cui il Governo da solo non potrà arrivare; ma se non si definisce bene questa questione dei *tramways*, se non si creano delle separazioni nette e chiare, se non si determinano competenze distinte, non sarà possibile che si svolga, neppure per le linee secondarie, l'industria delle ferrovie.

Chi imprenderà a costruire una ferrovia, se poi lunghezza alla medesima, sulla stessa linea di percorso vi sarà sempre la possibilità di veder stabilita la concorrenza di un *tramway*? La sola possibilità di questo fatto debbe scoraggiare immensamente qualunque iniziativa ferroviaria.

Anche su questo punto gravissimo della concorrenza delle linee vi sono problemi, che forse (mi permetto di dirlo alla Camera) sono stati un po' sorpassati; non oso dire dimenticati. In tutto il piano delle ferrovie che noi abbiamo adottato, poco o punto si pensò alla concorrenza delle linee, alla duplicità delle funzioni, al danno che reciprocamente

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

diverse ferrovie possono farsi. Una corrente irresistibile ci portava a sviluppare in tutti i sensi la nostra rete ferroviaria. Però, se noi vogliamo che utilmente procedano i nostri lavori, dobbiamo anzi tutto risolvere questi problemi; altrimenti cadremo nel disordine, nell'anarchia, donde verrà l'impotenza, l'inazione. Invece di incoraggiare l'attività privata noi finiremo col renderla impossibile.

Queste poche cose io volevo dire, confermando in parte quanto più autorevolmente di me l'onorevole Spaventa aveva detto nella seduta di ieri. Ed amo ripeterlo, perchè tale è il mio pensiero: io non ho alcuna avversione, anzi professo la più grande simpatia per le ferrovie economiche, per i *tramways*; io ho propugnato le ferrovie economiche quando ancora non se ne poteva discorrere; mi ricordo quanto si lottò perchè dal Ministero dei lavori pubblici si tollerassero delle rotaie del peso di 30 chilogrammi anzichè di 36 per metro corrente, perchè si riducessero le dimensioni delle case cantoniere, e si riducessero gli impianti delle stazioni. Non è senza grande fatica che noi siamo giunti ad ottenere alcune riduzioni, alcune modificazioni a quel tipo invariabile che si era prefisso l'amministrazione nostra, modellandosi sul tipo delle ferrovie francesi. Or bene, oggi è venuta quasi una specie di rivoluzione; non vi è più nulla che tenga fermo; tutte le massime, tutti i tipi e tutte le misure sono sconvolte. La nostra amministrazione, dopo avere tiranneggiato più che ha potuto questa materia delle ferrovie, ora è come sopraffatta e lascia compiersi tutto senza neppure applicare, quando dovrebbe, la legge ed i provvedimenti di ordine pubblico in vigore.

Io potrei leggervi la circolare dell'onorevole Mezzanotte, potrei leggervi il tenore del decreto reale del 1868, il quale regola la polizia stradale per garantire la libertà della circolazione e la materiale sicurezza del passaggio. Mi sarebbe facilissimo dimostrare che in molti casi le disposizioni che sono contenute nella circolare e nel regolamento non sono state osservate; si direbbe che, le autorità locali sono state sopraffatte dalla invasione dei nuovi e più facili mezzi di trasporto, e che l'autorità centrale anch'essa abbia riconosciuta la propria impotenza.

Signori, questo avviene sempre: quando si resiste troppo, si deve successivamente cedere troppo. Io non amo nè la resistenza di prima, nè la soverchia condiscendenza di poi: amo che si proceda in questa materia, come in ogni altra di amministrazione, con ordine, facendo osservare i regolamenti, e soprattutto, adempiendosi per parte del Governo sempre ed a tutti i propri doveri.

PRESIDENTE. Onorevole Alvisi, parla anche lei su questo argomento?

ALVISI. Io intendo parlare sullo stesso argomento, su cui hanno parlato i precedenti oratori; per altro con variazioni sostanziali...

PRESIDENTE. Insomma parla delle ferrovie economiche. Siccome vi sono alcuni fatti personali che si collegano a tale questione, amerei dar loro la precedenza.

ALVISI. Come crede.

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

FAVALE. Il mio fatto personale è brevissimo.

Io non protestai contro l'onorevole Spaventa perchè avesse invocato una legge sui *tramways*; dissi anzi che aspettava una legge simile, tanto più che era già invocata da un ordine del giorno accettato dalla Camera. Aggiunsi però che io la desiderava liberale e tale che potesse favorire l'industria dei *tramways*.

Se tale è pure il desiderio dell'onorevole Spaventa noi siamo d'accordo.

Quanto poi al sistema fiscale, io lascio giudice la Camera fra l'onorevole Spaventa e me. L'onorevole Spaventa disse che era colpa del Ministero se non si erano applicate ai *tramways* le tasse che colpiscono il movimento delle ferrovie; io dimostrai che queste tasse sarebbero ingiuste e dannose finanziariamente.

Non ho altro a dire.

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

BARAZZUOLI. Ringrazio l'onorevole Spaventa di aver fatto di me un gran sacerdote...

(I rumori cuoprono la voce dell'oratore.)

PRESIDENTE. Prego di fare silenzio.

Onorevole Barazzuoli, non si ode nulla. Vorrebbe parlare un po' più forte?

BARAZZUOLI. Ringrazio l'onorevole Spaventa di aver fatto di me un gran sacerdote, ma egli che è così versato nella rapsodia omerica, sa che Calcante, se tenne per Ulisse nella contesa con Aiace per le armi d'Achille, rispettava pure Aiace, che era uomo da farsi rispettare. Non è poi mio costume accusare di leggerezza nessuno, e molto meno persone incanutite negli studi e nelle meditazioni come l'onorevole Spaventa. Se non dovessi stare nel fatto personale, avrei da contrapporre varie osservazioni a quelle fatte dall'onorevole Spaventa, intorno alla interpretazione della legge del 1873; ma siccome io non sono di quelli, cui l'indulgenza della Camera permetta di uscire dai limiti del regolamento, così tenendomi nei confini del fatto personale, mi riservo

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI. — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

di trattare l'importante argomento quando mi se ne presenti l'occasione.

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

INDELLI, relatore. Se nessuno l'ha nominato!

SELLA. Io non sono troppo versato nella leggenda omerica, ma tra Achille, Aiace e Calcante non vorrei essere troppo *calcato*. (*ilarità*) Questa e non altra è la mia aspirazione.

L'onorevole Spaventa, terminando il suo discorso d'oggi, deplorava la tendenza di sconvolgere il nostro diritto pubblico, mirando a risolvere gravi questioni legali, per mezzo di dichiarazioni ministeriali.

Ora, siccome io sono tra quelli, i quali desideravano che fosse chiarita questa questione con una dichiarazione ministeriale, mi trovo ad essere stato accusato di sconvolgitore del diritto pubblico. Se la Camera lo concede, verrò a scagionarmi di questa apparente accusa; e dico apparente, perchè non credo che l'onorevole Spaventa mi voglia affibbiare questa taccia.

Premetto quello che già sapete molto bene, che io non sono legale; ma mi par di vedere che anche nell'applicazione della legge, come in tutte le cose umane c'è una specie di evoluzione, e le cose si vanno mutando col mutare delle circostanze a cui anche le leggi si applicano. Ne volete una prova, signori?

In questa benedetta materia ferroviaria noi abbiamo questa legge organica del 1865 dalla quale è partito l'onorevole Spaventa, e le cui parole dovrebbero essere prese più che testo di Vangelo, perchè anche il Vangelo mi pare che nell'applicazione riceva delle interpretazioni che si mutano coi tempi.

Le strade ferrate, dice questa legge sacrosanta, sono pubbliche e private. « Sono pubbliche quelle destinate al servizio pubblico per trasporto di persone, merci o cose qualunque; sono private quelle che un privato o una società costruisce per l'esercizio permanente di una certa industria, ecc. »

Dunque strada pubblica senza eccezioni di alcuna specie è quella destinata al servizio pubblico per trasporto di persone, merci o cose qualunque.

Abbiamo poi le leggi d'imposta. La legge del 1862 dice: « a cominciare dal 1° maggio 1862 i viaggiatori e gli oggetti di ogni genere, che verranno trasportati a grande velocità sulle ferrovie, pagheranno una tassa del 10 per cento sul prezzo del loro trasporto. » Cosa nasce nel periodo 1862 al 1865? Nascono questi *tramways* (*tramvia* credo anche dica l'amministrazione traducendo l'ultima delle

due parole; io seguirò l'onorevole Barazzuoli, e dirò *tramways*).

Prima non erano che strade con guide di ferro nell'interno della città; poi, man mano, si estesero ai sobborghi; poi si prolungarono oltre, anche a paesi ed a discreta distanza dalla città. I cavalli dapprima li posero in moto, eppoi, pian piano, sono venuti altri motori; ed oggi l'ingegno umano relativamente a questa specie di mezzi di trasporto ha fatto tali progressi che siamo a questo: chechè se ne dica la distinzione fra il *tramway* e la ferrovia è oramai interamente scomparsa.

Per il che l'onorevole Allievi potrà fare un capitolo dottissimo sopra questa distinzione, ma vedrà che, qualunque regola egli fissi, sarà molto imbarazzato nella applicazione, parlando sotto il punto di vista tecnico. Se parliamo sotto il punto di vista amministrativo, sotto il punto di vista giuridico, v'è una differenza immensa; imperocchè, come diceva ieri, quelle che noi chiamiamo strade ferrate sono oggetto di concessione governativa, sono sottoposte a tasse, ecc., ecc., ed i *tramways* formano oggetto di concessione e di accordi con comuni e con provincie e non pagano alcuna specie di tassa.

Ora, o signori, vedendo io questa legge del 1862 che applica la tassa del 10 per cento sui trasporti a grande velocità sulle ferrovie (e lì non si distingue se pubbliche o private), ho detto: ma se queste ferrovie vogliono chiamarsi *tramways*, o altrimenti, cessano di essere ferrovie? Niente affatto! Dunque la tassa dovrebbe essere loro applicata. Ma si potrebbe obiettare: lì si parla di grande velocità; la velocità di queste ferrovie più modeste non suole essere grandissima; si potrebbe sostenere che non v'è la grande velocità. Ma viene la legge del 1874, che l'onorevole Spaventa conosce perfettamente, la quale, mentre all'articolo 1 porta quella tal tassa del 10 per cento sul movimento a grande velocità al 13, dice poi all'articolo 2: « è stabilita una tassa del 2 per cento sui prezzi dei trasporti a piccola velocità su *tutte* le strade ferrate del regno. »

E badi bene che quella tal legge del 1865 per ferrovie, talmente intende per ferrovia ogni strada sopra cui sieno applicati regoli di ferro, che contempla tanto quelle esercitate con forze fisiche quanto quelle esercitate con forze animali. La conclusione di tutto questo si è che tutte le ferrovie di ogni specie, *tutte*, come dice la legge, avrebbero dovuto essere assoggettate alla tassa. Ma che cosa è avvenuto? (Io non mi trovava presente quando cominciava a parlare l'onorevole Spaventa) È avvenuto questo. Egli ebbe, a quanto mi fu detto, un dubbio sulla applicabilità delle tasse a questa specie di ferrovie, quando mosse da forze animali; ed

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

il Consiglio di Stato, in proposito interrogato, opinò che le tasse non si dovessero applicare.

Sta benissimo; ma il testo della legge è tale, che è accaduto qui il fatto (che non vorrei da uno più rigoroso dell'onorevole Spaventa si chiamasse uno sconvolgimento del diritto pubblico), cioè di mutare la legge con un'interpretazione di un autorevole (ed io dico autorevolissimo) consesso.

MAZZARELLA. Come si combattono bene! (*ilarità*)

SELLA. Ad armi cortesi, se non altro.

PRESIDENTE. (*All'onorevole Mazzarella*) Assista tranquillo. (*Si ride*)

MAZZARELLA. Non faccio che riconoscere il fatto.

SELLA. Dunque, io mi spiego perfettamente questa condizione di cose.

La legge del 1865 con quel linguaggio assoluto, « ferrovie pubbliche, tutte quelle che trasportano persone, merci e cose qualunque, » se ha voluto comprendere tutte le ferrovie, tutte quelle che trasportano persone, merci, tutto; niente deve sfuggire.

Ma dal 1865 al 1874 (quando gli onorevoli Spaventa e Minghetti presentavano la legge, che stabilisce la tassa del 2 per cento sui trasporti a piccola velocità su tutte le strade ferrate del regno) la questione ferroviaria si è interamente mutata. È innegabile: questi *tramways* sono una cosa, che nel 1865 non si sospettava; almeno in generale, perchè si sa che c'è sempre della gente che percorre di qualche anno, di qualche lustro, il giorno in cui vive. Ma evidentemente il legislatore nel 1865 non presupponeva che 15 anni dopo ci saremmo trovati a fare una discussione come quella di oggi, nè che vi sarebbe stata in Italia questa curiosissima condizione di cose: che cioè noi abbiamo veduto svolgersi e svolgersi rapidamente una rete di ferrovie, alle quali nessuno allora pensava.

Si chiamano *tramways*; mettono i loro regoli sulle strade provinciali, sulle strade comunali: rendono servizi tali che se parlate di questi *tramways* alle popolazioni che ne fruiscono esse si solleverebbero tutte, solo che mostraste di volerle minacciare in qualche maniera; tanto ne sono contente. Ciò avviene specialmente perchè molti di questi *tramways* si sono fatti senza il più piccolo sussidio nè di questo nè di quello. Sorta questa condizione di cose conviene ingerirsi dicono taluni. Incoraggiamo anzi, dico io; un momento prima di *ingerirsi!* Andiamo adagino. Io capisco la preoccupazione (lo dicevate ieri); ma vediamo di non arrestare uno sviluppo spontaneo di mezzi utilissimi di comunicazione. Ma intanto, se si vuole stare allo strettissimo diritto, la conclusione sarebbe questa, che voi dovrete applicare tutte le tasse, ed il 13 per cento sulla grande velocità, ed il 2 per cento sulla piccola velo-

cità, poi il bollo sui biglietti. Ora, se voi voleste procedere a tutto rigore di legge, come se si trattasse di ferrovie ordinarie, credo che la conclusione pura e semplice sarebbe che questi *tramways* sarebbero bell'e rovinati. Conclusione alla quale certamente nessuno vuole giungere.

Osservate infatti quanto sia grave la tassa del 13 per cento sul prodotto lordo. Soltanto in poche ferrovie è in Italia la spesa di esercizio inferiore ed eguale al 50 per cento. Per lo più è maggiore, ed anche assai maggiore. Quindi la imposta del 13 per cento sul prodotto lordo corrisponde ad una tassa del 26 ed anche più per cento sul prodotto netto. Ma non basta: voi dovete tenere conto della tassa di bollo sul biglietto, è una piccola tassa per un biglietto da Bardonnèche a Reggio di Calabria: ma per i piccoli percorsi delle ferrovie di cui ragiono, la tassa è gravissima. Le tasse ferroviarie applicate ai *tramways* costituiscono una imposta che può salire al 30, al 40 ed anche al 50 per cento del loro prodotto netto.

È inutile il farci illusioni: questa specie di ferrovie è sorta per quest'interpretazione così poco conforme al testo letterale delle leggi, che le tasse ferroviarie non fossero ad esse applicabili. Io non so come ciò sia avvenuto.

Ma io mi immagino che sia accaduto ciò che accade in molte cose umane, le quali si vengono modificando secondo i tempi in cui si vive. Nel 1875 non si prevedeva che i *tramways* sarebbero divenuti quello che sono divenuti, una cosa importante. Credo che l'onorevole Spaventa ammetterà pure che nel 1874 (epoca dalla quale siamo già lontani), in cui si cominciarono a vedere i primi motori a vapore che funzionarono in modo soddisfacente sopra ferrovie che corrono in mezzo ai paesi, non si poteva prevedere un così largo sviluppo in questa materia. Perciò l'applicazione della legge s'andò acconciando ai tempi. Quando ho visto l'articolo 12, il quale dice, che è fatta facoltà al Governo di concedere delle ferrovie coi sussidi, colle sovvenzioni, colle norme stabilite dalla legge del 1873 (legge la quale neppure per sogno parla dello scartamento), non ho posto in dubbio che le ferrovie a scartamento ridotto fossero comprese nell'articolo 12 della legge dell'anno passato. Non è mio intendimento di far sì che la legge sia sconvolta con dichiarazioni ministeriali; dico solo che non ho posto in dubbio la questione.

Se si dovesse stare all'applicazione dell'articolo 224 che ci leggeva oggi l'onorevole Spaventa, sapete quale ne sarebbe la conseguenza? Sarebbe che su tutte quante le ferrovie si dovrebbero adottare delle rotaie capaci di sostenere le più pesanti locomotive

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

che corrono sopra le grandi ferrovie che possono essere in relazione con queste piccole linee. Ciò sarebbe molto grave, e non credo che si possano e vogliano spingere le cose fino a questo punto. Lo ripeto, l'industria ferroviaria s'è molto trasformata, s'è molto sviluppata; quindi conchiudo che se si può togliere ogni dissenso facendo altre leggi, lo si faccia pure ed ogni dissenso sia tolto. Mettiamoci d'accordo; io non vi ho alcuna difficoltà; ma il negare l'utilità di favorire grandemente quelle ferrovie economiche a scartamento ridotto, io credo che sia uno degli errori più deplorabili che si possano commettere.

Voi dovete considerare, o signori, che, specialmente in luoghi montani, la questione della larghezza della via può dar luogo a conseguenze appena credibili.

Sono frequenti i casi in cui, restringendo il letto d'un torrente o tagliando un po' nella roccia, si riesce a trovar il posto per collocare un binario a scartamento ridotto di 80 o 90 centimetri; ma se si vuol fare un grande scartamento di metri 1,45 la conseguenza sarà che bisognerà tagliare una parete tale che importerà una spesa, relativamente parlando, appena credibile. Noi tutti conosciamo queste cose e le conseguenze che ne derivano... (*L'onorevole ministro dell'interno interrompe a bassa voce*)

Non è persuaso, onorevole Depretis?

MINISTRO DELL'INTERNO. Arcipersuaso. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Onorevole Sella, e il suo fatto personale?... (*ilarità*)

SELLA. Ringrazio l'onorevole Depretis del suo *arci*. Veramente mi sono lasciato trascinare da altre considerazioni, ma ciò è avvenuto per dimostrare che non voleva sconvolgere il diritto pubblico, invitando l'onorevole ministro a dichiarare che ammetteva le ferrovie economiche a godere del beneficio accordato dall'articolo 12.

Io credo che la genesi dell'articolo 12 non fu così complicata come si disse: anche della filosofia *hegeliana* se ne fa sempre meglio, dopo che i fatti si sono compiuti.

Quell'articolo 12 io credo che sia sorto qui alla Camera; ed io inclino a credere che tutto il rimanente della legge non fu molto coordinato al nuovo articolo che qui nasceva. Checchè ne sia io dico: è impossibile ammettere il binario ridotto per linee di 4^a, 3^a e 2^a categoria per le quali il Governo dà il sussidio di 6, 8 e 9 decimi, e negare la riduzione del binario per vie per le quali lo Stato sostiene il minimo dei sacrifici, vale a dire il contributo di mille lire al chilometro. Io credo che una simile assurdità non ha potuto mai essere in mente del legislatore.

Io capisco, o signori, che si possa voler rendere

molto grande ed anche minuziosa l'azione del Governo sulle ferrovie. Io capisco anche l'ordine d'idee dell'onorevole Allievi, capisco che coloro i quali sono favorevoli alle grandi società si preoccupino delle concorrenze, e che anzi, forse, che, una volta data una concessione ferroviaria, non abbiano a pullulare queste concorrenze; ma io credo che qui noi dobbiamo vedere la cosa sotto altro punto di vista, sotto il punto di vista dell'interesse generale. Il fatto sta ed è che questi *tramways* si vanno propagando, e rendono dei grandi servizi.

Io capisco le preoccupazioni, le capisco tanto che il Ministero, e la Camera stessa avrebbero tutto l'interesse nel cercare di promuovere le ferrovie economiche anche a scartamento ridotto, piuttosto che i *tramways*. Ma tutto ciò va fuori del fatto personale.

Se si vuole presentare una legge la quale non soffochi questo movimento, ma lo sviluppi, e lo sviluppi anche legalmente (perchè queste inquietudini di cui si è parlato vi sono in tutti i campi), si faccia; sta benissimo. Ma prego l'onorevole Spaventa, e prego la Camera di credere che coloro i quali hanno sostenuto l'opinione che l'articolo 12 si poteva interpretare nel senso che fu detto, cioè di dare il sussidio di 1000 lire con tutti i favori stabiliti nella legge del 1873 alle ferrovie a sezione ridotta, non intendevano affatto di sconvolgere il diritto pubblico, ma credevano di fare cosa molto, ma molto meno grave di quello che fu fatto da quelle amministrazioni che non applicarono ai *tramways* le tasse stabilite dalle leggi del 1865 e soprattutto del 1874.

Io chieggo scusa alla Camera se sono stato troppo prolisso, e la ringrazio della sua indulgenza. (*Bene! Bravo! a destra*)

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

GRIMALDI. L'onorevole Lacava, nelle parole testè pronunciate sulla questione che occupa la Camera da due giorni, invocava la mia testimonianza, come relatore della legge sulle strade ferrate, nella quale è compreso l'articolo 12, che dà luogo ad una duplice interpretazione. Questa memoria d'oltre tomba, è la ragione del fatto personale. Che cosa intese di fare la Commissione coll'articolo 12?

Rammento che quest'articolo fu proposto alla Commissione dall'onorevole Depretis, aggiungendolo agli elenchi della quarta categoria che sono contenuti negli articoli che precedono il 12. Fu concepito quest'articolo 12 nel senso che le 1000 lire a chilometro dovessero darsi colle norme della legge del 1873, cioè per le sole ferrovie ordinarie. Si discuta finchè si voglia sull'articolo; si dica che la

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

Commissione abbia male espresso il suo pensiero ; ma io, come relatore di essa, affermo che il pensiero della Commissione fu quello e non altro. Ed infatti, nello spiegare l'articolo 12 alla Camera, io diceva in nome della Commissione così :

« La Commissione ha considerato che, oltre le linee locali vi erano quelle le quali avrebbero potuto farsi con un piccolo sussidio da parte dello Stato, e che, d'altra banda, erano linee remuneratrici ; e la Commissione, a seguire questa idea, veniva incoraggiata e spinta dall'esempio delle benemerite provincie venete, le quali, in forza della legge del 1873, col lieve carico dello Stato di 1000 lire a chilometro pei 35 anni, e con franchigie di non molto rilievo, fecero le loro strade, le quali possono dirsi remuneratrici, almeno in confronto di altre provincie d'Italia. »

Dunque l'esempio delle provincie venete fu quello che noi avemmo dinanzi.

L'onorevole Sella, osservando che noi coll'articolo 12 ci siamo rimessi alla legge del 1873 (nella quale non si parlava di scartamento, e non si distingueva se dovesse essere ordinario o ridotto), tenderebbe ad infondere nell'articolo 12 un significato che la Commissione non ha inteso dare ad esso. Sono qui nella Camera parecchi dei membri che ebbero con me l'onore e l'onere di far parte di quella Commissione, e tutti, credo, rammenteranno che nella Camera non sorse alcuna disputa su di ciò.

È vano, quindi, riscontrare negli atti parlamentari alcun fatto, alcun atto, alcuna parola che possa tendere a rettificare la interpretazione che mi sono permesso di dare all'articolo 12 ; nella Camera questo articolo passò senza veruna discussione, senza veruno schiarimento, senza veruna osservazione da parte di chicchessia.

Dunque, se coloro che hanno fatto la legge possono valere per dare ad essa la interpretazione esatta, io ripeto che la Commissione quello intese fare coll'articolo 12. Una questione di un ordine tutto affatto diverso è quella alla quale richiamò l'attenzione della Camera l'onorevole Sella, per dire che alle ferrovie economiche converrebbe fare un trattamento di 1000 lire a chilometro, affinché queste ferrovie venissero incoraggiate e protette.

Io in questo senso sono perfettamente d'accordo con lui, e faccio due questioni separate: colla legge attuale si intese parlare delle ferrovie ordinarie, non di altro genere di ferrovie ; pregherei anche io il ministro di estendere alle ferrovie economiche il beneficio delle 1000 lire a chilometro con una nuova legge.

Mi pare dunque che, trattandosi della interpretazione di una legge fatta, la interpretazione che io

ho data, non discussa, non ismentita da alcun atto della Camera, è quella che debba fare intendere l'articolo 12 nel suo vero significato ; cioè di remissione alla legge del 1873, la quale legge del 1873 fu fatta quando non si intendeva parlare di ferrovie a sezione ridotta, nè di *tramways* ; perchè, come ricordava l'onorevole Sella, in quell'epoca tale genere di ferrovie non aveva avuto quello svolgimento che ha oggi. Perciò chiediamo tutti unanimemente una legge che regoli e disciplini questa materia cotanto intricata, come si rileva dalla discussione che ieri ed oggi su questa materia si è fatta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanza.

LANZA. Io non intendo per nulla di entrare in questa questione, cioè se, secondo la legge attuale, anche per le ferrovie a scartamento ridotto si possa applicare all'articolo 12 di questa legge la disposizione della legge del 1873, che accorderebbe anche a queste ferrovie le 1000 lire di sussidio.

Non intendo nemmeno di discutere se il ministro, in seguito ad una dichiarazione della Camera, possa avere il diritto d'interpretare la legge in questo od in quell'altro senso. Ciò mi allontanerebbe troppo dal proposito mio, il quale è quello unicamente di contrapporre alcune osservazioni ad oratori precedenti, i quali colle loro considerazioni pare che tendessero a provocare dei provvedimenti relativi alla costruzione dei *tramways* ; provvedimenti dei quali taluni mirerebbero unicamente a regolare questo nuovo mezzo di comunicazione, mentre altri preparerebbero a questi futuri *tramways* il regalo di nuove imposte. Egli è particolarmente contro queste due specie di osservazioni che io intendo di fare qualche risposta.

I *tramways*, come tutti sappiamo, sono sorti da pochi anni. Ma fu così presto compresa l'importanza, l'utilità di questo mezzo economico di comunicazione, che si destò una gara generale in moltissimi luoghi ; ed a quest'ora io non credo di esagerare dicendo che fra i *tramways* già costruiti e quelli che sono in corso di costruzione, la cifra dei loro chilometri ascende a non meno...

PRESIDENTE. Li prego di far silenzio.

LANZA... a non meno di 600 chilometri. Oltre a quelli di Vercelli, oltre a quelli di Cuneo, vi sono anche quelli di Alessandria, nelle quali provincie vi sono 10 *tramways* già costruiti, e ve ne sono molti altri che sono o in via di costruzione o sotto esame.

Ora a tale spontanea iniziativa non dobbiamo in nessun modo porre ostacolo. (*Rumori e conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

LANZA. Io non intendo di parlare a dispetto dei miei colleghi perchè l'ora è tarda, ma però parmi che l'argomento meriti un po' d'indulgenza.

Dunque io mi restringerò a pochissime considerazioni. A me pare che non si debba far nulla che possa turbare questo movimento spontaneo nella costruzione dei *tramways*; giacchè le provincie ed i comuni hanno presa l'iniziativa di queste opere, e vi procedono con molta alacrità e soddisfazione delle popolazioni, lasciamoli fare, o signori; a me pare che se vi è una circostanza in cui bisogni lasciare alle amministrazioni locali la piena libertà d'azione sia questa.

Se vi ha una cosa in cui si possa applicare senza alcun danno il principio del decentramento, tanto invocato da molti dei miei colleghi, io credo anche sia questo, poichè questo movimento che si è de-stato, e questo principio di esecuzione che già si è dato a queste opere, prova che non solo è sentito il bisogno di tali nuovi mezzi di comunicazione, ma che le amministrazioni locali si incaricano volenterosamente, senza rivolgersi nè al Parlamento, nè al Governo, delle spese relative a queste costruzioni.

Ora perchè vogliamo noi, senza che siasi ancora manifestato alcun bisogno, provocare dei provvedimenti di qualsiasi natura? A me pare che le leggi si debbano richiedere quando sono reclamate da certe necessità, quando sorgono delle difficoltà, degli ostacoli, e degli inconvenienti, i quali ne richiedano assolutamente dal Governo e dal Parlamento la promulgazione. Ma il voler anticipare questi provvedimenti io credo ci metterebbe nel pericolo di sconvolgere, di turbare questo incremento della viabilità.

Si dice che non c'è differenza alcuna fra i *tramways* e le strade ferrate ordinarie; si dice che si può temere a ragione che questi *tramways* vengano a far concorrenza alle ferrovie, e quindi per queste ragioni si debbano disciplinare con delle leggi, che si debbano imporre loro le stesse imposte che sono sopportate già dalle strade ferrate ordinarie.

Or bene, a me pare che la differenza sotto tutti gli aspetti tra i *tramways* e le strade ferrate ordinarie sia molto considerevole, e che appunto per questa differenza non si debba applicar loro alcuna imposta. Prima di tutto i *tramways* suppliscono appunto alla mancanza di strade ferrate; non è possibile che un *tramway* venga a costruirsi a lato di una strada ferrata per la sola ragione che nessun *tramway* può al giorno d'oggi percorrere più di 15 o 16 chilometri all'ora, mentre con le strade ferrate ordinarie se ne possono percorrere 40 o 50. Ora, chi volete che abbandoni la strada ferrata, la quale lo può

trasportare in un'ora, per esempio, al luogo dove è diretto, per prendere il *tramway* che impiega il doppio o il triplo di tempo per fare quel viaggio? (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

LANZA. Osservo poi che il *tramway* si distingue in un modo sensibilissimo per la sua macchina di trazione; siccome i *tramways* trasportano pochissime vetture e poche merci, la macchina loro è assai debole, la sua forza è di un numero di cavalli immensamente minore di quello delle macchine necessarie per le grandi vie di comunicazione.

Ma voglio dire ancora due parole riguardo all'origine di questo diritto, che si dice usurpato, da parte delle provincie di fare delle concessioni di *tramways*.

Io comprendo che lo Stato si sia riservata la facoltà delle concessioni per le grandi vie di comunicazione, perchè è un diritto, se volete vieto, ma che non è stato ancora cancellato da nessuna legge, che il Governo abbia un certo qual diritto demaniale sulla viabilità. Per conseguenza trattandosi delle grandi vie di comunicazione, che si sono sostituite, per così dire, alle vie nazionali ed internazionali, comprendo che il Governo si sia arrogato il diritto di dare queste concessioni e di assoggettarle a certi oneri, a certi servizi; ma qui, o signori, si tratta che i *tramways* servano unicamente a supplire con maggiore comodità e con risparmio di spesa alle strade provinciali e comunali. Ora, secondo la nostra legislazione a chi spetta di far costruire strade provinciali e strade comunali? Non spetta più al Governo: secondo le nostre istituzioni liberali, secondo il modo come sono stabilite le attribuzioni e le facoltà delle provincie, spetta alle provincie tutto quanto riguarda il servizio delle strade provinciali, come ai comuni quanto riguarda le strade comunali.

Or bene, i *tramways* si collocano sulle strade provinciali, non sulle strade nazionali, perchè quando si trattasse delle strade nazionali si richiederebbe il consenso del Governo: ma sulle strade provinciali e comunali a chi spetta questo diritto? Evidentemente a chi è proprietario di quelle strade, cioè alle provincie e ai comuni... (*Rumori e conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

LANZA... a meno che, mentre noi, tutti i giorni e in tutte le circostanze, da un lato e dall'altro della Camera, veniamo a proclamare il principio del decentramento, della libertà, dell'autonomia locale, poi, nel fatto, si voglia accentrare tutto e far dipendere tutto dal Parlamento e dal Governo.

Io credo che bisogni essere piuttosto riservati

nelle promesse, ma che bisogni altresì che i fatti corrispondano alle promesse e alle dichiarazioni che si fanno.

Ora, quantunque io non sia di quelli che godono reputazione di essere molto corrivo nell'abbandonare i diritti dello Stato, pure nei dovuti limiti e quando sono bene stabiliti, io tengo che siano osservati e ben custoditi anche i diritti delle provincie e dei comuni.

Ora nel caso presente io credo che non si possa contendere alle provincie la facoltà di dare concessioni di *tramways*, salvo che l'esperienza venga a dimostrare che da questa nuova specie di comunicazione nasca qualche disordine nel servizio pubblico, nella sicurezza pubblica dei cittadini. In tal caso il Governo e il Parlamento avrebbero sempre diritto di provvedere perchè ad essi spetta di assicurare l'ordine pubblico e la pubblica sicurezza; ma aspettiamo che sorgano questi inconvenienti; finora mi pare che nessuna lagnanza è venuta su questo proposito.

Ma, o signori, passando adesso alla questione di diritto, alla questione finanziaria o meglio fiscale...
(Rumori)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

LANZA... io domando come si fa ad applicare delle tasse gravosissime a questo mezzo di comunicazione, il quale anzitutto è sorto e si propagerà, unicamente alla condizione che non sia troppo aggravato di spese? È un mezzo di comunicazione immensamente economico; come volete assimilarlo alle strade ferrate ordinarie?

Ma allora, signori, assimilatelo in tutto; allora il Governo ed il Parlamento gli garantiscano un *minimum* di prodotto netto, come generalmente vien garantito, a quasi tutte le strade ferrate ordinarie. Allora starà bene che gl'imponiate anche le tasse.

Quando gli abbiate garantito un prodotto netto, allora applicate tasse fin che volete; perchè le tasse passano tra le spese, e si deducono dal prodotto lordo. Ma i *tramways* non richiedono nulla di questo. In secondo luogo, su chi cadrebbe questa nuova tassa, signori? Sulle società dei *tramways*? Ma niente affatto; verrebbe ad aggravarsi sui comuni che concorrono alla spesa, e sulle provincie che danno i sussidi. È evidente che uno speculatore il quale fa i suoi calcoli per sapere se può ricavare un interesse sufficiente dalla sua impresa, quando vedrà aggiungersi questa nuova spesa sotto la veste d'imposta, chiederà al comune che vuole costruire questi *tramways*, chiederà alla provincia che li sussidia, un tanto di più. Se ora si contenta del 20 per cento, allora chiederà il 25 o il 30; e questa nuova spesa

verrebbe a ricadere sui comuni e sulle provincie, e sarebbe sempre il medesimo ritornello.

Questa sarebbe la conseguenza. Dunque a me non pare conveniente che sino da ora il Ministero si preoccupi di preparare dei provvedimenti, tanto in linea disciplinare, quanto in linea finanziaria, per i *tramways*. Se altrimenti farete, voi soffocherete questa industria nascente, e priverete il paese di uno dei mezzi più efficaci a crescere la sua produzione e nello stesso tempo a rendere minore il prezzo delle merci, poichè farete aumentare i prezzi di trasporto in modo che non converrebbe più viaggiare nei *tramways*. Aggiungerò ancora qualche parola.

Si teme che le strade ferrate ora sussidiate o di proprietà del Governo vengano a soffrire danno. Ma io credo che qui siavi un grande errore. Colla costruzione di questi *tramways* i quali finiranno per sostituirsi a tutte le strade provinciali, è evidente che si accrescono i confluenti più spediti alle stazioni delle strade ferrate ordinarie.

Io domando: il *tramway* quale distanza percorre? In media da 10 a 20 chilometri; ed è già molto quando percorre al più 30 chilometri. Dove va a metter capo? Alle stazioni ferroviarie dove deposita le merci ed i viaggiatori. Quindi non è possibile che diminuisca il prodotto delle strade ferrate in ragione della costruzione di questi, ma deve necessariamente crescere.

Io ho già osservato che in quanto alla tema di queste costruzioni troppo vicine alle strade ferrate ordinarie, questa difficilmente può realizzarsi per la ragione che uno speculatore come i comuni non vi trovano la loro convenienza. Se hanno una linea ferrata vicina perchè dovrebbero spendere per fare un *tramway*? Non vi sarebbe ragione di utilità. Quindi nemmeno da questo lato la strada ferrata ordinaria corre pericolo di diminuire il proprio prodotto.

Concludo col pregare la Camera ed il Ministero di non voler per ora immischiarsi in questo movimento salutare per il paese, il quale tende a dare una grande soddisfazione a tutti quei luoghi rimasti inaccessibili alle strade ferrate ed a facilitare immensamente le comunicazioni e il trasporto tanto dei viaggiatori quanto delle merci, di dare un appagamento, una soddisfazione generale alle popolazioni, ed in ultimo di accrescere anche il reddito stesso delle ferrovie dello Stato.

Questa è la mia intima convinzione e desiderava comunicarla ai miei colleghi.

PRESIDENTE. Rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

Intanto essendo presente l'onorevole ministro

 SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 MARZO 1880

delle finanze, do lettura d'una domanda d'interrogazione a lui rivolta :

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze e del tesoro, intorno all'andamento dell'amministrazione immobiliare dello Stato.

« Plebano. »

Prego l'onorevole ministro delle finanze di voler dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

MINISTRO DELLE FINANZE. Al bilancio del Tesoro.

PRESIDENTE. Acconsente, onorevole Plebano?

PLEBANO. Consento.

PRESIDENTE. Allora, non essendovi obiezioni, rimanderemo lo svolgimento alla discussione del bilancio del Tesoro.

La seduta è levata alle 6 20.

Ordine del giorno per la tornata di domani :

1° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1880 del Ministero dei lavori pubblici.

2° Discussione dei bilanci di prima previsione pel 1880 dei Ministeri:

di agricoltura e commercio ;
del tesoro ;
delle finanze ;
dell'interno ;
degli affari esteri ;
della pubblica istruzione ;
della guerra.

Discussione dei progetti di legge :

3° Disposizioni relative alle decime ed altre prestazioni fondiarie ;
4° Riordinamento dell'arma dei carabinieri ;
5° Riforma della legge elettorale politica ;
6° Disposizioni relative agli impiegati dei cessati Consigli degli ospizi nelle provincie meridionali ;
7° Disposizioni concernenti le prove generiche nei giudizi penali.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1880 — Tip. Eredi Botta.