

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

XVI.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 5 MARZO 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Sul complesso dei capitoli riguardanti le nuove costruzioni ferroviarie espone varie considerazioni il deputato Morana — Il deputato Nicotera si pronuncia contrario al metodo seguito dal Ministero nell'esecuzione della legge 29 luglio 1879 — Il deputato Perroni-Paladini espone alcuni dubbi tecnici sulle proposte costruzioni — Il deputato Romano Giuseppe sostiene la necessità di affidare le costruzioni all'industria privata — Il ministro dei lavori pubblici risponde alle osservazioni dei deputati Morana, Nicotera, Romano e Vollaro — Il deputato Vollaro aggiunge altre considerazioni — La discussione è dichiarata chiusa — Per fatto personale parla il relatore Indelli — Il Presidente dà lettura di un ordine del giorno dei deputati Friscia e Vollaro, che, accettato dal ministro e dalla Giunta, viene approvato — Un altro ordine del giorno del deputato Lugli ed altri, letto dal Presidente, ed accettato dalla Commissione e dal ministro, è pure approvato — Il deputato Lovito svolge altro ordine del giorno, che viene approvato con un'aggiunta proposta dal deputato Vollaro — Il ministro dei lavori pubblici risponde al deputato Vollaro — Si apre la discussione sulla tabella A — A proposito dello stanziamento per la linea Eboli-Reggio parla il deputato Vollaro — Il deputato Di Blasio parla sulle linee Terni-Rieti-Aquila e Campobasso-Benevento — Circa la linea faentina domanda gli intendimenti del ministro il deputato Corsini — I deputati Pacelli e Capilongo parlano sul tracciato della linea Campobasso-Benevento — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Replica del deputato Vollaro — Nuove spiegazioni del relatore Indelli — Tra il Presidente, il relatore Indelli ed il ministro dei lavori pubblici si discute la questione della somma di lire 500,000 da iscriversi nella tabella A — Il deputato Vollaro chiede sia iscritto anche il contributo dei corpi morali interessati alla linea Eboli-Reggio — Risposta del ministro dei lavori pubblici — La tabella A è approvata insieme con i capitoli 143 e 144. = Il Presidente legge una interrogazione del deputato Di Blasio.*

La seduta ha principio alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Melodia dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, che è approvato senza discussione.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Compans sul sunto delle petizioni.

COMPANS. Prego la Camera di volere accordare l'urgenza alla petizione 2310, con la quale i veterani provenienti dal già esercito sardo, collocati a riposo colle norme stabilite dalla legge 27 giugno 1850, si rivolgono al Parlamento per ottenere che venga senza indugio tradotto in atto il voto da esso

emesso in loro favore, affinché le loro pensioni vengano equiparate a quelle dei giubilati con la legge 1865.

(L'urgenza è ammessa.)

PRESIDENTE Chiedono congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: Borgnini di giorni 8; Frenfanelli di giorni 5; Ricasoli di un mese.

(Sono accordati.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PEL 1880 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

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

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

Si prosegue la discussione generale intorno ai capitoli che abbracciano l'applicazione della legge sulle costruzioni ferroviarie.

Primo iscritto è l'onorevole Morana, che prego di riepilogare, quanto più gli è possibile, le sue considerazioni; avendo egli già parlato una volta in merito ed una volta per un fatto personale.

MORANA. Onorevole presidente, io procurerò di riepilogare più che potrò le mie considerazioni, ma prendendo le mosse dalla sua stessa avvertenza, prego la Camera di voler consentire che senza dilungarmi moltissimo, tratti la questione con una certa larghezza, almeno in quella parte che si riferisce alle osservazioni da me fatte. A me sembra che la questione sia così vitale, e direi di così capitale importanza, da poter condurre il paese nello spreco di molti milioni oppur no.

Io procurerò, tenendo conto delle avvertenze dell'onorevole nostro presidente, di essere breve; ma ciò nonostante prego la Camera di soffrire con pazienza la noia non di un mio discorso, ma di quelle poche osservazioni, che io sento il debito di fare.

Prima di addentrarmi nella materia che più da vicino riguarda le risposte a me dirette dall'onorevole ministro, io debbo dar conto alla Camera del perchè mi permisi di interrompere l'onorevole ministro dei lavori pubblici allorchè egli faceva dei confronti fra l'articolo 12 e l'articolo 18. Io credevo e credo che fra l'articolo 12 e l'articolo 18 non ci sia relazione di sorta. E però, a mio modo di vedere, l'articolo 12, entrato lì all'ultima ora, senza aver nulla di comune col pensiero ispiratore della legge (perchè l'articolo 12 riguarda le concessioni di costruzione e d'esercizio, mentre la legge piglia in esame la sola questione di costruzione) non rappresenta che una facilitazione affine di agevolare la concessione di talune linee, remunerate in parca misura, all'industria privata; mentre l'articolo 18 invece, nel pensiero della Commissione, fino a quando almeno ebbi in pregio di farne parte, mirava a fare delle grandi concessioni quante volte le concessioni di costruire e di esercitare fossero state assunte dai corpi morali.

Vero è che l'onorevole ministro ci ha fatto rilevare quale fu l'interpretazione della seconda Commissione, o almeno del suo relatore, nel momento, in cui si discuteva l'articolo 18 alla Camera. Ma io credo che se la seconda Commissione avesse veramente avuto in animo di provvedere con l'articolo 18, alle relazioni fra Stato e privati, anzichè fra Stato e corpi morali, non avrebbe scritto l'articolo 12, perciocchè, come giustamente osservava l'onorevole ministro, sarebbe stato il meno compreso nel più, cioè le facilitazioni concesse con l'ar-

ticolo 12 sarebbero state comprese nell'articolo 18. Credo dunque che l'articolo 18 non miri ad altro, se non a regolare le concessioni con moltissime e grandissime facilitazioni ai corpi morali, mentre l'articolo 12 provvede alle concessioni da farsi a privati. Sotto questo rapporto il pensiero della prima Commissione sarebbe interamente reso manifesto con la dizione dell'articolo 18.

Ma dal momento che oggi, a quest'articolo si dà una larga interpretazione per facilitare le concessioni di costruzione ed esercizio a favore di quei privati, ai quali potrà essere ceduta la primitiva concessione ottenuta dai corpi morali, io non saprei non convenire nella determinazione adottata dall'onorevole ministro, il quale ritiene che qualunque risparmio offerto ai corpi morali, deve intendersi proposto a beneficio comune, cioè come un ribasso d'asta. Da ciò ne consegue che lo Stato invece di concorrere col 60 per cento alla spesa preventivamente ammessa per l'esecuzione dell'opera, verrebbe a concorrere col 60 per cento della somma veramente assunta dall'intraprenditore per l'esecuzione delle opere.

Io per parte mia, adunque, incoraggio l'onorevole ministro su questa via, e spero che anche la Camera vorrà seguirlo, giacchè non credo possa darsi quella larghissima interpretazione che si vorrebbe all'articolo 18, per cui nel mentre che gli intraprenditori esonerano dai loro obblighi i corpi morali, tutto il carico viene a ricadere sulle spalle dello Stato.

Detto ciò per spiegare il motivo della mia interruzione, vengo alla questione che mi riguarda più da vicino.

L'onorevole ministro, in questa Camera, e prima di lui altri oratori, hanno affermato che la legge delle costruzioni ferroviarie sia una specie di compromesso di dare e di ricevere. Fu detto altresì che la legge ha un carattere speciale, quello cioè di soddisfare al maggior numero d'interessi; fu detto che la legge non consente delle precedenze; ed infine, che la esecuzione di essa, quale è stata ideata, non viola le disposizioni della legge medesima. A me pare invece che la legge non abbia il carattere di compromesso, non ingiunga la soddisfazione contemporanea di tutti gli interessi, e che sia suscettibile di precedenza, precedenza anzi che è stata sancita dalla legge medesima.

Mi trovo, per conseguenza, perfettamente agli antipodi di coloro, i quali pensano nel primo modo.

E, per provarlo, metterò in rapporto gli articoli 9 e 15 della legge sulle costruzioni ferroviarie.

L'articolo 9 evidentemente accorda delle precedenze: l'accorda alla linea di Novara, l'accorda alla linea Ivrea-Aosta, l'accorda a tutte le linee di se-

conda categoria che congiungono capoluoghi di provincia.

L'articolo 15 poi accorda una precedenza assoluta a tutte le linee per le quali le amministrazioni comunali e provinciali anticiperanno l'intera somma bisognevole per la costruzione; ed una precedenza relativa a quelle altre linee, per le quali gli enti interessati abbiano anticipato qualche cosa di più del decimo delle quote messe loro a carico dagli articoli 4, 5 e 11. Dunque pare a me che non si possa affermare che precedenze nella legge non ci sieno.

Anzi, ammesso che di precedenze la legge si occupi, credo che si possa legittimamente domandare che allorché le somme non siano largamente provvedute per l'esecuzione delle linee di seconda categoria, si debbano le poche somme disponibili attribuire di preferenza a quelle linee, le quali sono state dalla legge in qualche guisa privilegiate. Ma, dice l'onorevole ministro, se si accordasse questa precedenza, per 10 anni non si farebbero più altre linee, perciocchè ci vorrebbero 10 anni per completare le prime.

Potrei rispondere in massima che se la legge ha accordato delle precedenze, queste linee debbono essere principiate prima delle altre, senza ulteriori considerazioni o riguardi.

Però non accolgo interamente il ragionamento fatto dall'onorevole ministro. La precedenza non significa in modo assoluto, che queste linee debbano essere immediatamente completate. Precedenza significa che queste linee debbono essere cominciate prima delle altre, e debbono le opere essere sviluppate e condotte con quei criteri razionali e logici che l'arte consiglia. Se poi, fatto ciò che si deve per coteste linee, rimangono ancora delle somme nel primo anno o negli anni seguenti, queste somme disponibili si possono impiegare nella costruzione delle altre linee di ogni categoria.

L'onorevole ministro faceva osservare che da tutto il complesso della legge risulta il pensiero del legislatore di favorire tutte le linee e principiarne la costruzione ad un tempo, in un momento solo. Io dico che ciò non è esatto.

Anzi dalle parole letterali dal legislatore adoperate nella dicitura dell'articolo 9 risulta precisamente il contrario.

Egli dopo di aver indicato quali dovevano essere le linee prescelte, soggiunge:

« Le altre linee saranno costruite negli anni nei quali, per effetto della presente legge, saranno iscritte le somme necessarie alla loro costruzione, salvo le disposizioni dei seguenti articoli 10, 12, 15, 27, 31. »

Dunque l'articolo 9 in qualche guisa lascia intra-

vedere questo concetto: cioè, che il pernio, sul quale si aggirava la distribuzione delle somme per la esecuzione delle linee, è fissato sulla quantità della somma disponibile che si fa nell'anno; val quanto dire sull'articolo 26.

La somma disponibile che si ha, deve dapprima essere applicata alle linee cui la legge ha accordato una precedenza assoluta; quindi alle altre alle quali ha accordato una precedenza relativa per effetto dell'anticipazione parziale fatta dagli enti interessati in base all'articolo 15. Finalmente quando si sia provveduto all'una e all'altra categoria e avanzino ancora delle somme, questa esuberanza deve applicarsi a quelle altre linee che si potrebbero costruire razionalmente senza disturbare l'andamento tecnico delle costruzioni.

Ecco perchè io interpreto la legge in modo restrittivo; ecco perchè mi unisco all'onorevole Zanolini quando egli sostiene che non solo la distribuzione delle somme non è esatta, ma che la distribuzione stessa, qual è stata fatta e presentata al Parlamento, offende le disposizioni della legge stessa e la viola. Ma io fo un passo avanti, e dico di più, che se potesse consentirsi per ipotesi l'interpretazione che vuol dare alla legge l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ci sarebbe sempre violazione di legge; ed ecco come.

Se egli sostiene che la legge sia un compromesso, se egli sostiene che non ci sia ragione per preferire una linea piuttosto che un'altra; se egli sostiene che tutte le linee debbano essere cominciate ad un tempo, io domando a lui, per che cosa egli ha escluso oggi dalla costruzione un certo numero di linee? Per che cosa la distribuzione delle somme non è la risultante aritmetica, quella d'una proporzione fra le somme da spendersi ed il costo totale delle diverse linee.

Or dunque, nell'un senso, e nell'altro, secondo me, ci sarebbe violazione della legge: ma io inclino a credere che la violazione vera sia quella indicata dall'onorevole Zanolini, a cui io mi associo, per non essersi data in questa distribuzione di somme soddisfazione agli interessi che la legge con gli articoli 9 e 15 tutela.

Ieri, se non vado errato, l'onorevole ministro deplorava l'esistenza d'un vizio che si trova nella legge, per cui non si determinano i criteri in forza dei quali avrebbe dovuto farsi la scelta delle linee da costruirsi. Egli, basandosi su questo silenzio della legge, ne deduceva appunto il concetto che tutte le linee ad un tempo dovevano essere costruite. Se la legge non aveva indicato i modi per scegliere, come si potevano determinare le linee che dovevano essere preferite? Io, per dir vero, potrei ritornare sull'argo-

mento che ho svolto testè, potrei insistere nella dimostrazione che il silenzio completo almeno della legge non c'è.

Ma, prescindendo da ciò, voglio mostrare alla Camera come la prima Commissione si fosse, se non altro, occupata della scelta delle linee da costruirsi, e avesse, se non fissato delle norme legislative, spiegato chiaramente il suo pensiero per dare una norma ai ministri incaricati della esecuzione della legge. Ma, prima di addentrarmi in questo argomento, permettetemi che io per incidente rilevi un fatto. Il fatto è il seguente.

L'onorevole Baccarini deplora che nella legge, quale fu studiata dalla Commissione, mancano i criteri per scegliere una linea piuttosto che un'altra, ma egli deve far risalire in qualche guisa la colpa di tale difetto fino a lui; giacchè questi criteri mancavano anche nel primitivo disegno di legge da lui ideato e redatto.

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. No, no!

MORANA. È vero che in esso esisteva un articolo 6, col quale la costruzione di alcune linee, invece di essere obbligatoria per lo Stato era facoltativa; è vero che l'onorevole Baccarini disse sempre che questo articolo costituiva la base del sistema delle precedenze; ma non è men vero che, se nella legge presente ci fosse un articolo 6, quale lo aveva ideato l'onorevole Baccarini, si potrebbe fare a lui quello stesso ragionamento che egli faceva ieri alla Camera, a proposito dell'articolo 15. L'articolo 6 del disegno ideato dall'onorevole Baccarini diceva che il Governo non poteva essere tenuto alla costruzione di talune linee non obbligatorie per lui, se non quando i comuni, le provincie, gli enti interessati avessero dimostrato di tenere la quota del loro contributo in serbo ed a disposizione del Governo.

Ora dal momento in cui abbiamo visto che i comuni e le provincie non solo hanno presentato la somma del loro contributo, ma hanno aggiunto anche un decimo di più per avere la precedenza, egli è evidente che se la legge avesse proceduto in base alla non obbligatorietà, che pure la Camera volle, che pure fu consigliata alla Commissione da tutti i colleghi, in particolari discorsi, le difficoltà ci sarebbero egualmente; giacchè, chi ha offerto il più, avrebbe offerto il meno, e l'onorevole Baccarini si sarebbe trovato anch'egli imbarazzato come oggi dice di trovarsi.

Ho voluto dir questo per scagionare in qualche guisa la Commissione, di cui mi onorai d'interpretare il pensiero, da un'accusa che sovente le venne mossa, quasi che il secondo disegno di legge avesse disturbato l'andamento corretto, perfetto del primo. Io dico che non disturbò niente; io dico che leggi

come questa, che esaminiamo, vengono sempre imperfette; giacchè, come giustamente affermava ieri l'onorevole ministro, e come dissi anch'io nel mio primo discorso, sono leggi che subiscono l'influenza di molti interessi, legittimi sì, rispettabilissimi sì, ma che pure vengono a cozzo, a contrasto fra di loro. E quando per avventura da una Camera legislativa esce approvato un disegno come questo, tale da poterlo chiamare, come giustamente affermava l'onorevole ministro ieri, l'embrione di una buona legge, io credo che c'è da esserne contenti.

Il resto deve farsi durante l'esecuzione, deve essere affidato al senno, all'energia, alla perspicacia di colui, il quale è chiamato ad attuarlo. E che l'onorevole Baccarini abbia senno, volontà ed energia per attuar bene questa legge o embrione di buona legge io non ne dubito; ed è perchè non ne dubito che mi ostino a richiedere da lui lo sforzo di tutto il suo ingegno affinché sia trovata una soluzione, la quale, nel mentre non turbi l'esecuzione della legge, assicuri che questa legge giungerà pienamente a compimento.

Detto ciò a giustificazione dell'operato della prima Commissione, io vengo ad esaminare se la Commissione esaminatrice tenne conto delle norme da seguirsi nella scelta, e se delle indicazioni date da questa Commissione si sia tenuto oggi conto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici nel fare la distribuzione e l'assegnazione delle somme alle varie linee di ogni categoria.

Signori, una questione di distribuzione e di scelta di linee era cosa gravissima ed intricatissima, e non poteva non affacciarsi alla mente di una Commissione, la quale mise tutto il suo essere per studiare quanto meglio seppe e potè questa legge.

Diffatti noi ce ne occupammo; e dopo di aver esaminato la questione in tutti i modi, siamo venuti a delle conclusioni generali sotto la forma legislativa: ma abbiamo tuttavia concretato il nostro pensiero nella relazione.

Diffatti (perdonate se cito me stesso, ma nel farlo non intendo che leggere il pensiero della Commissione che mi autorizzò a pubblicarlo) diffatti a pagina 27 della relazione illustrativa del disegno di legge noi dicevamo così:

« A questo punto una nuova questione si affacciava; ammesso che tutti i consorzi (si diceva) stanziassero nello stesso tempo i fondi indispensabili e chiedessero la priorità della ferrovia nella quale sono interessati, come dovrebbe lo Stato regularsi per soddisfare alle loro legittime esigenze dal momento che il capitale da spendere annualmente è determinato e limitato per legge?

« La difficoltà è grave noi non lo neghiamo, ma

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

non così da non prestarsi ad una plausibile soluzione.

« E prima di tutto l'articolo 26 del disegno di legge riconosciuto accettabile dalla vostra Commissione stabilisce la somma, di cui il Governo può disporre annualmente per le ferrovie di cadaun gruppo, o categoria, nei confini dell'annualità collettivamente assegnata. È evidente quindi che lo Stato non può allontanarsi da questo limite, e non è strano che questo venga confermato chiaramente in uno degli articoli, che alle costruzioni delle ferrovie provvede. Ma se restano in tal modo eliminate le difficoltà relative, sorgono invece le difficoltà speciali, giacchè bisogna trovare le norme per determinare quali linee dello stesso gruppo debbano avere la precedenza. Per giungere a tale determinazione pare a noi che tre elementi debbano essere consultati. In primo luogo: l'importanza relativa delle linee, di cui deve essere giudice ed arbitro il Governo di un gran paese, perchè meglio alla portata di giudicare delle necessità nazionali, può prevedere quali ferrovie potrebbero in un prossimo avvenire tutelare meglio gli interessi commerciali e militari della nazione; in secondo luogo: quei santi principii di giustizia distributiva, di cui abbiamo parlato al paragrafo 4° del capitolo 1, i quali trovano la loro base nei prospetti statistici da noi allegati alla presente relazione; finalmente la solerzia degli interessati nel chiedere e nel destinare i fondi indispensabili per il contributo. Ma volendo premiare il coraggio e l'avvedutezza di buoni ed oculati amministratori, la Commissione ha messo una eccezione alla regola, la quale non arreca punto un maggiore aggravio allo Stato e può in taluni casi essere adeguato compenso ai sacrifici che una provincia volesse imporsi in prospettiva di un bene maggiore ed immediato. »

Da questo si vede chiaramente quale fu il pensiero della Commissione, alla quale io mi onorai d'appartenere. In primo luogo di provvedere alla costruzione di quelle linee, le quali hanno un'importanza nazionale, un'importanza che interessa tutto il consorzio italiano, dopo di quelle altre linee che sono chiamate a sviluppare l'attività, il progresso, le industrie, lo stato economico in quelle contrade dove ce n'è scarsezza, o dove manca; finalmente delle altre linee, per le quali gli enti interessati si imposero dei sacrifici. Non discorro dell'eccezione fatta in favore di quelle linee per le quali fu fatta anticipazione intera della somma bisognevole per la costruzione, nel qual caso nessun disturbo ne viene alla finanza dello Stato.

Ora nel fare la scelta delle linee il Ministero ha seguito questi concetti?

A me pare di no.

Io credo che il Ministero interpretando o spiegando l'ultima parte dell'articolo 9 con il pensiero espresso dalla Commissione, non avrebbe potuto giungere a quelle conseguenze cui egli giunse.

Egli non aveva da spendere nel 1880 che 9 milioni. Con questi 9 milioni avrebbe dovuto di preferenza provvedere alla costruzione delle linee, alle quali la legge aveva accordato la preferenza; quindi avrebbe dovuto scegliere, ispirandosi ai grandi interessi nazionali, e se restavano somme disponibili doveva applicare queste somme in ogni categoria a quelle delle altre linee residuali che rispondevano ad un sentimento di necessità e di bisogno, a quelle linee che dovevano sviluppare i traffici, i commerci, le industrie, l'economia pubblica in quelle plaghe dove sventuratamente ancora o mancano o sono scarse.

Questo, a mio credere, il Governo non fece, nè applicò interamente il proprio sistema. Perciocchè, giova ripeterlo, seguendo un sistema opposto, seguendo un sistema di perfetta uguaglianza, egli avrebbe dovuto non trascurare nessuna linea; fare un riparto aritmetico, dividendo fra le varie linee in proporzione del valore della costruzione, le somme di cui poteva disporre. E che tale, non altro, fosse il criterio della scelta preferito dalla Commissione ed anche dall'onorevole ministro Baccarini, quando propose il primo disegno di legge, io cercherò di dimostrare.

Tanto la prima Commissione, quanto l'onorevole ministro Baccarini, introdussero nei loro studi una tabella di riparto delle somme di cui si poteva annualmente disporre; tanto la Commissione quanto il ministro Baccarini, introdussero nella legge delle tabelle, nelle quali veniva indicato il numero di anni occorrente per la costruzione di ciascuna linea. Prendo ad esempio la tabella dell'onorevole ministro Baccarini, riguardante la prima categoria, e la metto a raffronto della sua tabella, pel riparto delle annualità. Il ministro Baccarini presentava una tabella per la costruzione di quattro linee di prima categoria, per la complessiva somma di 114 milioni, escluso il materiale mobile. Era indicato che due di queste linee si sarebbero compiute in sei anni, due in tre anni. Se il ministro Baccarini avesse a questa sua tabella applicato il principio che egli applica oggi, cioè il riparto della somma in modo uniforme e tale da cominciare i lavori ad un tempo, che cosa sarebbe accaduto? Sarebbe accaduto che il ministro Baccarini, principiando l'esecuzione dei lavori di queste quattro linee in quest'anno, fra tre anni due sarebbero state compiute, le altre due lo sarebbero state al sesto anno.

Evidentemente il ministro Baccarini, seguendo questo sistema, si metteva nella condizione di dover pagare l'opera in sei anni. Fin qui mi pare che non si possa osservare nulla in contrario. Ebbene, se noi riscontriamo la tabella dei riparti delle somme, vediamo che gli assegni sono distribuiti nel periodo di nove anni; d'onde ne consegue una di queste due cose: o si dovevano cominciare dapprincipio due linee e due altre al quarto anno, oppure le linee che pure avrebbero potuto compiersi in tre anni avrebbero dovuto trascinarsi per un lungo periodo di nove anni per potere essere soddisfatte in eguale periodo di tempo per un nono della spesa in ciascuno dei nove anni.

Lo stesso potrei dire per le altre categorie. Potrei pigliare la seconda categoria dell'onorevole Baccarini, ad esempio, e troverei che il termine massimo per la costruzione era otto anni; e pure la distribuzione della somma che si riferisce a questa seconda categoria si effettuava in quindici anni.

Dunque, o si doveva cominciare successivamente la esecuzione delle opere della seconda categoria, cominciando da quelle che richiedevano maggior numero di anni o di tempo; oppure bisognava ammettere che quelle che richiedevano minor tempo per la costruzione si trascinarono per il lungo periodo di quindici anni per poter essere soddisfatte e remunerate contemporaneamente alle linee, che richiedevano per la costruzione un tempo maggiore.

Il sistema adottato conduce a questo stranissimo assurdo, che nel mentre le 14 linee, per esempio, della seconda categoria attuale stanno per cominciarsi oggi ad un tempo, nonostante la disparità loro relativamente al tempo necessario per la costruzione ed alle somme pel complemento di ognuna di esse bisognevole, esse sono condannate a camminare di pari passo.

E nel mentre che per talune s'impiegherà il tempo tecnicamente necessario alla costruzione, le altre che richiedono un tempo minore dovranno trascinarsi, prima di essere completate e pagate, per 17 lunghissimi anni, quanti sono gli anni necessari pel rimborso delle spese della prima categoria, e per 21 anni se appartengono alla seconda o alla terza. Questo per me equivale a dire che dovendo cominciare un ingente massa di lavori senza avere i danari proporzionati alle costruzioni che andiamo intraprendendo, dobbiamo fare di queste due cose l'una: o accrescere il capitale disponibile per le costruzioni annuali, come disse ieri l'onorevole Baccarini, o diminuire il numero delle costruzioni tenendo quelle che si andranno principiando in relazione con le somme di cui possiamo disporre annualmente. Io, per ciò che mi riguarda, penso che

sarà una bellissima cosa se si potranno aumentare i 60 milioni annuali, ma dubito che abbiamo la potenza finanziaria per farlo; e questo fu il motivo per cui nè le Commissioni, nè la Camera vollero pigliarsi l'impegno di affrontare una spesa maggiore della cifra ora ricordata.

C'è un terzo mezzo, è vero, ed è il mezzo che ha adoperato l'onorevole Baccarini, col quale cominciate tutte le ferrovie in una volta se ne fa durare la costruzione per tutti i 20 anni.

In questo caso, che è a mio avviso il peggiore, ci rassegheremo a viaggiare sulle nuove strade ferrate al 21° anno, con pregiudizio non solo di quelli che vogliono avere una ferrovia, ma anche con pregiudizio degl'interessi dello Stato, il quale se non ha le linee complete non potrà ricavare nessun beneficio nè morale, nè economico, nè finanziario da questa spesa enorme che si è assunta con grave peso dei contribuenti.

Come ognuno vede quindi la situazione è divenuta difficilissima, sol perchè non si è tenuto conto degli interessi della generalità; e conseguentemente dei principii che avrebbero dovuto informare l'esecuzione della legge. Si è voluto invece contentare il maggior numero d'interessi possibile.

Ieri l'onorevole Baccarini, rivolgendosi all'onorevole Zanolini ed a me un argomento *ad hominem*, diceva: si provino quelli che credono di fare escludere delle linee dal riparto che ho fatto. Eh! onorevole Baccarini; io non mi ci provo davvero. E non mi ci provo per i motivi seguenti. Prima di tutto, perchè non ho nè il diritto, nè il dovere di provarmici. Secondo, perchè oramai a provarcisi c'è pericolo d'uscirne colle spalle rotte: giacchè la cosa è fatta e sarà molto più difficile a smuovere la cosa fatta, anzichè farla di nuovo.

A mio credere, era lei che ci si doveva provare, lei verso cui il Parlamento e la Commissione avevano avuto intera fiducia quando dissero che la scelta della linee andava fatta dal Governo, l'unico che trovasi nella migliore condizione, per giudicare quali siano le linee d'interesse generale che debbono preferirsi e quali tra quelle d'interesse non generale meritino la precedenza.

Ella invece ha contentato tutti; ha domandato: volete voi, onorevole tale che si tolga la vostra linea? Quello ha risposto: no. E poi al tal altro ha domandato: desidera che si tolga la sua? E l'altro ha risposto: no, neppure. E sarei per dire che se avesse domandato a me, qualora avessi interesse ad una determinata linea, risponderei anche io di no. Ma non è così che doveva rivolgersi la domanda, a mio credere. Io avrei domandato alla Camera se volesse avere le ferrovie in 20 anni, o non averle? Ed

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

io credo che quando la dimanda fosse stata posta così, ognuno avrebbe riflettuto prima di dare la risposta. Giacchè per me, la distribuzione delle somme, così come è stata fatta, porta alla conseguenza d'averle o non averle le ferrovie, o quanto meno (per non sentirmi dire che ho esagerato) io affermo che le ferrovie invece di costare un miliardo e 500 milioni, costeranno 2 o 3 miliardi. Perciocchè, onorevole ministro, è evidente che dovendo condurre le opere col denaro che si ha disponibile, bisognerà mettersi in condizione di fare tante opere per quante ce ne stanno nelle somme messe a disposizione sua in un anno. E siccome per l'esecuzione di tutte le opere si richiedono 20 anni, così bisogna concludere che intraprendendo tutte le opere ad un tempo, si dovrà stare 20 anni colle opere stesse incomplete.

Ma, in questo caso, avverrà che le 150 mila lire di opere, eseguite quest'anno e dipendenti da un progetto del valore di più decine di milioni, l'anno venturo non si troveranno. Io domando se ciò non sia esatto all'uomo tecnico, non lo domando all'onorevole ministro. Egli, che è sapientissimo in questa materia, potrà dirci se, lasciando queste 150 mila lire di opere di terra eseguite quest'anno esposte alle intemperie, alle vicende del tempo, le troveremo tutte l'anno venturo o se invece non saranno scivolati i terrapieni, se i tagli non avranno bisogno di essere rifatti. E così ricominceremo da capo. Se dopo ciò si tiene conto che per 5 o 6 anni non siamo in grado di destinare ad ognuna di queste linee una somma maggiore di 200 o 300 mila lire ritesseremo continuamente questa tela di Penelope, rifacendo quello che avevamo fatto nell'anno prima; rifacendolo se non interamente, certamente nella parte maggiore. Ed allora arriveremo al ventesimo anno con tutte le linee incomplete, senza che ancora si sia potuto percorrere un chilometro di ferrovia; ed avremo, invece di un miliardo e mezzo, speso due o tre miliardi. E, se avessimo spesi tre miliardi, perchè sono stati sbagliati i calcoli, pazienza; ma sarà un dolore acerbo per tutti il sapere che avremo speso il di più, solo perchè non avremo saputo impiegare il miliardo e mezzo che era a nostra disposizione. (*Interruzione a bassa voce dell'onorevole Zeppa*) E, per soprammarchato, giusto come mi suggerisce l'onorevole mio amico Zeppa, avremo avuto l'impiego di un capitale che non frutterà niente per venti anni; e fino all'ultimo quarto d'ora dei venti anni non ne avremo avuto alcun beneficio nè materiale, nè morale.

Ora, la funzione del Governo, me lo perdonino, ma io la intendo in un'altra maniera di quella che appare dal discorso pronunziato ieri dall'onorevole Baccarini. Sbaglierò forse, anzi deve essere così,

perchè evidentemente veggo che io sono solo e che il ministro è seguito.

Comunque sia, voglio dire quello che penso.

Credo che la funzione del Governo sia di ente moderatore; egli deve affrettare i tardi e trattenere gli impazienti. C'è una via di mezzo che interessa la generalità, e questa è la via che tutti dobbiamo seguire quando vogliamo tutelare gli interessi della generalità a fronte degli interessi singoli. Ora quando l'onorevole ministro portava la questione nel campo già da me indicato, quando diceva provatevi, ed interpellava gli uni e gli altri per sapere se sarebbero stati con lui, o con coloro che si manifestavano contrari al suo sistema, egli non faceva altro, me lo perdoni, che lasciarsi rimorchiare. L'ufficio del Governo era dunque invertito, in vece di farla da moderatore, in vece di farla da arbitro, egli la faceva da condiscendente, egli immolava gli interessi generali agli interessi individuali. Capisco che queste parole non suoneranno gradite ai miei colleghi, ma me le lascino dire. Sono uno sfogo dell'anima, sono uno sfogo onesto, uno sfogo che non ha origine da interessi individuali, ma dal rammarico di vedere in qualche maniera abortita un'opera nella quale tutti avevano messo della passione, ed io ne avea messa forse un poco più degli altri. Non mi illudo, sono persuaso che rimarrò solo nè tenterò fare il famoso esperimento a cui sono stato invitato.

A restar solo, sono avvezzo. Avrò il conforto di avere detto quello che la coscienza mi dettava, e forse, come altre volte mi è succeduto, avrò il magro conforto di sentirmi dire, quando più non sarà tempo per prendere una savia risoluzione, avevate ragione.

Se non che l'*avevate ragione* si riferisce al tempo passato, ed è un inutile rimpianto, un rimpianto che non vale a trarci dagli imbarazzi nei quali siamo ingolfati, nei quali ci ingolfiamo tuttodì. Sono persuaso che avrò gridato nel deserto, sono persuaso che le linee si costrurranno a 150 a 200,000 lire per linea per i primi 4 o 5 anni, cioè finchè non si farà un margine maggiore a disposizione del Ministero; sono persuaso che le mie parole saranno state inutili, che avrei potuto risparmiarle, ma ciò non ho potuto fare, perchè ho voluto mettere la mia coscienza in salvo.

Ho detto dov'è il pericolo, l'ho detto, come altra volta, con sentimento onesto e non per ferire nessuno: adesso che la parola è uscita e non ha più potenza di ritornare, provveda chi ha il dovere di provvedere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zanolini; però mi permetto di fargli osservare che ha

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

già parlato due volte in merito, ed una per fatto personale.

ZANOLINI. Non ho domandato di parlare.

PRESIDENTE. Ieri lo chiese: vuol dire dunque che rinunzia di parlare.

L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare. (*Conversazioni*)

Prego di far silenzio.

NICOTERA. L'Italia ha tre grandi necessità cui provvedere: l'esercito, la marina e i lavori pubblici. Se il Governo avesse avuto più ardimento e meno paura d'affrontare il voto del Parlamento, all'ora in cui siamo, a queste tre grandi necessità, si sarebbe in gran parte provveduto.

Non son pochi giorni, un eminente generale, un altissimo stratega, diceva ai rappresentanti di un popolo illustre: Un Governo debole è una sventura per il suo paese, un pericolo per i vicini. Io mi permetto d'aggiungere: un Governo debole è una tentazione per i forti.

Ma oggi non mi è consentito di parlare di tutte tre queste supreme necessità d'Italia, e debbo limitarmi unicamente alla terza di esse, alla questione cioè dei lavori pubblici; lasciando ad altri più autorevoli di me di trattare le altre due quando se ne presenti l'occasione.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, convinto egli stesso delle difficoltà che presenta la legge del 29 luglio, vi propose nel dicembre ultimo taluni provvedimenti, coi quali si dichiarava di venire immediatamente in aiuto delle classi povere, affrettando l'esecuzione di taluni pubblici urgenti lavori; però mi consenta di dirglielo, egli non ebbe tutto il coraggio che avrebbe potuto e dovuto avere in quell'occasione, chiedendo al Parlamento che modificasse la legge del 29 luglio in tutte quelle parti che creano difficoltà alla sua esecuzione.

Quali sono le cause per le quali lamentiamo oggi questi ostacoli? Bisogna dire intera la verità.

Il Ministero di quel tempo, e pare continui nello stesso sistema anche il Ministero attuale, non ebbe il coraggio di affrontare il voto della Camera.

Quel Ministero, come questo, temeva, dubitava esitava e quindi anche sapendo che quella legge avrebbe creato più tardi difficoltà, non osò proporre di rimuoverle. Così fu reso illusorio il gran beneficio che da tanti anni il paese aspetta, quello cioè delle nuove costruzioni ferroviarie.

Ma saremmo ora, per avventura, sulla buona via? Non pare; e quel che è peggio, non sorge in alcuna speranza di trovarvisi fra poco.

Io mi sarei aspettato ieri dall'onorevole Baccarini che egli, incoraggiato dalle esortazioni di vari oratori, fosse venuto alla Camera a rompere quella

corrente fatale che da qualche anno si è formata in Italia e inceppa le più vigorose volontà; mi sarei aspettato che egli si fosse provato a superare quelle malvagie insinuazioni che spesso riescono a paralizzare il bene; mi sarei aspettato che egli fosse venuto a dichiarare d'averne concretati, e presto avrebbe sottoposti al nostro giudizio, i provvedimenti necessari a liberare le sue mani dai vincoli che gli crea la legge del 29 luglio. Se l'onorevole Baccarini avesse avuto questo coraggio o lo avesse ora, prima e poi avrebbe potuto contare su tutto il mio appoggio.

E dico ciò, perchè convinto che se la legge del 29 luglio deve avere una esecuzione, questa non si possa ottenere altrimenti che lasciando una certa libertà al ministro dei lavori pubblici.

È stato osservato che col sistema adottato dalla legge, lasciando cioè al Governo l'obbligo delle costruzioni a poco per volta, a spizzico, si presentano anzitutto le difficoltà dei reclami degli interessati; poichè quando il Governo procede al riparto delle somme, non gli è possibile di contentare tutti. L'onorevole Baccarini diceva ieri a questo riguardo: « Provatevi a toccare uno degli stanziamenti; provatevi a toccare una delle somme stabilite nel riparto. » Ora io gli rispondo: sta bene ciò che dite; ma col vostro sistema siete forse riusciti a contentare alcuno? Con quel reparto avete fatto degli scontenti; e già ne avete avuto le prove e continuerete ad averne; essendo che molti degli interessati si credono lesi non trovando iscritta tutta la somma che spetterebbe alla linea da essi patrocinata. E in questo sistema, che nel primo suo saggio si è mostrato così fatale allo svolgimento di supremi interessi, sarà lecito continuare? Osservava testè savia-mente l'onorevole Morana che voi andate incontro al pericolo di disfare domani quello che avete fatto oggi; e soggiungeva: voi lavorate alla tela di Penelope, vedrete nell'inverno distrutto ciò che avete fatto nell'estate.

L'onorevole Morana ha non una, ma cento ragioni; col sistema voluto dalla legge, noi non avremo, ossia l'Italia non avrà (poichè parlo in generale, e non parlo dal punto di vista dell'interesse più dell'una che dell'altra regione), l'Italia non avrà le nuove ferrovie neppure fra quarant'anni.

Comprendo che, dopo certe peripezie, dopo certe proclamazioni d'una moralità morbosa, ci vuole del coraggio per venir qui a sostenere quest'ordine di idee. Ma chi si sente la coscienza di potere a visiera alzata affrontare la calunnia (e l'onorevole Baccarini deve sentirsi questa coscienza), non può certamente aver paura di affrontare questa grossa questione nell'interesse del paese. È tempo ormai, o si-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

gnori, di farla finita colle calunnie dei *carrozzini* e dei *carrozzoni*. Dinnanzi a noi non ci deve essere che un solo pensiero, quello di mantenere ciò che si è promesso, quello di eseguire ciò che si è disposto; quello di vivificare una legge, destinata, se si va innanzi così, a rimanere lettera morta.

Quale è dunque il sistema che, secondo me, dovrebbe seguire il Governo onde assicurare la costruzione delle nuove linee? Il sistema che ci metterebbe nel più breve tempo possibile in questa condizione, è quello delle concessioni. Se dipendesse da me, darei all'onorevole Baccarini la facoltà di stipulare le relative convenzioni, e modificherei fin d'ora... (*Segni negativi del ministro*)

Non vuole che io abbia fiducia in lei?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. È troppa.

NICOTERA. È una prova di fiducia che le do.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Lo ringrazio, ma è troppa.

PRESIDENTE. Proseguo, onorevole Nicotera, non si lasci distrarre.

NICOTERA. Dicevo dunque che modificherei fin d'ora le distinzioni introdotte nella legge del 29 luglio 1879; distinzioni derivanti dalla condizione del Ministero d'allora che non aveva il coraggio di affrontare risolutamente il problema delle nuove costruzioni ferroviarie, non essendo sicuro della maggioranza della Camera, e doveva perciò procedere pieno di riguardi e di timori.

Ma seguendo il sistema delle concessioni altereremmo forse le condizioni del nostro bilancio? Rispondo recisamente: no; però, prima di dimostrarvelo, lasciatemi fare, a questo proposito, una breve dichiarazione.

Per ciò che mi riguarda, io non sono punto disposto a volere che queste nuove costruzioni di ferrovie siano affidate ad una grande società. L'esperienza a qualche cosa deve servirci, e noi abbiamo imparato che quando un grosso affare di costruzioni si conclude con una società, accade quasi sempre che la società si affretta a costruire la linea più facile, e lascia da parte o ritarda moltissimo quelle più difficili.

Una voce. Le ferrovie meridionali!

NICOTERA. Quindi io che desidero che le nuove linee si facciano nel più breve tempo possibile, vorrei che per ogni linea vi fosse una società costruttrice, perchè solo in questo modo potremmo avere, anche prima del termine stabilito dalla legge, le strade da tanti anni reclamate, da tanti bisogni giustificate.

E ora che la dichiarazione è fatta, ripeto la domanda: il sistema delle concessioni, che ho proposto, altererebbe le condizioni del nostro bilancio?

Credo di no; quando si hanno disponibili sessanta o sessanta due milioni all'anno, è facilissimo trovare delle società che anticipino il capitale necessario per la costruzione delle strade, facendole più presto di quello che la legge disponga, e mettendo il Governo in condizione di regolare, nel modo che a lui torna più comodo, i pagamenti.

Ma si potrebbe obiettare: e l'interesse del capitale che la società impiega per le costruzioni?

Ed io alla mia volta risponderò: la perdita che voi farete seguendo il vostro sistema, cioè i danni che subiranno necessariamente le opere, la cui costruzione può durare tra i venti e i quarant'anni, non li tenete in alcun conto?

È evidente che un costruttore il quale deve eseguire i lavori di una strada che voi pagherete in dieci, dodici e quindici anni, se in cinque o sei vi compie ogni cosa, lo farà a patto che gli sia ben garantito l'interesse del suo capitale; ma il beneficio economico che avrete procurato al paese, anticipando di sei, di cinque, di quattro anni la costruzione delle strade, dimentichereste forse di valutarlo? Dimentichereste che esso si estende anche al sistema tributario? E chi di voi non sa che quando il paese sarà in condizione di svolgere tutte le industrie, di rendere produttive tutte le sue ricchezze, allora avrà modo di pagare più facilmente le imposte? Ora è evidente che solo a fare il calcolo degli interessi che dovremmo pagare sulle somme anticipate dal costruttore per eseguire l'opera in un tempo minore, troveremmo certamente il nostro tornaconto e quello del paese nel seguire il sistema che ho avuto l'onore di raccomandarvi.

È stato osservato dall'onorevole Romano e molto opportunamente rilevato dall'egregio relatore di questo bilancio, che la legge del 29 luglio non nega punto al Governo questa facoltà, e sarebbe veramente strano che il Parlamento facesse una legge per negare al potere esecutivo la facoltà di presentarne un'altra. Ma bisogna essere di buona fede, ha detto l'altro giorno l'onorevole Spaventa; la legge in una parte ha avuto piena fiducia nel Governo e gli ha consentito la facoltà di fare delle concessioni, in un'altra parte ha voluto assolutamente interdire al Governo questa facoltà e l'ha taciuto.

Dunque credo che oggi non possa assolutamente sostenersi che il ministro dei lavori pubblici, con la legge tal quale è, sia autorizzato a fare delle concessioni, il che è ben diverso dal presentare dei progetti.

INDELLI, *relatore*. E questo ho detto.

NICOTERA. Ma io non parlo all'onorevole relatore, parlo all'onorevole Romano...

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 5 MARZO 1880

ROMANO. Ed io chiedo di parlare. (*Uarità*)

NICOTERA... il quale ha sostenuto, che il Governo con la legge attuale è abilitato ad accordare concessioni.

So perfettamente che l'onorevole relatore non è in quest'ordine di idee; ma per parte mia riconosco che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha pienamente ragione sostenendo che egli con la legge com'è non abbia la facoltà di accordare concessioni ferroviarie, ma ha, lo ripeto, certamente quella di presentarne i progetti alla Camera.

Però mi sono un tantino allarmato ieri quando parlava l'onorevole Baccarini. La legge che egli presentò alla Camera la prima volta che fu ministro dei lavori pubblici era ben diversa dall'altra approvata, come quella che era fondata sul principio delle concessioni, che è pure il mio, mentre il suo successore, il compianto Mezzanotte, presentò un'altra legge e seguì un'altra via, appunto perchè, come ho già detto, egli, per le condizioni politiche di allora, non ebbe il coraggio di affrontare risoluto il voto della Camera. (*Bisbigli*)

Ma giacchè l'onorevole Baccarini era convinto che il sistema migliore fosse quello delle concessioni, ieri non doveva venire a dichiararci: ora che la legge è fatta così, io l'accetto; perchè, secondo me, un Governo non deve assolutamente accogliere senza beneficio d'inventario ciò che hanno fatto i suoi predecessori. Noi abbiamo quotidianamente lo esempio di leggi che, presentate da ministri non di partito avverso, ma dello stesso partito, furono dai successori lasciate cadere o ripresentate con modificazioni sostanziali, che ne alteravano completamente la portata. Quindi se l'onorevole Baccarini era convinto, e debbo ritenerlo, che il sistema migliore fosse quello delle concessioni, egli non aveva da fare che una cosa molto semplice, proporre, cioè, una legge per modificare le disposizioni della legge precedente.

Ma c'è di più: non credo neppure che egli abbia bisogno di presentare questa nuova legge, perchè con quella facoltà generale, che il Governo ha di concedere appalti di ferrovie, quando li creda opportuni e consentanei agli interessi del paese, l'onorevole Baccarini non ha da fare altro se non presentare alla Camera le sue proposte di concessione da lui studiate e credute accettabili.

Un'altra cosa che ha detto pure ieri l'onorevole Baccarini mi ha parecchio preoccupato. L'onorevole ministro ha detto: come volete che io vi dica ora se posso fare delle concessioni, quando mancano gli studi necessari? Lasciate che si facciano, e quando avrò gli studi di tutte le linee, allora vedrò

se convenga o meno entrare nel sistema delle concessioni, o in quello degli appalti governativi.

Eh! per verità, dall'onorevole Baccarini, che è uomo tecnico, non mi sarei mai aspettata questa dichiarazione, che è contraria, è in opposizione a tutti i nostri precedenti. Quando si sono fatte concessioni a società, per costruzione di opere pubbliche, non si sono richiesti niente affatto gli studi di dettaglio. Questi si sono lasciati fare alle società; ed è stato provvidamente adottato siffatto sistema, perchè molte volte lo Stato ha subito gravi perdite su contratti di questo genere per essere risultata una differenza fino al 40 per cento fra gli studi fatti e l'esecuzione dei lavori!

E v'ha un'altra ragione ancora. Quando la società concessionaria ha avuto da eseguire i progetti studiati dal Governo, e li ha trovati sbagliati, ha iniziata subito una lite per esser rivaluta della differenza che passava tra gli studi fatti e l'esecuzione del lavoro. E ne sappiamo qualche cosa noi in Italia, dove abbiamo pagato dei milioni per un tale sistema. Sarebbe pericoloso porsi per una tal via e lasciare che il Governo faccia prima tutti gli studi di dettaglio.

Ma è egli poi vero, onorevole Baccarini, che mancano gli studi? Io potrei citarle moltissime linee, per le quali non solo sono stati fatti dai privati; non solo dai corpi morali interessati, ma pur anche dal Governo.

Non voglio indicare quali sono queste linee, perchè amo tenermi in un orizzonte elevato, ma pur nondimeno ne indico una: la linea Aosta-Ivrea. Ma che, non ci sono forse gli studi per questa linea? Ebbene che cosa aspettate per farne la concessione, la quale è importantissima anche per ragioni politiche? Ripeto ciò che dissi un'altra volta, che sarei lieto di vedere eseguita quest'opera anche prima e molto prima di un'altra linea che potrebbe interessarmi per ragioni di luogo. Dunque non è esatto, onorevole Baccarini, che manchino gli studi.

Mi si consenta un'altra osservazione. Siamo al 5 marzo, la legge è stata votata il 29 luglio: se non sbaglio sono già scorsi 8 mesi dal giorno che la legge fu votata dai due rami del Parlamento; ebbene, come si sono impiegati questi 8 mesi? Sappiamo noi qualche cosa di queste difficoltà che presentano gli studi? Molte volte, non è la prima, in questa Camera, trattandosi di ferrovie, si è ricorso al comodo espediente della difficoltà degli studi per rimandarne la concessione. Cito un esempio fra tanti: la Termoli-Campobasso, per la quale gli studi durano da anni ed anni.

Ora, se noi ci mettiamo per questa via non so quando ne usciremo. Non già l'onorevole Baccarini

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

(lo dico proprio con tutta sincerità), ma immaginatevi un ministro dei lavori pubblici che per gusto o per simpatia (visto che in Italia la simpatia o l'antipatia c'entra per qualche cosa in politica) o per fare dispetto o all'uno o all'altro (perchè anche quest'abitudine è invalsa tra noi), se questo ministro dei lavori pubblici volesse ritardare la linea A o P; ebbene, non avrebbe che da ricorrere al comodo ritrovato della difficoltà degli studi.

Quindi, ripeto francamente, che quando ieri parlava l'onorevole ministro Baccarini, sono rimasto un po' addolorato delle osservazioni che egli ha fatto, tanto nel senso di voler rimanere quasi irremovibile nel sistema adottato dalla legge del 29 luglio, quanto per la difficoltà degli studi che egli dice di non aver preparati.

Continuando, potrei fare moltissime altre osservazioni, ma non voglio abusare del tempo della Camera. Anche questo è un modo di facilitare le opere pubbliche non prolungando le discussioni. Solamente ricordo all'onorevole Baccarini che sono 20 anni ormai che una gran parte dell'Italia aspetta le nuove costruzioni; che ha salutato come un grande avvenimento la legge del 29 luglio, che il Governo molto saviamente l'ha fatta ricordare nel discorso dell'augusto Capo dello Stato.

Non vorrei che seguisse per tutte queste ferrovie quello che è accaduto per la Termoli-Campobasso; cioè che l'augusto Capo dello Stato andò ad inaugurare quella linea ponendone la prima pietra, e sono passati circa 20 anni, e l'opera è rimasta sempre a quella prima pietra. Dunque vorrei che il Governo si preoccupasse un po' più seriamente di questa questione. E con tale intendimento rivolgo all'onorevole ministro queste semplicissime domande: Crede egli di entrare nel sistema delle concessioni all'industria privata anche per le linee di prima categoria? E in caso affermativo, è egli pronto e deciso ad occuparsi seriamente dell'esame di quelle domande che gli possono essere pervenute, o che gli potranno pervenire? E in caso affermativo, quando è che crede di poter essere in grado di rendere conto al Parlamento di questo esame?

Onorevole ministro, non lo dico per nessuna ragione, neppure elettorale, perchè, come vede, io parlo in generale; il paese è stanco ormai di aspettare, e vuole fatti, non parole, e, molto meno, mistificazioni, non dovute a lei certamente, onorevole ministro, ma mistificazioni che chiamerò legali, perchè la legge del 29 luglio è davvero una grande mistificazione, e rimarrà tale se non sarà modificata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Peroni-Paladini.

PERRONI-PALADINI. Dopo una discussione che durò

40 giorni e che ci diè la legge del 29 luglio 1879, non mi sarei mai aspettato che, in occasione del bilancio dei lavori pubblici, ci saremmo nuovamente slanciati nella politica, nella economia e nella tecnica ferroviaria. Io credeva che, in occasione del bilancio dei lavori pubblici, avessimo dovuto piuttosto trattare dei mezzi come attuare la legge che avevamo votata.

Io ho trovato giustissime molte delle osservazioni fatte in questa Camera, e potrei anche trovare giustissime le osservazioni fatte testè dall'onorevole Nicotera; ma domanderei pure: È questo il momento di rientrare nello esame delle questioni ferroviarie? A me veramente parrebbe che no, e credo che si farebbe opera ben più opportuna, se si cercassero i mezzi per eseguire la legge come l'abbiamo, e quando saremo poi all'esecuzione, potremo vederne gl'inconvenienti, e di mano in mano procurare con appositi articoli di legge di apportare quegli emendamenti che l'esperienza ci mostrerà opportuni.

Noi abbiamo votato una legge la quale è stata una legge di opposizione al sistema delle concessioni. Oggi forse ci potrebbe essere una corrente contraria; ma lasciamola prima crescere e sviluppare; e non facciamo che si dica di noi che siamo buoni a disfare le leggi prima di averle messe in attuazione.

Detto ciò, io vengo ad un argomento che mi pare più opportuno. Non intendo per nulla di entrare nella discussione generale. Io aveva proposto una interrogazione, che fu ritirata dietro l'interpretazione datale dall'onorevole Vollaro. Però, dopo la risposta dell'onorevole ministro, credo necessario di esporre qualche osservazione, per mostrare fino a che punto io possa essere d'accordo col ministro, e nel tempo stesso significargli taluni dubbi, che desidero mi vengano da lui chiariti.

Prima di tutto io debbo scagionarmi di un'accusa, che mi si è in certa guisa mossa, di avere, cioè, fatto molto strepito per nulla, in occasione della pubblicazione delle *Disposizioni e studi* della Commissione nominata dall'onorevole ministro. L'onorevole ministro ha detto che ha nominata la Commissione in *camera charitatis*, e per suo esclusivo uso e consumo.

Io era di un'opinione perfettamente opposta; e, quando ho visto che era nominata con tanta solennità, perchè vi è un decreto ministeriale; quando ho visto la qualità delle persone nominate, perchè ci sono nientemeno che quindici ingegneri e parecchi onorevoli deputati; quando ho visto che i verbali della Commissione erano stati pubblicati per le stampe e distribuiti a tutti i deputati; quando poi ho visto che lo stesso onorevole ministro ha tenuto

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 5 MARZO 1880

conto dei pareri di quella Commissione nelle note inviate alla Commissione del bilancio; allora veramente io ho creduto che qualche cosa di ufficiale ci poteva essere. E siccome le conclusioni della Commissione mi parevano evidentemente in opposizione all'articolo 16 della legge del 29 luglio 1879, così io aveva proposta la mia interrogazione. Però l'onorevole ministro ha dichiarato che in quanto alle linee principali egli intende che non sia da applicarsi nessuno di quei sistemi che la Commissione ha escogitati; ed in questo sono perfettamente d'accordo con lui, e sono soddisfatto della sua dichiarazione. L'onorevole ministro ha detto ancora che egli intende per tutte le linee in generale riservarsi la facoltà d'introdurre quelle economie reclamate dai progressi della scienza e della tecnica ferroviaria, sempre mantenendo il sistema comune di costruzione, mantenendo, cioè, sempre costante la velocità ordinaria; ed in questo non posso essere in disaccordo con lui. Io lo debbo poi ringraziare di avere fatto cenno a due linee, la linea Eboli-Reggio con l'altra, che ha chiamato sua continuazione, Messina-Cerda, che si potrebbero ritenere come una sola linea e chiamare con un solo nome ROMA-PALERMO; e a queste ha detto essere impossibile applicare il tipo economico della Commissione; perchè destinate a mettere in comunicazione diretta Palermo con Roma; egli ha soggiunto che vuole questa linea celere come il pensiero: e di questo io prendo atto, e ringrazio l'onorevole ministro.

Però vi è un punto, su cui mi pare che la luce dall'onorevole ministro portata in questa questione, sia in certo modo offuscata. Il punto oscuro è questo: il ministro quando ha parlato delle modifiche introdotte dalla Commissione è entrato in esami tecnici; ha parlato delle curve, delle pendenze, dell'armamento: ha detto che le curve sono ammesse sino al raggio di 250 metri; che però se si potrà fare il rettilineo, non si andrà alla curva, e se la curva potrà essere sviluppata a 400 metri, non s'andrà ai 250 metri. Questo si capisce; però vorrei domandargli quali saranno le istruzioni che verranno date agli ingegneri. Dovranno essi nei loro studi tener conto delle difficoltà tecniche o delle difficoltà economiche? Mi spiego meglio. Dovranno gl'ingegneri attenersi a 250 metri quando troveranno un ostacolo tecnico, oppure quando potranno fare un'economia? Se, per esempio, una curva a raggio di 250 metri potrà dare un'economia di 10 o di 20 mila lire, dovranno ricorrere alla curva o fare il rettilineo che costerebbe di più? Questo mi pare un punto importante, e che vuole essere chiarito. Lo stesso vale per le pendenze.

Sa l'onorevole ministro cosa può avvenire? Gl'in-

gegneri, quando avranno per istruzione di procurare le possibili economie, ricorreranno naturalmente alle curve di raggio minore, s'acconcieranno anche ad una pendenza maggiore di quelle ammesse nelle ferrovie a sistema comune. Così verranno ad adottare un sistema di costruzione che finirà per riescire, secondo il debole mio avviso, a scapito della velocità. Ora pregherei l'onorevole ministro di volere stabilire come norma assoluta, che nel fare gli studi si debba tener ferma ed inalterabile la velocità ordinaria.

La velocità delle ferrovie comuni, se debbo credere agli uomini tecnici dai quali ho attinto apposite informazioni, è di 60 chilometri all'ora. Secondo gli studi della Commissione, la velocità massima delle ferrovie a tipo economico sarebbe di 40 chilometri. Vero è che l'onorevole ministro ha voluto far credere che quella sia stata quasi una fantasticheria della Commissione. Io dico però che questa è stata logica, e dirò ancora di più, è stata sincera; dappoichè, poste le premesse, la conseguenza è quella della Commissione.

Difatti, se la costruzione si fa con curve di 250 metri di raggio, se si ammettono pendenze del 30 e 35 per mille, se la costruzione della strada si fa con un sistema d'armamento meno solido, perchè possano corrervi treni più leggeri e sieno escluse le locomotive pesanti, è naturale che non si potrà ottenere una velocità massima di corsa al di là dei 40 chilometri all'ora.

Ma è poi vero (sento dirmi) che la Eboli-Reggio e la Messina-Cerda, non sarebbero percorse da treni diretti e di grande velocità? Questo dipenderà dal sistema d'armamento; se l'armamento sarà tale da non poter sopportare treni di grande peso e di grande velocità, naturalmente si dovrà ridurre la velocità massima di 60 chilometri a 40, e per conseguenza avrete fatto una linea che, invece di congiungere nel modo più diretto la Sicilia a Roma, sarà più lunga, per ragion di tempo, all'altra che gira pel Jonio.

D'altronde, se volete fare una linea utile, dovete farla così celere da vincere la concorrenza delle linee marittime. Non dimenticate che voi avete attualmente le linee marittime da Palermo e da Messina a Napoli e da Messina a Palermo.

Nella corsa da Messina a Palermo per mare, si impiegano 10 ore, (parlo di ore poichè questo è il miglior modo d'intenderci). Da Messina a Napoli 16 ore; da Palermo a Napoli 15 ore; se farete una linea che partendo da Palermo per arrivare a Napoli, impieghi 34 o 36 ore, aggiungendovi il passaggio dello stretto, chi credete voi che prenda la via di terra e lasci la via di mare? Ma allora domando io:

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

perchè far tanta spesa per una linea che non sarebbe esercitata utilmente? Pensate che il movimento sulla linea Eboli-Reggio deve venire necessariamente dalla Sicilia.

Mi direte che sarà meglio per noi; se avremo le linee di mare, avremo due mezzi di comunicazione invece d'uno. Rispondo subito che quando queste linee saranno compiute, di necessità, e per legge, devono cessare le sovvenzioni alle linee marittime. Allora delle due l'una: o cesseranno le linee marittime, e noi, di Sicilia, invece di guadagnare con le nuove ferrovie avremo perduto; o si manterranno le linee anche senza sovvenzione, e le nuove linee ferroviarie diverranno del tutto passive.

V'è poi un'ultima considerazione che mi muove a parlare, ed è una considerazione eminentemente politica. In quanto a me devo dire la verità, se mi ispirassi ad un interesse puramente locale, preferirei i *tramways* a qualunque ferrovia, di tipo economico od ordinario: ma per unire gli estremi punti della penisola a Roma, ritengo necessarie le linee che possano ammettere treni a grande velocità; egli è per questo, che io ho caldeggiato la linea Eboli-Reggio; è antica mia aspirazione vedere in comunicazione diretta e continua la Sicilia col continente.

Sapete, onorevoli colleghi, perchè la Sicilia non è conosciuta? Appunto perchè la Sicilia è separata dal mare. Io vorrei fare una domanda a tutti gli onorevoli colleghi che siedono in questa Camera, per sapere quanti sono quelli che hanno fatto un viaggio sino in Sicilia? Che ci sia andato qualche ministro, lo so, o qualche membro di Commissioni d'inchiesta, o qualche rarissimo viaggiatore; ma in generale è certo che tutti noi deputati siciliani abbiamo fatto il giro di tutte le principali città del continente, ma dei deputati del continente pochissimi sono andati in Sicilia. E la ragione è appunto questa che si ha paura del mare. E non è solo la paura del mare, ma è soprattutto l'incertezza del ritorno che impedisce il movimento.

Quando noi abbiamo le ferrovie a disposizione, non solo abbiamo la facilità dei mezzi di comunicazione per tutti i giorni, in diverse ore del giorno, ma abbiamo la sicurezza del ritorno a giorno fisso; invece quando si deve prendere la via del mare, il mare non è a nostra disposizione, noi non abbiamo la certezza del ritorno a giorno fisso. Ciò basta per impedire il movimento delle persone verso la Sicilia.

Ora ciò che cosa importa? Importa che non solo la Sicilia è geograficamente distaccata dal continente, ma è pochissimo conosciuta. Io desidererei che ci fosse un mezzo di comunicazione rapidissimo, e tale da invogliare tutti gl'Italiani a percor-

rere l'isola, come si fa sul continente; vorrei un flusso e riflusso di uomini e di idee, affinchè quella unità che è stata cementata dal sangue di tanti martiri fosse resa salda da una cinta di ferro. (*Bene! Bravo!*)

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

ROMANO GIUSEPPE. Onorevoli colleghi, ho detto altra volta e ripeto oggi, che la legge del 29 luglio 1879 rimarrà lettera morta, come altre leggi che si sono fatte su molte linee delle nostre ferrovie, se non si concederanno alla industria privata. Questa verità fu riconosciuta dal precedente Ministero, e mi ha fatto dolore il sentire dalla bocca dell'onorevole ministro, che egli non aveva la facoltà della concessione per le linee della prima categoria. E maggiore meraviglia però mi ha fatto il vedere negata questa facoltà dall'onorevole mio amico Nicotera, laddove egli si mostra convinto, al pari di me, della necessità delle concessioni alla industria privata. Io comincio dall'osservare che la Commissione, per bocca dell'egregio suo relatore, ha manifestato un diverso avviso. E poichè la Commissione è l'espressione della Camera, l'onorevole ministro e l'onorevole mio amico Nicotera mi perdoneranno s'io persisto nel convincimento già espresso nello svolgere il mio ordine del giorno. Quale è lo scrupolo del ministro? Quale è l'errore del mio amico Nicotera? Lo scrupolo del ministro nasce da ciò, che mentre l'articolo primo della legge non limita la facoltà del Governo in alcuna maniera, sopra i modi della costruzione, l'articolo 17 della stessa legge, pare che la limiti, perchè dichiara che il potere esecutivo potrà concedere le altre linee alla industria privata. Quindi l'onorevole Nicotera ha ripetuto quelle osservazioni che io facevo quando si discuteva la legge, cioè: che coloro che avversavano le concessioni all'industria privata, potevano dire: *Inclusio unius est exclusio alterius*, ed anche: *Ubi lex voluit dixit, ubi noluit tacuit*.

Ebbene, per allontanare cotesto dubbio, io proponeva all'articolo 17 un emendamento. Quale era il mio emendamento? Si compiaccia l'onorevole Nicotera di bene ascoltarlo; non posso fare la stessa preghiera all'onorevole ministro, perchè non lo veggio al suo posto. (*Si ride*) « La costruzione e l'esercizio delle linee contemplate negli articoli 2 e 3 potranno pure concedersi all'industria privata, mercè convenzioni da approvarsi dal Parlamento. » Era quello il momento in cui veniva ad interpretarsi l'articolo primo ed a stabilirsi se il Governo avesse o no la facoltà di concedere, di fare delle concessioni all'industria privata salvo l'approvazione del Parlamento. Ebbene il relatore della Com-

missione, esprimendo l'opinione della medesima, dichiarava che il Governo aveva tal facoltà; e però poteva risparmiarmi dallo interpretare il mio emendamento. A questa dichiarazione della Commissione si aggiungeva: il ministro, che accettando il senso del mio emendamento, mi premurava di ritirarlo come superfluo, perchè quella facoltà che io volevo concedere al Governo, esso già l'aveva senza alcun dubbio.

Or dopo quella solenne discussione, dopo che la Commissione, il Governo e la Camera hanno ritenuto che il Governo aveva la facoltà di concedere all'industria privata le linee della prima categoria; dopo che con tali dichiarazioni si è votata la legge, a me fa grandissima meraviglia (e ne fo appello a tutti coloro che professano le dottrine giuridiche) come si possa mai dubitare che il ministro dei lavori pubblici abbia, in virtù dell'articolo 1, la facoltà di concedere all'industria privata anche le linee i prima categoria.

Ma quando ha egli l'obbligo di presentare all'approvazione del Parlamento le convenzioni, delle due l'una, o il Parlamento le approva, ed allora vi è pure una legge speciale, o il Parlamento le respinge, ed allora rimangono escluse, nè il ministro assume alcuna responsabilità.

Ma a questo ragionamento io ne aggiungeva un altro, e dimostrava che è voler fare un buco nell'acqua il pretendere che si possano, coi 60 milioni spesi a spilluzzico, fare le ferrovie. Con un tale sistema noi non avremo i vantaggi dello sviluppo economico, noi non avremo il frutto delle ferrovie, noi vedremo distrutti i primi lavori, quando si porrà mano a continuare il compimento. Quindi io prego l'onorevole ministro di voler considerare la discussione fatta al momento della votazione della legge; al modo come s'interpretano tutte le leggi; con la fiaccola delle discussioni che le precedono, e ne fanno meglio comprendere il vero loro significato.

Ora volere invertire quest'ordine naturale d'interpretazione, e, quando il legislatore ha formalmente dichiarato il senso delle sue disposizioni, il dire che si deve interpretarle in un senso diverso mi pare che sia un rinnegare l'evidenza ed il senso comune. E però io spero che l'onorevole ministro vorrà accogliere l'ordine del giorno da me proposto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Morana ha esposto anche oggi delle considerazioni alle quali, se io dovessi rispondere da tutt'altro banco che da questo, potrei in parte associarmi; soiamente mi permetto di osservargli che egli ha tratto in campo due morti: uno è il progetto che

io ebbi primitivamente l'onore di presentare alla Camera il 18 maggio 1878, l'altro la relazione che egli con tanta larghezza di vedute, ebbe a scrivere su quel progetto. Due morti dico, imperocchè la legge che oggi debbo applicare come so e posso meglio, in gran parte non ha più nulla a vedere, nè col primo progetto, nè col progetto della prima Commissione; ed a questo riguardo mi basterebbe di richiamare la sua attenzione sopra un punto capitale.

Col primo progetto si abbracciava un periodo di costruzione di dodici anni. Ora, o signori, si tratta di un periodo di ventun anni, per conseguenza di un numero di linee grandemente maggiore.

Bastano queste poche considerazioni per dimostrare che quelle qualsiasi difficoltà di esecuzione che vi sarebbero state col primo progetto, debbono essere divenute di necessità assai maggiori rispetto alla possibilità di impiegarvi una somma non maggiore di 60 milioni all'anno.

Questo ho voluto osservargli, e credo di non aver detto parola che potesse sembrare censura, nè alla relazione, nè agli atti della prima Commissione, e nemmeno della seconda. Ho troppo rispetto per le deliberazioni del Parlamento, perchè per quanto riescano diverse dai miei primi intendimenti, da questo banco, non senta altro obbligo che quello di obbedirvi puramente e semplicemente.

Adesso all'onorevole Morana, non per persuaderlo, perchè mi pare oramai difficile, ma per scagionare almeno l'opera mia debbo contrapporre qualche altra considerazione. Egli è tornato sul punto dell'interpretazione della legge rispetto al diritto di precedenza assicurato ad alcune linee, ed ha attribuito a me di aver affermato che questa precedenza la legge non l'accordava. Io veramente non ho messo in dubbio la precedenza stabilita dall'articolo 9 per alcune linee: ho detto che l'articolo 9 non stabiliva l'esclusività, altrimenti ne venivano delle conseguenze assurde, come ripeterò adesso. L'articolo 9 ha stabilito delle vere e reali precedenze a profitto dell'Ivrea-Aosta e delle linee dei capoluoghi di provincia, ma in qual senso sta questa precedenza? Nel senso, mi pare già d'averlo detto ieri, ed è questa tanto la mia opinione quanto quella della Commissione generale del bilancio, nel senso che, siccome l'articolo 15 dava diritto alle provincie per qualsivoglia linea di invocare la precedenza, questa non potesse compromettere in verun modo l'altra, anche se le provincie dei capoluoghi di provincia non avessero fatto nessun sacrificio. Ecco il senso vero, secondo me, della precedenza garantita dalla legge, e ripeto che se il legislatore avesse voluto assicurare l'esclusività, l'anteriorità delle costru-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

zioni, era inutile non solo che scrivesse l'articolo 15 e in parte l'articolo 32, ma era perfettamente logico e necessario che avesse trattata questa questione come ha trattato quella della Novara-Pino e della Solmona-Roma, per le quali due linee, non solo ha voluto assicurare la precedenza, ma ha voluto sottrarle al pericolo di dover vedere diminuita la quota corrispondente per una pronta esecuzione, ed è perciò che un articolo speciale ha separato dai fondi complessivi la somma corrispondente alla loro costruzione.

Invece per le linee dei capiluoghi di provincia non ha fatto nulla di tutto ciò, e ha confuso l'importo loro nell'insieme di tutte le linee della rispettiva categoria per le quali è assegnato un fondo complessivo. Ora, io credo che quando il Governo abbia assicurato il cominciamento delle linee dei capoluoghi di provincia nel 1880, e quando vi si destinino nella proporzione del relativo costo le maggiori somme, di cui può disporsi, abbia adempito il proprio dovere.

Ma, onorevole Morana, io vado ancora più in là, e dico: prescindiamo da questa questione della seconda categoria, dove si trovano queste linee, sulle quali vi è la precedenza; e le rimanenti? Quale è la norma che deve esser seguita nello scegliere le linee delle altre categorie? Su questo l'onorevole Morana fa un gravame molto serio al ministro dei lavori pubblici e dice: « ieri voi vi siete rivolto a questo ed a quel deputato chiedendo se si sentirebbe contento di vedere sparire dall'elenco la propria linea. » No, io non ho mai detto che la legge sia fatta per contentare tutti, nè che questo sia stato il mio intendimento. Osservi, onorevole Morana, la tabella della terza categoria: nella tabella della terza categoria vi stanno iscritte 36 linee: quante ne ho proposte? Undici.

ZANOLINI. E sono troppe.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. E perchè ho proposto queste?

Saranno troppe, onorevole Zanolini, ma la mia opinione non è stata questa.

La Camera può benissimo rettificarle, può benissimo biasimare l'opera mia, se crede, ma che cosa vuole che io facessi? Bisognava proprio che io avessi chiamato gli oppositori per dirmi quale era il giusto numero delle linee da proporsi. (*Harit?*)

Sopra 36 linee io ne ho iscritte 11. Ma che forse le ho scritte di mio capriccio? Io ho iscritto quelle che avevano un diritto acquisito, secondo l'articolo 15; buono o cattivo che sia questo articolo 15, io non debbo discuterlo, debbo accettarlo ed applicarlo. Se l'applicò male, la Camera è qui per giudicarmi.

MORANA. L'articolo 15 non è assoluto.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non è assoluto, lo ammetto perfettamente, onorevole Morana; ma ho creduto che 11 linee sopra 36 non sia una grandissima cosa; è una questione di apprezzamento questa.

Una voce. L'onorevole Zanolini... (*Altra interruzione dell'onorevole Morana non intesa.*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio. Non interrompo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Morana ha detto: ma voi avevate un criterio nella legge per scegliere e dovevate adempierlo.

La legge ha voluto prima di tutto che si provveda alle linee di vero interesse nazionale: poi vi ha dato un altro criterio, e questo usciva chiarissimo dalla discussione, ed era quello di provvedere alla costruzione delle linee nelle provincie dove era più riconosciuta la deficienza di ferrovie.

Ma è precisamente questo, onorevole Morana, il criterio che ha guidato l'opera mia. Osservi la seconda categoria. Io non avrei voluto venire su questo terreno, ma poichè mi ci si trae, bisogna bene che dichiaro espressamente che è questo il criterio che mi ha guidato.

Se io avessi dovuto seguire il criterio degli onorevoli Zanolini e Morana, alla seconda categoria non avrei dovuto iscrivere che le linee dei capoluoghi di provincia e l'Aosta-Ivrea, perchè secondo loro avevano un carattere esclusivo. Io non ho creduto che avessero questa esclusività, e per conseguenza ho dichiarato che l'articolo 15 mi ha dato norma per riconoscere il diritto a chi l'aveva acquistato.

Ma v'era anche qualche cosa di più; v'era il criterio di preferire le linee in quelle regioni dove ce n'era deficienza.

Ora vediamo quali sono le linee che ho introdotte, in aggiunta a quelle dei capoluoghi di provincia. L'Avezzano-Roccasecca, dalla Marina di Cattanzaro alla strada Veraldi, perchè c'è anticipazione e queste le lascio fuori: la Taranto-Brindisi, l'Adria-Chioggia e qualche altra. Ma forse non si è mille volte fatto il più vivo eccitamento al Governo perchè tenga conto delle leggi che rimontano fino al 1862, con cui si era dato promessa che i lavori di queste linee sarebbero stati incominciati al più presto? (*Bene! Benissimo!*)

E queste linee non erano per di più appunto in quelle provincie, in cui la viabilità ferroviaria è più deficiente? A me pareva dover seguire questo criterio; se poi mi sono sbagliato, non posso che rimettermi in tutto al giudizio della Camera; e non lo dico così bonariamente, ma in tutti i sensi...

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 5 MARZO 1880

MORANA. 150,000 franchi sono...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Onorevole Morana, mi permetta di dirle che tutte queste considerazioni possono avere un grandissimo valore, ma sono postume! (*Bene!*) È curiosa che io, il quale aveva precisamente queste idee durante la discussione generale, e che ho fatto del mio meglio per farle apprezzare senza esservi riuscito, debba oggi essere accusato di non applicarle. (*ilarità*)

Ma è così, o signori. Non è forse stato detto durante la discussione che tale era la conseguenza dell'allargamento fino a 21 anni del periodo esecutivo dei lavori? Egli ha voluto fare un confronto col primo progetto, che avevo proposto secondo le mie idee, ma io rinuncio a trarne argomento in mio favore personale.

Io ammetto che vi erano delle grandissime difficoltà anche allora per venire ad un'applicazione, ma ripeto che non solo il periodo era più corto e quindi le difficoltà diminuivano quasi per la metà; ma c'era anche una grandissima differenza. Poichè egli è voluto entrare per questa via, permetta a me, non per animare la discussione su questo punto, ma per dare uno schiarimento, di dire in che consisteva la differenza. Egli l'ha accennata in parte, vale a dire che la costruzione era facoltativa per la provincia. Ora, per legge, è divenuta obbligatoria pel Governo. V'è una differenza enorme.

Il concetto mio sarà stato espresso male, non so, ma gli atti del Ministero sono là che lo provano. Il mio conto era questo per la distribuzione delle costruzioni nei dodici anni: per le linee della tabella *A*, cinque anni, quelle della tabella *B*, sette anni. Poi si graduava nei diversi anni colla corrispondenza degli assegnamenti. Siccome la costruzione non era obbligatoria per lo Stato e nessuno andava a mettere il pallio fra le provincie perchè corressero presto, come accade coll'articolo 15, ne veniva una specie di domanda graduatoria di sua natura, secondo l'importanza della linea, secondo il bisogno delle provincie, o almeno secondo che era sentito quel bisogno. Certo non sarebbero arrivate tutte in una volta; non arrivano nemmeno adesso coll'articolo 15!

Col sistema del primo progetto, alla domanda di una provincia per la costruzione della linea che la interessava, poteva risponderci indicando in quali anni avrebbe potuto contare sulle quote del concorso governativo. Ed allora la provincia avrebbe potuto disporre le sue cose in maniera da procurarsi, come credeva e quando credeva, i capitali, calcolando sui rimborsi che le verrebbero dallo Stato per il concorso. Ma, ripeto, io non voglio entrare a far confronti di vivi e di morti.

Oggi non si tratta che di trarre il miglior partito che sia possibile dalla legge che attualmente stiamo applicando.

Dunque è verissimo che il ministro non può rivolgersi ad un deputato per dirgli: fate voi la proposta in modo veramente serio; perchè il deputato può benissimo rispondere, come risponde l'onorevole Morana: onorevole ministro, spetta a voi questo dovere! Se non che io l'ho adempiuto il mio dovere; la questione è di vedere se sono nella legge o ne sono fuori. Spetta alla Camera di cancellare o modificare l'opera del ministro, se non è conforme alla legge.

Non c'è nessunissimo male a questo riguardo, imperocchè l'interesse del paese deve esser superiore a tutte le considerazioni personali.

Io ho voluto dare all'onorevole Morana queste spiegazioni per mostrare che l'intendimento mio non fu mai quello di contentar tutti. Troppo ci manca a contentar tutti.

Il numero delle linee richieste per quelle categorie dove c'era quasi libertà di scelta, è ancora molto al di là di quel che portano le tabelle annesse alla legge: nella terza, ad esempio, di 36, se ne proposero 11 soltanto.

Ora risponderò una parola all'onorevole Nico-tera. E anzitutto lo ringrazio della fiducia che egli ha dimostrato in me e che, per una mia interruzione, ha forse creduto che io non pigliassi sul serio. Io mi sono permesso quella interruzione perchè mi pareva che me ne desse troppa della fiducia. Non dico obiettivamente, ma troppa per un ministro, da qualunque parte muova l'offerta e da qualunque numero di deputati; anche da tutta la Camera.

Per un ministro al quale si dice: vi voglio dar la facoltà di fare tutto quello che volete; di fare le concessioni senza venire al Parlamento, è una fiducia eccessiva: io non consiglierei di conceder mai a nessun ministro tanta fiducia, non l'augurerei anzi mai a nessun ministro in modo così sconfinato. Egli dice inoltre: voi avevate presentato il progetto di legge, che era fondato sul sistema delle concessioni, dunque ritornato ministro il vostro primo pensiero doveva essere quello di ripresentare un progetto per correggere la legge attuale.

Mi pare che egli abbia detto che all'epoca della presentazione del progetto di legge per 10 milioni di lavori straordinari, io avrei dovuto avere il coraggio di domandare immediatamente la modificazione della legge e questa facoltà di provvedere alle concessioni.

Veramente in occasione della presentazione di quel disegno di legge per 10 milioni di lavori

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

straordinari, non mi sono accorto che avrei fatto un incontro molto felice con una proposta così sconfitta di poteri; perchè su per giù io l'avevo chiesto, ma tutti sanno che la Camera ha limitato la facoltà alla spesa di 300 mila lire per ogni lavoro, escludendo le ferrovie; tanto che io mi trovo con avvisi d'asta stampati rispetto alle ferrovie, che forse non mi serviranno nemmeno più, perchè, per circostanze indipendenti dalla volontà di tutti, il bilancio dei lavori pubblici verrà fuori come legge, non so, forse alla fine di marzo. Ad ogni modo, dico, non era certamente in via incidentale, che io avrei potuto domandare facoltà così straordinarie. Se io avessi profittato in certo modo di una circostanza eccezionale del nostro paese, per introdurre in un disegno di legge di lavori straordinari, intesi a provvedere a bisogni di un altro ordine, una domanda di facoltà che si estendesse così sconfinatamente, credo che la Camera non avrebbe potuto fare buon viso ad essa. Io poi non ho pensato mai a presentare un disegno di legge per ritornare all'ordine d'idee, al quale s'informava il primo progetto, per una ragione molto semplice. Io non credo che sia conveniente per un ministro il pretendere di far rientrare per la finestra quelle idee, che la Camera ha cacciato per la porta. (*Voci. Benissimo! — Approvazioni sui banchi della Commissione*)

Nessuno può negare, o signori, che il concetto di lasciare al potere esecutivo le concessioni delle costruzioni fu escluso assolutamente colla votazione della legge del 29 luglio. È inutile adesso discutere il pro e contro; quale sia il migliore o peggiore sistema. Questo è un fatto che specialmente per le linee di prima categoria questa facoltà si volle assolutamente sottrarre al potere esecutivo e risulta dalle dichiarazioni stesse del ministro in risposta all'onorevole Romano.

ROMANO GIUSEPPE. Il contrario dicono le dichiarazioni.

PRESIDENTE. Non interrompa.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Onorevole Romano, io leggo qui negli atti parlamentari. È il ministro che risponde a lei: « Prego la Camera di considerare che prima si voleva concedere al Governo la facoltà di dare all'industria privata la concessione della costruzione delle ferrovie. » Questo *prima* era riferibile al disegno di legge, che io aveva avuto l'onore di presentare.

ROMANO GIUSEPPE. Legga appresso.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. « Questa facoltà eccessiva, tanto da parte della Commissione, quanto da parte del Governo, non si è voluta accettare. Ma ciò non impedisce che in qualunque tempo il Governo, se lo crede, possa venire al Parlamento a

presentare una convenzione, sia per la costruzione, sia per l'esercizio. »

Del resto, quando il ministro intendesse di presentare un disegno di legge sarebbe sempre in facoltà di farlo.

Ad ogni modo l'onorevole Romano mi pare che sia il solo a dare un'interpretazione alla legge, che proprio non so di dove possa venire, perchè è stata la parte sconfitta della legge da me presentata.

L'onorevole Nicotera ha detto che col sistema della legge attuale noi impiegheremo chi sa quanti anni prima di avere le costruzioni. E sarà vero: su questo non insisto ulteriormente. Egli poi ha aggiunto: tanto con questo sistema non contentate alcuno, perchè, anche coi prospetti presentati, ci sono di quelli, i quali non trovano l'assegnazione delle somme in corrispondenza dell'importo delle singole linee. E questo mi pare avesse detto anche l'onorevole Morana, o qualche cosa di simile.

Ora bisogna che la Camera faccia attenzione a questo, che nelle proposte del Ministero per iscrizione di somme non ci è a vedere nulla di relativo alla distribuzione sul costo totale; le somme che compariscono assegnate a ciascuna linea, eccezione fatta della linea Ivrea-Aosta, e delle linee dei capoluoghi di provincia, per le quali appunto deve tenersi conto della precedenza assicurata dalla legge, si richiedono, secondo le probabilità dell'impiego in questo anno, e secondo il tempo in cui si è potuta fare la iscrizione. Imperocchè ricorderà la Camera che ho dovuto rifare i prospetti. Quando ho avuto l'onore di presentare per la prima volta i prospetti alla Commissione del bilancio non v'erano comprese tutte le linee. Prima che la Commissione facesse il suo rapporto, sopravvennero alcune domande consimili, le quali hanno condotto la Commissione ed il Ministero a diminuire ancora le prime assegnazioni. Ad ogni modo le assegnazioni non hanno un valore rispetto al costo totale della linea.

Il costo totale della linea deve certissimamente servire di norma pel complesso della spesa, ma di mano in mano che vi sono fondi disponibili se ne farà miglior uso negli anni susseguenti.

Per esempio, quest'anno per l'Eboli-Reggio si è fatta un'assegnazione di tre milioni e mezzo, un altro anno se ne potrà fare una di 15, di 20 milioni, secondo la possibilità e l'avanzamento dei lavori. Non so se quest'anno potremo spendere la somma di tre milioni e mezzo; può darsi il caso che non vi si arrivi, perchè il bilancio verrà fuori, come legge, alla fine di marzo soltanto. Un progetto è bensì pronto, ma bisognerà fare gli appalti. Per questi non bastano otto giorni, poichè si tratta di una spesa d'alcuni milioni. In queste operazioni preli-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 5 MARZO 1880

minari si fa presto a perdere la metà dell'anno. A questo crede poter rimediare l'onorevole Nicotera. Ma l'onorevole Nicotera riconoscerà che non è la mancanza di coraggio che trattenga me dall'entrare in una strada quando la mia coscienza e le mie convinzioni me lo suggerissero. Su questo terreno credo di avere coraggio a dovizia. È questa una lode che mi posso pigliare, perchè è un coraggio da poco. Quando si soddisfa alle proprie convinzioni il resto è nulla. La differenza tra me e l'onorevole Nicotera si è, che egli crede potersi procedere speditamente senza che si abbiano gli studi per l'intera linea.

Qui bisogna che ci spieghiamo chiaramente. S'egli parla, come credo, di concessioni per la sola costruzione, gli studi completi per me sono d'un'assoluta necessità, altrimenti non saprei su che cosa fondare le convenzioni di costruzioni.

Gli studi ai quali accennava l'onorevole Nicotera esistono per parecchie linee, ma sarebbero sufficienti, quando ce ne potessimo valere per una convenzione come le solite, vale a dire che comprendesse costruzione e esercizio. In quel caso si tratta di dare una garanzia di un reddito lordo e naturalmente la ragione della garanzia sta anche per compensare le spese di costruzione; ma è ben diversa la cosa quando non si ha in vista che la costruzione pura e semplice.

La costruzione pura e semplice, importa la convenzione con una società grande in luogo degli appalti ordinari. Ora quando siamo al modo di pagare, se si fa un contratto *à forfait* si va anche più alla cieca, perchè con questi progetti incompleti, non si sa su che somma stipulare il contratto; se poi si fa una convenzione *a misura*, allora necessariamente bisogna avere il dettaglio degli studi.

L'onorevole Nicotera ha citato l'Ivrea-Aosta: gli studi che esistono servirebbero forse per una convenzione di costruzione ed esercizio, perchè in fin dei conti si tratta di una convenzione per 90 anni, e la società si rimborserebbe nel frattempo con gli utili che spera, anche supponendo che nel valutare il costo della linea, potesse aver preso equivoco del 10, 15 o 20 per cento. Ma quando si tratta di dover pagare a misura sulla qualità dei lavori, bisogna bene aver stabilito i prezzi elementari di essi, bisogna averli discussi ed approvati.

Ora dove sono questi studi? Io non li conosco: vi sono degli studi molto incompleti e sommari per parecchie linee, ma, ripeto, che possano servire a base dell'esecuzione dei lavori mediante appalti, poichè, infine, queste concessioni date a società, non sono altro che appalti a trattative private, non ve ne sono. Credo che non ve ne siano in forma e condizione tale da tranquillare una coscienza.

Imperocchè, o signori, quando un corpo tecnico costituito dalla legge per dare il suo giudizio su materie tecniche dice che un progetto non serve per farne base ad un appalto, domando io cosa possa fare il ministro dei lavori pubblici, qualunque siano le sue convinzioni contrarie al riguardo?

Dunque gli studi per fare concessioni di questa natura non esistono.

Io non rilevo altre considerazioni secondarie dell'onorevole Nicotera, imperocchè egli stesso ha già dichiarato che non erano intese a mettere in evidenza nessuna mancanza di volontà; ed a questo riguardo gli potrei dire che negli otto mesi che sono passati si sono fatti, non dico miracoli, ma certamente si è fatto tutto quello che può bastare per un uomo per credersi al sicuro da qualsiasi imputazione di mala volontà a questo riguardo. Sarà bene, sarà male, ma degli studi se ne sono fatti quanti se ne potevano fare materialmente. Io ho qui un elenco, e, se lo vuole, lo metto a sua disposizione. Io credo che ci siano progetti pronti per 24 o 25 milioni, ma progetti da appaltare, il che è ben altra cosa che progetti di massima per servire di norma tutt'al più a tracciare una linea.

Per queste considerazioni adunque alle categoriche domande dell'onorevole Nicotera io mi sento un po' riluttante a rispondere.

Egli mi domanda innanzitutto se si crede di entrare nel sistema della concessione all'industria privata anche per le prime categorie. In materia di costruzione (perchè si parla di questo) la prima e le altre categorie sono uguali.

Secondo la legge, articolo 17, per quelle linee che non fanno parte di una rete principale si possono fare concessioni all'industria privata, portando naturalmente al Parlamento la convenzione, ma concessioni di costruzione ed esercizio insieme. Quando si tratta di sola costruzione, per nessuna categoria si possono fare concessioni di alcuna fatta. Poichè è da notare che l'articolo 17 ha data facoltà di fare concessioni, e di portarle davanti al Parlamento, ma concessioni di costruzione e d'esercizio insieme: separatamente è stata esclusa qualunque facoltà nel ministro di fare delle concessioni di costruzione.

Per conseguenza è inutile fare la distinzione della prima categoria, perchè se si dovesse presentare un progetto di legge per essere autorizzati a fare concessioni di costruzione, bisognerebbe estenderlo a tutte le categorie; ma per la sola costruzione per nessuna categoria si ha facoltà di fare trattative private. In sostanza, direi quasi che la necessità di una legge resti eliminata, a meno che non si tratti di una di quelle facoltà generali, senza poi avere bisogno di tornare al Parlamento, per le sin-

gole linee. Non è vietato dalla legge attuale che si possa fare un appalto della intera linea; quando è stata fatta la iscrizione in uno dei primi prospetti, la linea ha preso la sua sede per la esecuzione; comincia dal 1880 e durerà fin quanto occorrerà in vista degli stanziamenti annuali.

La ragione di un disegno di legge bisogna cercarla nelle trattative private; bisogna procurarsi con essa una facoltà che non si ha colla legge di contabilità. Insomma, per dare ad una società *in camera charitatis* la concessione della costruzione di una linea, ci vuole un disegno di legge *ad hoc*; ecco quello che veramente manca nelle disposizioni generali della legge attuale. Io sto almanaccando, più che studiando, se da molte offerte che mi sono state presentate, posso trar fuori quella somma di criteri che potessero appunto servirmi per base di un disegno di legge per chiedere alcune facoltà generali. Non dico con ciò che io intenda fin da ora di presentare questo disegno di legge, perchè finora non ho potuto formarmi una idea concreta in proposito.

Se però vi potesse essere l'interesse dello Stato per qualche linea, non avrei difficoltà di concretare una concessione, e di presentarla al Parlamento. E non solo questo, ma credo che sarà una necessità, col tempo, di farlo; altrimenti noi saremmo costretti costituire al Ministero una officina di piccoli appalti...

Una voce dal banco della Commissione. Benissimo!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... che triplicherà forse l'azienda dei lavori.

Dunque non credo che la difficoltà sia in questo; la difficoltà vera è, ripeto, nel rendersi un conto esatto del costo delle linee, per poi esaminare quale può essere il sistema per affrettarne la costruzione.

Ma, ricordino bene, o signori, tutto ciò ritorna sempre all'applicazione di qualche sistema come quello accennato dall'onorevole Nervo e non so da chi altri; bisogna, o direttamente od indirettamente, pagare l'interesse.

Io credo che si troveranno società le quali assumano la costruzione di una linea in cinque anni, e ne ricevano il pagamento in otto o dieci senza chiedere interessi. Ma egli è ben sottinteso che se fossero disposte a ribassare il cinque per cento, non lo ribasserebbero più negli appalti: con niente si fa niente. Ed io sono d'accordo coll'onorevole Nicotera che noi avremmo ancora più interesse ad anticipare di 5 o 6 anni una linea qualunque anzi che aspettare, perchè credo che l'interesse economico sia maggiore sempre di quel piccolo interesse finanziario che noi dovremmo sacrificare.

Dopo ciò egli mi ha domandato se io sono pronto e deciso ad occuparmi seriamente dell'esame di quelle domande, che sono pervenute o potranno pervenire al Ministero.

Io, appena arrivano delle domande, me ne occupo immediatamente. Ne avrò ricevute forse 40 delle offerte di compagnie e di privati per costruire o una linea, o più linee, od anche tutte le linee di prima categoria; fondate tutte su questo concetto di costruire in cinque, sei o sette anni, e di ricevere i pagamenti secondo che sono fissati dalla legge; io non ho nessuna difficoltà di esaminarle, e dico le sto esaminando tutte per cavarne qualche costrutto, se sarà possibile.

La terza domanda poi non me la spiego, quella cioè di mettermi in grado di render conto al Parlamento di questo esame. Io veramente, a meno di venire a presentare un progetto di legge per approvare una convenzione, non credo sia il caso di venire a rendere conto al Parlamento di esame di offerte che non credessi di dovere accettare. (*Benissimo!*) Credo pertanto che abbia voluto intendere la cosa in questo modo, cioè di dover presentare qualcuna di queste offerte, quando la credessi accettabile.

Io ho già risposto in questa parte, e debbo ripetere che, fino a che non avrò gli studi completi del costo delle costruzioni, non credo di essere in grado di poter presentare un progetto di legge speciale per alcuna linea.

Aggiungo poi che per linee lunghe, per esempio, l'Eboli-Reggio, la costruzione può utilmente intraprendersi anche dividendola per tronchi più o meno estesi.

Io non so se l'onorevole Nicotera di queste mie dichiarazioni si crederà soddisfatto: le riassumo in poche parole.

Nessuna avversione a prendere in esame delle offerte sulle basi degli studi compilati, e quando da quest'esame mi venisse la convinzione che nell'interesse della buona esecuzione della legge e senza danno dello Stato, si potesse entrare nella via delle trattative private, nessuna difficoltà di presentare al Parlamento un progetto di legge a questo scopo.

E questa dichiarazione, onorevole Romano, può valere anche per lei, imperocchè non è che la conferma di quelle fatte dal mio predecessore nella discussione del progetto di legge, e dal relatore in nome della Commissione.

Ora all'onorevole Paladini, il quale è tornato ad esprimere dei dubbi che io credeva proprio ieri di aver dileguato, io non saprei cosa rispondere.

Egli ha detto che a lui pareva che la Commis-

sione dell'agosto 1878 avesse molto di ufficiale, e che io aveva detto che non ne aveva nulla. Non so che parola abbia adoperata, ma ufficiale lo è tanto, che è costituita con un decreto ministeriale.

Io ho detto che non ha nulla di legale, che non è una di quelle Commissioni il cui parere sia obbligatorio per legge; ho detto che quando si tratta dell'esecuzione di una linea, il Ministero deve consultare sui progetti esecutivi il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che invece quella non è che una Commissione di specialisti, che io ho pregato di aiutarmi per facilitare nella parte tecnica la soluzione delle questioni generali.

La Commissione è officialissima in questo senso, ma il suo voto serve di norma soltanto in quanto il ministro lo voglia o non lo voglia adottare.

Egli ha detto che l'esercizio di una grande linea, si basa sulla velocità; evidentemente io non ho detto diverso ieri. Egli ha detto che gli è stato assicurato che la velocità ordinaria nelle grandi linee è di 60 chilometri, ma io vorrei contentarmi di 35; parlo di una velocità ordinaria contando l'orario, come credo che egli faccia, perchè se egli non conta l'orario, ci sono certamente dei periodi di corsa dove la velocità arriverà benissimo ai 60 chilometri.

PERRONI-PALADINI. Intendo di potenza.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma la velocità non dipende solamente dalla macchina; egli comprenderà benissimo che una macchina potrà avere la velocità di 60 chilometri purchè abbia delle linee percorribili con pendenze e curve moderate. E questo non è tutto, la velocità dipende anche dal peso che si vuol far trascinare: i treni celeri, diretti portano pochi vagoni, i treni merce invece ne trascinano anche 40 o 50, ma camminano più lentamente. Dunque il lavoro della Commissione non è stato quello di precisare che sulla linea Eboli-Reggio, ad esempio, o sulla Faenza-Pontassieve si dovrà correre con la velocità di 40 chilometri all'ora: il mandato della Commissione non è di assegnare la qualità delle linee rispetto ai treni, la Commissione ebbe incarico di esaminare quali economie si potevano fare nell'esercizio delle diverse linee; essa rispose: se voi volete introdurre delle economie nelle spese di esercizio e non volete limitare la velocità, non ne otterrete mai. La velocità costa.

È evidente, i treni celeri costano più dei treni che portano maggior peso con la stessa forza.

Dunque lascio da parte la questione del parere della Commissione, che non ha nulla a vedere, e si contentino di questa dichiarazione, cioè, che nella rete principale, quando non vi sia l'Appennino da traversare, e la natura non obblighi a salire più

dell'ordinario, nel qual caso si adopera dappertutto come alla Porretta, come ai Giovi, anche il 35 per mille, non c'è nessun interesse a forzare nulla. E poichè egli si riferisce evidentemente alla Eboli-Reggio, ripeto che non c'è proprio nessuna ragione di costruire una linea di 400 e tanti chilometri per servirsene a piccola velocità.

L'armamento della Eboli-Reggio, secondo il primo tipo, giacchè egli vuol riferirsi a tipi, non è niente diverso da quello che è l'armamento di tutte le linee di grande circolazione; la sola economia, non per la Eboli-Reggio, ma per tutte le nuove costruzioni; non è che la restrizione della sede stradale di 50 centimetri all'incirca; non per una linea, o per l'altra, ma per tutte le linee, perchè non solo da noi ma in tutto il mondo, oggi non si costruiscono più quelle sedi stradali così ampie e ricche come si costruivano *ab initio*. Che cosa c'entra con questo l'esercizio! La linea deve essere costruita con la solidità necessaria per un esercizio stabilito a seconda della sua importanza, più di ciò sarebbe proprio volere spendere danari, quando non ce n'è nessun bisogno.

Egli ha parlato nuovamente delle curve di 250 metri. Ma se egli si riferisce sempre a quella linea, io ho dichiarato ieri che di curve di 250 metri non ce ne sono, perchè le istruzioni date per gli studi dicono: *purchè nessuna curva sia inferiore a 300 metri*, ed ho verificato ieri che delle curve di 300 metri se ne incontrano non poche e molte minori in tutte le linee di grande circolazione, anche internazionali.

Dunque vorrei che fosse ben persuaso l'onorevole Perroni-Paladini che per parte mia almeno, anzichè ricercare le difficoltà di esecuzione che possono condurre a rendere difficile un celerissimo esercizio nelle linee di 400 chilometri di lunghezza, cerco anzi il rovescio, forse anche con qualche sacrificio di spesa!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vollaro.

VOLLARO. Procurerò di esser breve, non solo perchè voglio risparmiarmi qualche avvertimento dell'onorevole nostro presidente, a cui tengo molto, ma anche per evitarmi un rimprovero che non credo di aver meritato sinora.

Il ministro ha creduto di rispondere vittoriosamente e di aver senza ombra di dubbio dileguato le tenebre che eran sorte nel pensiero di molti, a proposito delle pubblicazioni semi-ufficiali del suo Ministero. E dico semi-ufficiali, sebbene i documenti dallo stesso onorevole ministro pubblicati, in allegato al bilancio, attingano un valore che supera quello delle dichiarazioni semi-ufficiali.

I medesimi dubbi hanno anche provocato una risposta della Commissione, per bocca dell'onorevole suo relatore, di che io lo ringrazio.

Il ministro ha riassunto così la sua risposta: le pubblicazioni che ho fatte, onorevole Vollaro, non dovevano servire che per me; esse contengono il voto di specialisti che invocai per aiuto, per averne spiegazioni e lumi; ma non hanno alcun carattere ufficiale.

Ma quando questi studi vengono compresi in una comunicazione ufficiale, oh! allora non sono più studi; e diffatti la pubblicazione è intitolata: *Disposizioni e studi*. Resta a vedere se l'epigrafe corrisponde al pensiero del ministro, al quale voi sapete che ho devozione intera.

Il ministro scrive a pagina 6:

« Premeva assai di stabilire non solo a quali linee si potessero applicare i sistemi più economici di costruzione ed esercizio, ma anche di determinare i sistemi medesimi in ogni loro particolarità affine di poter dare le necessarie istruzioni agli uffici tecnici che già stavano iniziando gli studi di campagna. »

Dunque gli studi dovevano servire per le disposizioni, per le istruzioni agli uffici che dovevano fare gli studi.

L'onorevole Vollaro, dice il ministro, mi ha fatto l'appunto che io non abbia eseguito la legge, ma l'articolo 16 non mi imponeva di sentire il parere di una Commissione. Però l'articolo 16 prescrive che i sistemi economici non si possono applicare che alle linee che non possono far parte di una linea o rete principale. Questo è assoluto.

Egli soggiungeva: le mie riflessioni riguardavano il secondo capoverso « le linee di cui agli articoli 3, 5 e 10. »

Se gli studi e le disposizioni avessero riguardato le ferrovie di cui agli articoli 3, 5 e 10 io non avrei avuto motivo di fare alcuna osservazione, ma gli è che di traforo si è arrivato a quel che contempla l'articolo 2, ed io ho trovato in questo una ragione per fare delle osservazioni.

Diffatti consente la prima parte delle disposizioni dell'articolo 16, che riguarda le ferrovie che fanno parte di una rete principale o di una sola linea, che a queste si applichi il sistema economico? Ecco quale era la prima questione di cui il ministro doveva occuparsi. Poteva non domandarne la soluzione alla Commissione, e diffatti non gliel'ha domandata. I miei dubbi sorsero vedendo che, sebbene egli non gliel'abbia chiesta, la Commissione l'ha risolta. E non sulle orme della Sotto-Commissione, la Commissione generale ha risolto questa questione ma in un modo non solo più assoluto, ma più ampio.

Ecco quale era l'osservazione a cui l'onorevole ministro non ha risposto. E vado a provarlo.

Ecco quanto leggesi a carte 45 della pubblicazione ministeriale:

« Abbiamo pertanto ammesso (è la relazione della Commissione generale) che si abbiano a stabilire tipi di ferrovie economiche anche a scartamento ordinario, considerando le diverse condizioni di giacitura e di traffico nelle quali possono trovarsi queste ferrovie, ed abbiamo proposto tre tipi, i quali si distinguono essenzialmente per la velocità massima di corsa che vi si annette, che sarebbe: per il primo tipo di 40, pel secondo di 30, pel terzo di 20 chilometri all'ora. »

E si noti che quando parlano i tecnici, onorevole ministro, parlano di potenza, 40 chilometri di corsa ordinariamente in fatto diventano 27. Taluni sostengono che la potenzialità debba essere ridotta di un terzo, altri di due quinti; io faccio il conto sul terzo. Ma se questo calcolo tiene finchè la strada si trova in buone condizioni ed in linea retta, nelle curve la velocità soffre nuove riduzioni e da 27 discende a 23 chilometri.

In tal caso l'onorevole ministro ci faccia andare in carrozza coi nostri cattivi cavalli; risparmieremo così i 211 milioni. E come se l'applicazione non fosse vera, vediamo che cosa hanno fatto la Sotto-Commissione e la Commissione.

La Sotto-Commissione, a pagina 65, in genere esamina anche la strada di Castrocuco alla linea Eboli-Romagnano, e dice:

N° 8, parte. « Castrocuco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano » ed alla lettera K « Nei tratti a mezza costa sui terreni argillosi propensi ai franamenti, la Sotto-Commissione riconosce l'opportunità di discendere nel limite dei raggi di curvatura sino a metri 250, limite massimo delle pendenze 25 per mille allo scoperto. »

Capisco che la Sotto-Commissione ha fatto da sua parte delle considerazioni, le quali la Commissione generale ha applicate nel modo che segue. La Commissione generale ha riassunto la sua relazione in due quadri: quadro n° 5 e quadro n° 6. Come si è espressa pel tipo n° 1? « Quadro n° 6. Ferrovie a scartamento ordinario, esercitate con materiale mobile dalle reti principali, ma con economia nella costruzione e nell'esercizio. Massima velocità nella corsa 40 chilometri. »

Ma quali sono le condizioni che occorrono per conseguire siffatta velocità? Dice la Commissione che la larghezza della strada deve essere di 5 metri, la massicciata di 3, e di conseguenza stabilisce l'altezza, le dimensioni delle traverse, ecc.

Onorevole ministro, gli articoli di differenza delle strade che chiamano tipo primo sono 18.

(L'oratore s'interrompe perchè il ministro è occupato a discorrere col deputato Del Vecchio.)

PRESIDENTE. Proseguo onorevole Vollarò.

VOLLARÒ. Non c'è solo la differenza del piano stradale, perchè io veggio che tra le strade ordinarie e questo tipo il quadro propone nientemeno che diciotto articoli di differenza, e nelle cantoniere, e nella qualità delle rotaie, e sulle traverse, e sul modo come debbono essere fatte.

Dunque, onorevole ministro, non è solamente il piano stradale, che da 5,40 sia ridotto a 5. Mi permetta di dire che, o la Commissione non ha compreso il ministro, o la Commissione ha creduto di eccedere il ministro. Imperocchè la prima questione egli non l'ha posta alla Commissione. Le strade che sono nell'allegato A, che non può negarsi che sieno per se stesse linee principali, o parte di linee principali, possono essere costruite a sistemi economici? Ma la Commissione ha creduto di risolvere questa questione non in principio, ma seguendo un suo criterio particolare, e facendo un poco di dittatura (me lo consenta l'onorevole ministro, perchè egli non l'aveva richiesto di questo studio, nè questo quesito aveva dato a risolvere), volle scambiare le tabelle, dividere le strade in due categorie: strade principali, e strade suscettibili di un trattamento economico tanto per la costruzione che per l'esercizio.

Prese alcune strade che erano nella tabella A, e le distribuì nelle tabelle B e C. In altri termini si è sostituita al Parlamento ed alla legge.

E questo fatto mi preoccupa per ciò, che quegli specialisti che compongono la Commissione non sono differenti da quei signori che una volta ho chiamati *il Consiglio dei dieci*. Quando vengono davanti a loro gli studi, sapete che cosa faranno se non trovano applicati i loro concetti? Rimanderanno tante volte gli studi, indugieranno tanto, sino a che sarà fatta la loro volontà.

E non ci è ministro che resista a quel Consiglio. Ma ci è qualche cosa di più, onorevole ministro; io ho parlato in genere. Sia pure che questa Commissione abbia ecceduto e che il ministro non ne abbia seguito i concetti; ma essa ha pure voluto fare lo studio a modo suo, regalandoci così un lavoro storico, un lavoro di pregio.

Aggiungo che questo lavoro è davanti al Parlamento indirettamente, perchè coll'allegato 205 l'onorevole ministro ce lo mette innanzi. Nelle note del 1° settembre trasmesse all'onorevole nostro presidente vedo a pagina 7 riferite tutte le conclusioni che si trovano in quel lavoro. In mezza pagina è

riassunto tutto il lavoro fatto, questo lavoro dunque fa parte della legge generale del bilancio, perchè è un allegato al bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Si tratta di un documento più che ufficiale, esso è davanti alla Camera, discutiamolo.

Riguardo alla strada Eboli-Reggio, crede l'onorevole ministro che quelle provincie sieno nella condizione di tutte le altre? Guardando la tabella A, avrà visto che in tutto quell'allegato non si trovano altre provincie all'infuori di queste, le quali abbiano dato una contribuzione. Quando verranno in discussione le tabelle lo dimostrerò. Ora le altre sette linee si costruiscono, e noi diamo il nostro obolo come contribuenti dello Stato.

Nell'articolo 31 c'è qualche cosa che riguarda noi, e che collegandosi all'articolo 4 stabilisce i concorsi obbligatori. A questo riguardo nulla ho da dire all'onorevole ministro. Egli disse benissimo quando disse di volersi attenere alla legge. Io l'ho allora applaudito e glielo dichiaro esplicitamente, ma quando nella legge si parla di concorso obbligatorio, allora è questione d'onere per noi e rientriamo nel dritto comune: vi è consorzio *ex lege*. Come! Dobbiamo concorrere alle spese di costruzione, e si vuol fare la strada senza consultarci e facendoci passare da una Commissione all'altra?

Ma nella legge è scritto che quando si contribuisce, si deve essere intesi. Perchè questa disposizione non applicarla a noi? A noi che contribuiamo due volte, col concorso generale come contribuenti dello Stato e con quello speciale?

I nostri Consigli provinciali hanno già iscritte le loro quote nei loro bilanci; il danaro è già depositato nelle casse provinciali e noi provvederemo poi a far concorrere i nostri comuni.

Voi dunque chiedete del danaro e volete decidere voi soli sul modo di fare questa strada? Ma questo non può avvenire, onorevole ministro, per patto speciale succhè io reclamo.

Ecco perchè, onorevole ministro, io non poteva essere tranquillo nella mia coscienza, per quanto ella abbia detto che vorrebbe che la linea che parte da Palermo e passa per le Calabrie avesse la velocità di 200 chilometri l'ora, e, se fosse possibile, quella del pensiero; e per quanto abbia aggiunto che ella non farebbe la strada se non dovesse servire allo scopo, se dovesse riuscire inutile allo scopo di ravvicinare estremi punti. Infatti, quando siamo al fatto pratico, voi ci date una strada con una velocità massima di 40 chilometri e con curve di 250 metri di raggio. E si deve a lei, onorevole ministro, ciò che trovo scritto a pagina 100 della pubblicazione *Disposizioni e studii* « per la linea Roma alla linea Aquila-Solmona, Reggio-Paola-Castro-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

cucco alla Eboli-Romagnano alla Eboli-Salerno non si ammettono raggi di curve minori di 300 metri, per la prima, di 250 per le altre; per l'Eboli-Reggio il limite di 250 metri di curvatura si applicherà soltanto nei tratti più difficili. »

Dunque non si tratta di 300 metri per l'Eboli-Reggio, ma di 250, meno in certi tratti.

Vede dunque che ho avuto ragione a dire che la Commissione ha assunto la dittatura; altro che questo, non ha voluto sentire neanche le sue osservazioni! Ha cercato anche di menomare la cosa nella nota di correzione al prospetto n° 5.

Sa che cosa vuol dire correre con questa velocità nelle curve?

Una cosa poi non ho potuto capire. Pare proprio che questo Consiglio degli specialisti non abbia abbastanza viscere per certe parti.

La Sotto-Commissione, l'incaricata di ciò specialmente, disse: su questa linea le economie si possono fare sopra un tratto, sui 101 chilometri da Castrocuoco a Romagnano, sopra la traversa. Si rovescia il modo e con un gergo nuovo da parte della Commissione generale comprende ed ammette la Reggio-Castrocuoco-Romagnano, cioè in gran parte, la Reggio-Castrocuoco, più la traversa; ne resta una parte, quella Castrocuoco-Eboli e la completa esprimendosi: Reggio-Castrocuoco-Romagnano, Castrocuoco-Salerno comprendendola tutta. Ecco come si include tutta la linea in 511 chilometri; e voi assumete che la Commissione ha provato che le economie sono possibili; e che le ha fatte per tutti i 511 chilometri.

Comprende bene l'onorevole ministro che qui non ci sono state viscere molte per questa benedetta strada. (*Si ride*) E noi siamo i soli che paghiamo due volte!

Ora che mi sono sbrigato di questa parte, vengo a « nuovi tormenti e nuovi tormentati; » ed « alle dolenti note. »

Anzitutto faccio una dichiarazione: nelle nostre provincie si vuole o tutta intera la strada Eboli-Reggio o niente, si vuole avere un tipo; non si vogliono preferenze, no, questo sarebbe seme di discordie, dopo che si è tanto pensato all'unità, per la quale l'altra sera io pronunziai una parola di avvertimento. Io che sono unitario, reclamo che non ci siano differenze; o tutti in un modo, o tutti in un altro.

Così intendo la unità. Le « dolenti note » sono queste.

Ora ho bisogno di rileggere alcuni articoli per venire poi all'applicazione.

L'articolo 25 parla degli oneri che lo Stato assume colla legge per provvedere alle strade già vo-

tate; l'articolo 26 parla di talune linee comprese nella tabella A; poi lo stesso articolo così si esprime per le altre linee:

« Per le altre linee, di cui ai numeri 3, 4, 5, 6, 7 e 8 della tabella annessa allo stesso articolo 2, è assegnata la complessiva somma di 353,600,000 lire, e questa sarà ripartita pei singoli esercizi, a partire dal 1880 a tutto il 1894, come segue:

« Esercizio 1880, lire 9,600,000. »

Ora, dei 19 milioni e 600,000 lire figurano nella tabella, tolti i 10 milioni che sono assegnati alle due linee Sulmona-Roma e Novara-Pino, si ha precisamente la somma di lire 9,600,000. Poi coll'articolo 32 della legge si stabilisce:

« Colla legge annuale del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici, il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento un prospetto degli impegni da assumere e delle somme a stanziarsi per le singole categorie, col riparto per ciascuna linea. »

Le somme dunque da ripartirsi, in quest'anno fra le linee: Parma-Spezia, Faenza-Pontassieve, Terni-Aquila, Campobasso-Benevento, Codola-Nocera, Reggio Castrocuoco, Castrocuoco-Romagnano, Eboli-Salerno, è di lire 9,600,000.

Il costo preventivo di queste linee è per la Parma-Spezia di 46 milioni.

PRESIDENTE. Onorevole Vollarò, ella è iscritto sulla tabella A.

VOLLARÒ. Ed io parlo sulla tabella A.

PRESIDENTE. Ma non ci siamo ancora arrivati.

MAZZARELLA. Ma colle strade ferrate si arriva prima.

VOLLARÒ. Mi scusi; mi riserverò ad entrare in questi particolari quando saremo alla tabella A.

PRESIDENTE. Prima bisogna chiudere la discussione generale.

VOLLARÒ. Ma non ho finito.

Voci. La chiusura!

VOLLARÒ. L'onorevole Cavalletto per dovere di cortesia aspetterà che io abbia finito.

PRESIDENTE. Onorevole Vollarò, continui.

VOLLARÒ. Continuerò.

Io aveva ancora due argomenti da trattare: il primo riguarda il modo di applicazione di questa legge. Molte questioni si sono fatte oggi; si eccitò il ministro a fare delle concessioni ai privati, si parlò di domande da presentarsi, del termine nel quale le costruzioni devono compirsi e via dicendo.

Io non sono in questo ordine d'idee, io dico che ci può essere la concessione e la costruzione; ma il pericolo della legge non sta qui, il pericolo è in questo che noi abbiamo fatto una legge di cifre, e non abbiamo i denari.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

Onorevole ministro, è ella disposto a mettersi d'accordo col suo collega delle finanze per fare sì che i milioni segnati anno per anno possano con qualche controvaluta divenire disponibili ad ogni tratto, per cui le strade si possano fare? Vuole il Governo trovare le controvalute per cui i 60 milioni annui assegnati per un ventennio, possano diventare disponibili in molto minor tempo, si possa iscrivere nel bilancio l'equivalente che serva per costruire queste strade? Ecco il quesito. Io aspetto che a questo quesito si risponda.

Io poi ho fatto delle osservazioni relativamente alla qualità del tipo da assegnarsi alla Eboli-Reggio, ma non ho fatto una dichiarazione. La Commissione del bilancio però, a differenza della Commissione generale nominata dal ministro che aveva creduto di potere applicare una disposizione di legge che alla Eboli-Reggio non può applicarsi, mi ha dato ragione, ed io debbo i miei ringraziamenti alla Commissione generale del bilancio; essa non ha fatto risparmi nella tabella A a differenza delle altre tabelle, conservando la legge com'è nella sua giacitura e nello spirito senza darsi permesso di spostare linee iscritte in una e portarle in un'altra; ha trovato un fondo disponibile lo ha messo fuori; ma non fece nessun risparmio alla tabella A, come ha fatto per le altre tabelle.

Con ciò credo di aver pagato il mio debito alla Commissione generale del bilancio la quale ha fatto l'esatta applicazione della legge.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo stata chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

LOVITO. Domando facoltà di parlare.

PRESIDENTE. Essendo appoggiata la chiusura, onorevole Lovito, vuol parlare contro la chiusura?

LOVITO. Vorrei proporre un ordine del giorno per finire la questione sollevata dall'onorevole Perroni-Paladini e dall'onorevole Vollaro, su cui spero saremo tutti d'accordo; non avrei che a dire due parole, se la Camera me lo permette.

PRESIDENTE. Metto ai voti la chiusura, riservando la parola per i fatti personali.

(La chiusura è approvata.)

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

INDELLI, *relatore*. L'onorevole Vollaro ha fatto la giustizia alla Commissione del bilancio di rilevare che i suoi intendimenti, in ordine alla 1ª categoria, sono stati di escludere i tipi economici; io ho bisogno di rendere a ciascuno quello che gli spetta.

La Giunta del bilancio ha ricevuto dal ministro i prospetti nello stesso modo come li propone alla

Camera; cosicchè è stato il Governo che ha presentato il prospetto della prima categoria senza tenersi conto di economie di tipi, come ha fatto per le altre categorie, sia per i tipi economici che per quelli a sezione ridotta.

È giacchè sono a parlare, debbo discaricare la Commissione da un appunto indiretto che le avrebbe fatto l'onorevole Vollaro.

Egli ha parlato di un allegato che è a pagina 80 della mia relazione, ed era stato comunicato alla Commissione dal ministro dei lavori pubblici.

Da questo allegato risulta appunto che era stata istituita dal Governo una Commissione per questi studi, ma l'onorevole Vollaro deve convenire che non solo gli studi di questa Commissione non erano ufficiali, ma che tanto meno lo potevano essere rispetto alla Commissione del bilancio per le dichiarazioni fatte in iscritto dal ministro dei lavori pubblici. Infatti, risulta dall'allegato, a cui allude l'onorevole Vollaro, che il ministro, dopo aver detto che la Commissione istituita si era divisa in varie Sotto-Commissioni e che queste avevano fatto i loro lavori per le diverse categorie di linee, soggiungeva:

« La Commissione generale (quella degli studi) ha già nominato il relatore, e si ha ragione per credere che entro il mese corrente la medesima avrà con lodevole premura adempiuto al commesso incarico, ben inteso che il ministro si riserva su tale relazione le proprie deliberazioni. »

Questo è ciò che la Giunta del bilancio ha avuto di ufficiale. E quando poi, in esito a queste deliberazioni che il ministro si riservava di prendere, ed erano un fatto puramente ministeriale, il Governo presentava il prospetto della prima categoria senza deduzioni di economie per tipi così detti economici, la Commissione del bilancio non doveva fare altro. Essa si sentì perfettamente al sicuro. Non vi era per essa alcuno studio ufficiale da cui potesse risultare che per la linea Eboli-Reggio vi potessero essere tipi economici. Ho voluto dire questo per scagionare da una parte la Commissione del bilancio da una censura indiretta che non le spetterebbe, e nel tempo stesso per rendere al Governo quella giustizia che l'onorevole Vollaro vorrebbe fare unicamente a noi.

PRESIDENTE. Dunque verremo alla votazione degli ordini del giorno. Il primo è quello dell'onorevole Romano Giuseppe e dell'onorevole Friscia. Lo leggo:

« La Camera confida che il Governo si varrà di tutte le facoltà che la legge gli accorda per compiere al più presto la rete ferroviaria, e che, ove mai credesse necessario alcun altro provvedimento per affidare all'industria privata i lavori della costru-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

zione anzidetta, ne farà proposta al più presto, e passa all'ordine del giorno. »

Chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione se accettino quest'ordine del giorno degli onorevoli Romano Giuseppe e Friscia.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'ordine del giorno degli onorevoli Romano e Friscia è così innocente (*Ilarità prolungata*) che ho proprio nessuna difficoltà di accettarlo, perchè mi pare che lasci presso a poco il mondo come era prima.

PRESIDENTE. La Commissione lo accetta?

INDELLI, relatore. Fo la stessa dichiarazione. Ho spiegato ieri il mio pensiero intorno all'articolo 17.

PRESIDENTE. La Commissione e il Ministero accettano l'ordine del giorno degli onorevoli Romano e Friscia.

Una voc. È inutile.

CRISPI. Se è inutile, lo ritirino.

PRESIDENTE. Mantiene, onorevole Romano, il suo ordine del giorno?

ROMANO GIUSEPPE. Sissignore.

PRESIDENTE. Dunque pongo ai voti l'ordine del giorno degli onorevoli Romano e Friscia di cui ho dato lettura.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Viene poi l'ordine del giorno degli onorevoli Lugli, Lacava, Grimaldi, Morana, Barazzuoli e Spaventa:

« La Camera, riconosciuta la necessità, 1° di una legge che determini i criteri e fissi le norme per la concessione dei *tramways*; 2° di agevolare la concessione di ferrovie economiche, anche a scartamento ridotto, invita il Ministero a provvedere perchè sieno raggiunti questi scopi, sia con la presentazione di appositi disegni di legge sui *tramways*, sia col proporre alla legge 29 luglio 1879 quelle variazioni che stimerà opportune. »

Chiedo all'onorevole ministro ed alla Commissione se accettino quest'ordine del giorno.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dichiaro di accettarlo inquantochè mi pare conforme alle dichiarazioni generali che ebbi l'onore di fare alla Camera.

PRESIDENTE. La Commissione accetta?

INDELLI, relatore. Accettiamo.

PRESIDENTE. Per conseguenza pongo ai voti l'ordine del giorno dell'onorevole Lugli e soci, accettato dal Ministero e dalla Commissione.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Finalmente viene l'ordine del giorno degli onorevoli Lovito, Perroni-Paladini e Picardi:

« La Camera, udite le dichiarazioni ministeriali, e ritenuto che alle ferrovie facienti parte di una linea, o rete principale, non sia applicabile alcun tipo economico che pregiudichi la velocità, passa all'ordine del giorno. »

LOVITO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo stato presentato prima della chiusura della discussione generale, do facoltà all'onorevole Lovito di svolgerlo.

LOVITO. La pubblicazione sotto il titolo di *Studi e disposizioni per eseguire la legge sulle costruzioni ferroviarie*, distribuita a tutti i deputati circa due mesi or sono, e di cui si occuparono gli onorevoli Vollaro e Perroni-Paladini, evidentemente non ha carattere legislativo, perchè essa venne dinanzi alla Camera come cortesia del signor ministro. E non acquista maggiore importanza se essa è riassunta in un allegato alla relazione del bilancio, poichè una dichiarazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici assai esplicita, su questo allegato medesimo, dice che è bene inteso che il ministro si riserva la libertà delle proprie deliberazioni.

Dunque se non è un documento legislativo e non lega la libertà del ministro come non ne menoma la responsabilità, io non credo che sia il caso di aprire una discussione su questo documento. Perchè mi pare che la Camera abbia tutt'altra voglia che questa. E d'altronde sarebbe una grande illusione per la Camera e pel ministro medesimo il credere che, entrando a discutere il documento citato, sieno queste le sole quistioni cui possa dar luogo.

Io intanto, poichè abbiamo avuto l'occasione di veder sollevata la questione, a cui hanno dato luogo i discorsi degli onorevoli Vollaro e Perroni-Paladini, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, credo che potremmo venire d'accordo in un ordine del giorno che comprenda l'opinione manifestata ieri ed anche oggi dall'onorevole ministro e quelle espresse dall'onorevole Perroni-Paladini e dall'onorevole Vollaro. Che cosa infatti ha detto ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici? Che la pubblicazione di questi studi non lo lega minimamente. Ed è naturale. È un atto di cortesia di cui possiamo essergli grati per averci comunicato un fatto di amministrazione interna. Dice inoltre l'onorevole ministro che non gli venne mai in testa di non considerare come principale una linea che ha 500 chilometri di percorso e che per esser congiunta virtualmente con la Messina-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

Cerda consta di circa 700 chilometri che il ministro ha indicato in cifra complessiva. A che dunque questionare di più se l'onorevole ministro intende, come noi, la qualità di principale nella linea Eboli-Reggio e la estende anche alla Messina-Cerda, e se non si intende vincolato dagli studi della Commissione amministrativa, come appunto crediamo Vollaro, Perroni-Paladini ed io?

Ed altronde, se l'onorevole ministro limita l'economia a quelle spese estetiche e di lusso che non influiscono sulla velocità, fino a quel punto potremmo seguirlo l'onorevole ministro. Non è vero che noi in Italia siamo sempre artisti, anche quando si hanno pochi quattrini? Se si è riconosciuto in tutta Europa, come diceva il ministro, che le strade ferrate possono farsi con restringimento del piano stradale su quello adoperato fin'oggi; ebbene, se questo nulla toglie alla velocità, poichè per le linee longitudinali di cui si sono occupati gli onorevoli Vollaro e Perroni-Paladini, quello che più importa è di conseguire la massima velocità, io dico, troviamo una formula nella quale possiamo esser d'accordo; ed io credo soddisfacente con quella che ho presentata al banco della Presidenza che suona così:

« La Camera, udite le dichiarazioni ministeriali, ritenuto che alle ferrovie facenti parte d'una linea, o d'una rete principale, non sia applicabile nessun tipo economico che pregiudichi la velocità, passa all'ordine del giorno. »

Io spero che l'onorevole ministro vorrà accogliere quest'ordine del giorno, che risolve soddisfacentemente la questione che si agita da ieri, e voglio sperare ancora che la Camera lo conforti del suo voto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dopo tutto quello che per due volte ho avuto occasione di esporre intorno al sistema di costruzione della ferrovia Eboli-Reggio, proprio mi parrebbe di far perder tempo alla Camera se seguissi l'onorevole Vollaro in tutte le particolarità nelle quali egli ha creduto di entrare. E per entrarvi avrà avuto le sue buone ragioni.

Io confesso che ho letto molto meno di lui il rapporto della Commissione, perchè vedo che egli è molto addottrinato delle cose in esso contenute. Solamente mi permetto di osservare all'onorevole Vollaro che da atti come questi, per quanto mandati a distribuire ai singoli deputati ed anche fossero uniti ad un rapporto di bilancio, non può dedursi la conseguenza che diventino *ipso facto* atti obbligatori per l'amministrazione. Certo che l'onorevole Vollaro è padrone di discutere questo e qua-

lunque atto di disposizione ministeriale; non c'è nulla a ridire su questo argomento.

Ma parmi proprio che egli gli abbia dato un valore al di là di quello che possa meritare; mentre poi non ha fermato tanto la sua attenzione su quella parte degli atti stampati in quel volume che riguarda veramente la responsabilità di chi deve applicare la legge. Io mi sono permesso di pubblicare quel lavoro come avrei fatto pubblicare un libro tecnico che avessi creduto utile rispetto all'esecuzione di questa legge. Ma mi sono anche affrettato di esprimere qual era l'intendimento mio nel pubblicarlo, anzi nel costituire la Commissione medesima.

A pagina 7 di quella specie di prefazione che ho scritto, è detto: « Nel primo tipo troveranno posto quelle linee che formano anche parte della rete principale ma che si svolgono sopra terreni molto difficili, per cui riesce opportuno d'adottare qualche provvedimento economico, siccome quello che darà considerevole risparmio nella spesa d'impianto. »

E badi, la legge lo vuole benissimo: perchè tutte le leggi, anche senza parlare di quella delle ferrovie, obbligano l'amministrazione a fare tutte le economie che può, escludendo il lusso. È in questo senso che io parlo di provvedimenti economici, non di sistemi economici.

« Il sistema della costruzione di queste linee di ben poco differisce da quello delle reti principali, dalle quali ricevono in circolazione tutto il materiale mobile.

« Esso rappresenta, per così dire, l'applicazione dei progressi relativi alle economie fin qui fatti dalla scienza delle costruzioni ferroviarie. I limiti di pendenza e di curvature ammessi per questo tipo si dovranno però adottare solamente quando lo consenta lo scopo principale, a cui la linea deve soddisfare. »

Ora ella vede, onorevole Vollaro, che io non esprimo delle idee nuove qui quando dico che per la linea Eboli-Reggio non mi era mai passato per la mente di adottare disposizioni di costruzione tali che impediscano la più celere velocità delle corse, compatibilmente colla natura dei monti da traversare.

Di quella linea non ho una cognizione molto particolareggiata; ma dico, si faranno economie, dove le condizioni naturali del luogo lo permettano: certamente non si ha da fare nulla di meno di quel che è stato fatto in tutte le linee di grande celebrità. Ma non mi sono fermato nemmeno a questo. Ho aggiunto ancora « i criteri e le norme consigliati dalla Commissione serviranno a me di utilis-

sima guida per una più utile e razionale applicazione della legge: » non deve perciò intendersi che quelle norme debbano fino da ora e per tutti i casi, considerarsi come assolute ed invariabili, molto più che intendo confortarmi dell'autorevole voto del Consiglio dei lavori pubblici, non ostante che esso fosse largamente rappresentato nella Commissione.

Ne vuole una prova l'onorevole Vollaro che io non intendevo proprio d'adottare come limite assoluto le prescrizioni date in linea generale da quella Commissione, la quale, quando parlava di tipi, non intendeva ciò nel senso dei sistemi di cui parla la legge all'articolo 16? Ne vuole una prova? A pagina 100, dove egli ha letto, è detto che per la linea Eboli-Reggio il limite di 250 metri nei raggi di curvatura si applicherà soltanto nei tratti più difficili. Ebbene, ripeterò per la terza volta, che nonostante questo parere, le istruzioni firmate da me quattro o cinque mesi fa per gli studi di questa ferrovia, prescrivono che non si possa venire al disotto di un raggio di 300 metri.

Vuole che gli adduca qualche altro caso, in cui non mi sono attenuto al parere della Commissione? La Attigliano-Viterbo è una piccola linea: egli la troverà qui notata fra le linee da costruirsi a binario ridotto: ebbene, le istruzioni da me date sono per il tipo terzo a binario ordinario.

Vede dunque che io non ho nessunissima difficoltà di non valermi del parere della Commissione quando non lo creda adatto alle circostanze per altre considerazioni.

Dopo ciò, credo sia inutile che io dichiaro all'onorevole Lovito, e colleghi, che ho nulla in contrario all'accettazione del loro ordine del giorno, inquantochè è conforme all'articolo 16 della legge...

VOLLARO. E la mia aggiunta?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... e l'aggiunta dell'onorevole Vollaro. Ha fatto bene ad accennarmela. Solamente io credo che essi intendano la parola *tipo* nel senso stesso dell'articolo 16, vale a dire il sistema di costruzione. Quando essi dicono che sia applicabile un sistema che produca una tale velocità, intendono sicuramente di riferirsi alla velocità comportata dalla natura della linea, perchè se si tratta di attraversare l'Appennino, non si può intendere che la velocità sia come quella della parte pianeggiante della linea. Con queste spiegazioni, dichiaro di accettare l'ordine del giorno degli onorevoli Lovito, Vollaro ed altri.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore vuole esprimere il parere della Commissione?

INDELLI, relatore. Noi pure accettiamo.

PRESIDENTE. Rileggo dunque l'ordine del giorno dell'onorevole Lovito.

« La Camera, udite le dichiarazioni ministeriali, e ritenuto che alle ferrovie facenti parte di una linea, o rete principale non sia applicabile alcun tipo economico, passa all'ordine del giorno. »

L'onorevole Vollaro propone un'aggiunta a quest'ordine del giorno. Dopo le parole: « facienti parte d'una linea » propone che si dica: « che non sia applicabile a senso dell'articolo 16 della legge 29 luglio 1879.

Accetta l'onorevole Lovito, quest'aggiunta?

LOVITO. L'accetto.

PRESIDENTE. Per conseguenza pongo ai voti l'ordine del giorno degli onorevoli Lovito, Perroni-Paladini, Picardi e Vollaro, ch'è accettato dal Ministero e dalla Commissione.

Chi l'approva s'alzi.

(È approvato.)

Ora verremo alla discussione della tabella A la quale è del tenore seguente:

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

Tabella A.

Prospetto degli impegni da assumere e delle somme a stanziarsi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici (Esercizio 1880) per le ferrovie della 1ª categoria, col riparto per ciascuna linea.

(Art. 32 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 - serie 2ª).

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Lunghezza in chilometri	Costo presunto escluso il materiale mobile	Somma da stanziarsi pel 1880		
				a carico dello Stato	a carico delle provincie	TOTALE
1	Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende	87 »	20,000,000	5,000,000	»	5,000,000
2	Roma alla linea Aquila-Solmona	161 2	56,400,000	5,000,000	»	5,000,000
3	Parma-Spezia con diramazione a Sarzana	119 »	46,000,000	3,000,000	»	3,000,000
4	Faenza-Pontassieve	97 3	40,000,000	1,500,000	»	1,500,000
5	Terni-Rieti-Aquila	87 3	31,000,000	»	»	»
6	Campobasso-Benevento	76 »	25,000,000	»	»	»
7	Codola-Nocera	4 »	600,000	600,000	»	600,000
8	Reggio Calabria-Paola-Castro- cucco alla linea Eboli-Roma- gnano per le valli della Noce e di Didiano e da Castrocuco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento	521 5	211,000,000	3,740,567	259,433	4,000,000
	Disponibili da ripartire	»	»	500,000	»	500,000
	Totale	1153 8	430,000,000	19,340,567	259,433	19,600,000

Sopra questa tabella ha chiesto di parlare l'onorevole Vollarò. Egli ne ha facoltà.

VOLLARÒ. Sono nella necessità di fare un secondo discorso che avrei evitato, se fossi stato avvertito dall'onorevole presidente che la discussione delle tabelle non poteva farsi nella discussione generale.

Mi sono iscritto a parlare sulla tabella A, perchè credo che le disposizioni della legge 1879 in quanto alla distribuzione delle somme nel progetto presentato dal Ministero al Parlamento non furono applicate.

Quali sono le disposizioni della legge è inutile ch'io ripeta. Abbiamo una somma ripartibile fra tutte le strade iscritte nei numeri 3 od 8 della tabella e un riparto comune.

Per il 1880, secondo l'articolo 32 per il quale il Governo deve presentare il prospetto degli oneri e

le ripartizioni, le sei linee Parma-Spezia, Faenza-Pontassieve, Terni-Aquila, Campobasso-Benevento, Codola-Nocera, Reggio-Castrocuco e diramazioni, hanno un riparto di 6,600,000 lire.

Siccome i totali parziali per le linee suddette sono di 46 milioni per la Parma-Spezia; di 40, per la Pontassieve-Faenza; di 31, per la Terni-Aquila; di 600,000 lire per la Codola-Nocera; di 211 milioni per la Eboli-Reggio e diramazioni, il reparto per ragion di somma, in ragione dei totali sarebbe il seguente: alla Parma-Spezia spetterebbero lire 1,183,823; alla Faenza-Pontassieve lire 1,029,412; alla Terni-Aquila lire 796,794; alla Campobasso-Benevento lire 643,382; alla Codola-Nocera 15,422 lire; alla Eboli-Reggio lire 5,430,147, giusta il prospetto che li riassume e presento:

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

Ammontare totale delle costruzioni	L. 430,000,000
Dedotti i numeri 1 e 2	» 76,400,000
Spesa totale	<u>L. 353,600,000</u>

A fronte di questo totale si stanziava in bilancio:

la somma di	L. 9,340,567
più per contributo delle provincie	» 259,433

Totale L. 9,600,000, che venivano ripartite come

segue, cioè:

	Costo preventivo di ogni linea	QUOTA che sarebbe spettata ad ogni linea	QUOTA assegnata	DIFFERENZA		NB. — Dal momento che alla Eboli-Reggio si assegnavano soli quattro milioni, quanto spettava alle linee in proporzione?
				assegnato in più	assegnato in meno	
Parma-Spezia	46,000,000	1,183,823	3,000,000	1,816,177	»	872,838
Faenza-Pontassieve	40,000,000	1,029,412	1,500,000	470,588	»	753,294
Terni-Aquila	31,000,000	797,794	»	»	797,794	587,630
Campobasso-Benevento	25,000,000	643,382	»	»	643,382	473,932
Codola-Nocera	600,000	15,442	600,000	584,558	»	11,380
Reggio-Castrocuoco	211,000,000	5,430,147	4,000,000	»	1,430,147	4,000,000
Castrocuoco-Romagnano						
Eboli-Salerno						
Totale	353,600,000	9,100,000	9,100,000	2,871,323	2,871,323	6,704,074 (a)
Disponibili			500,000			
			9,600,000			

(a) La quota assegnata alla Eboli-Reggio sarebbe stata giusta se invece di lire 9,100,000 si dovevano ripartire lire 6,704,074.

Queste somme invece, nel prospetto che il Governo ha presentato, sono divise nel seguente modo: si assegnano 3 milioni alla Parma-Spezia; 1,500,000 lire alla Faenza-Pontassieve; nulla alla Terni-Aquila, nulla alla Campobasso-Benevento; alla Codola-Nocera l'intera somma; alla Eboli-Reggio 4 milioni.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. C'è la concessione.

VOLLARO. Cosicché, secondo il riparto effettivo delle somme, alla Parma-Spezia si sarebbe assegnato 1,816,177 lire di più, lire 470,588 alla Faenza-Pontassieve. In meno, alla Terni-Aquila, lire 790,000, lire 693,000 alla Campobasso-Benevento. Di più, alla Codola-Nocera, lire 585,005, all'Eboli-Reggio, lire 1,430,142 in meno.

Se dovessi dire che proporzione fosse da tenersi per 3 milioni assegnati alla Parma-Spezia, direi che si dovrebbe fare il conto all'inverso.

Se alla Parma-Spezia si dovessero assegnare 3 milioni, all'Eboli-Reggio spetterebbero in questo senso 13 milioni e rotti; cosa che assorbirebbe tutto.

Quale sia il criterio che il Governo ha usato io non lo comprendo. Certo è che o l'articolo 32, nel dire che il Governo presenta il suo prospetto di riparto, lascia questo al suo arbitrato, ed allora significa che la Camera deve ogni anno, e per venti anni, rinnovare questa scena e discutere volta per volta l'assegnazione. O vi sono dei principii direttivi che occorre una volta di stabilire e stabiliamoli.

Se come logica l'onorevole ministro mi domandasse se la Codola-Nocera che è da ritenersi come un tratto d'un raccordo che costa 600,000 lire, che per eseguirlo in venti anni, si procedesse in ragione di 15,000 lire all'anno, io stesso direi che la logica non lo consente questo. Ma per le altre linee non capisco

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

la preferenza, tanto più quando questa preferenza è all'inverso, cioè si dà di più alle linee che non contribuiscono e che costano meno ed alle linee che contribuiscono (ce ne è una sola, che è la Eboli-Reggio) ne danno di meno. E c'è di più... (*Interruzione a bassa voce vicino all'oratore*)

Nessuna contribuisce per fondi speciali alla tabella A; non ce n'è che una quale ha il concorso obbligatorio di 10 milioni e tanti. Legga la tabella annessa all'articolo 2.

Ma c'è di più: il Governo diminuisce lo stanziamento; imperocchè, invece di stanziare, 9,600,000 lire come vuole l'articolo 27, ne stanziava 9,347,000. Ciò vuol dire che il Governo detrae dalla assegnazione del Tesoro quella parte che prende dalle provincie; il conto è chiaro, la tabella lo dice. La legge del 29 luglio vuole che, per l'anno 1880, le linee contrassegnate coi numeri 3, 4, 5, 6, 7 e 8 della tabella A abbiano un assegnamento di 9,600,000 lire, ripartibile fra loro. Vediamo il riparto. La somma segnata a carico dello Stato è di 19,340,566; da cui detratti i 10 della Novara-Pino e della Roma-Avezzano, restano 9,340,365, i quali sommati con 259 che sono a carico delle provincie, formano 9,600,000 lire. Ma la legge dello Stato non vuole questo. Perchè questa sottrazione? Per fare diminuire ancora il riparto; quindi il prospetto non è fatto in esecuzione della legge, non è esatto il prospetto in relazione alla divisione.

Dico che non è esatto, perchè credo che nell'assegnazione della Eboli-Reggio, oltre le quote governative, bisogna lasciare quelle quote di concorso. In altri termini, se spettano alla linea due milioni, bisogna dare 2,259,000 lire. La quota di concorso nostra non dovrebbe andare distribuita fra tutti.

Questo sarebbe grave, eppure questo c'è. Adunque gli articoli 26, 27, e 21 non hanno una pratica applicazione, contengono una ingiustizia. Nel riparto dunque che riguarda le strade iscritte alla tabella A, non solo la legge non è adempiuta, ma si contiene una ingiustizia. Non è adempiuta, perchè lo stanziamento della quota erariale non è quale doveva essere stabilito. C'è di più un'altra cosa: si fa entrare la somma stabilita dalle provincie per l'Eboli-Reggio nel totale generale, e lo si distribuisce. Ma è questa una distribuzione giusta?

Io non ho nulla da aggiungere; ho fiducia che la Commissione del bilancio, la quale è là per tutelare l'applicazione delle leggi, curi che venga iscritta la somma che lo Stato ha promesso, e che deve in virtù della legge del 1879; confido anche che il ministro voglia correggere il prospetto presentato in questa parte, cioè che alla quota giusta, secondo che spetta a tutte le strade, sia di più aggiunto il

contributo per la strada di Eboli-Reggio, e che questo non entri nel totale che deve essere distribuito a tutte le strade.

PRESIDENTE. L'onorevole Nervo avrebbe facoltà di parlare; ma non essendo presente, perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Blasio.

DI BLASIO. Io ho chiesto di parlare solamente per avere una dichiarazione dall'onorevole relatore e dal signor ministro dei lavori pubblici.

In questa prima tabella A vi sono due linee Termini-Rieti-Aquila e Campobasso-Benevento, le quali appaiono senza alcun fondo assegnato. Io comprendo perchè si sia fatto così; queste due linee devono essere costruite dalla società delle Meridionali. Il ministro ha dichiarato parecchie volte alla Camera, e lo dichiarò pure rispondendo ad una mia interrogazione, che le leggi del 1865 e del 1870 saranno eseguite, e che in quest'anno i lavori sulla linea Aquila-Rieti-Termini, e sulla linea Campobasso-Benevento saranno fatti per parte della società, e, se la società manca ai suoi obblighi, per parte del Governo. Perciò in questa tabella vi è una somma di 500 mila lire disponibili da ripartire; questa somma dunque deve ripartirsi fra le due linee Aquila-Rieti-Termini e Campobasso-Benevento, giusta una nota aggiunta al progetto di bilancio presentato dal ministro dei lavori pubblici, e giusta le dichiarazioni fatte nella relazione della Commissione del bilancio.

Ma io prima che si venga ai voti vorrei una dichiarazione alla Camera dell'onorevole ministro, e dell'onorevole relatore che questa somma di lire 500,000 debba ripartirsi fra le due linee Aquila-Rieti, e Campobasso-Benevento, qualora avvenga il caso difficilissimo che, la società delle Meridionali non adempiendo ai suoi obblighi, debba il Governo assumere direttamente in questo anno la costruzione delle due linee.

Eguale dichiarazione desidero mi si faccia alla tabella B per la linea Termoli-Campobasso, per la quale è assegnata la somma di lire 150,000 nel capitolo *Disponibili da ripartirsi*.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corsini.

CORSINI. Prego l'onorevole ministro di voler avere la cortesia di farmi sapere a qual punto siano gli studi della linea Faenza-Pontassieve, e quando sarà possibile di averne cognizione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pacelli.

PACELLI. Io pregherei l'onorevole ministro di far ancora una dichiarazione alla Camera.

Quando fu votata la legge del luglio 1879, si diceva nella relazione che la legge del 1879 dovesse

obbligare la società delle ferrovie meridionali a costruire la linea Campobasso-Benevento a sue spese; secondo la legge del 1865 però nella convenzione del 1865 è detto: dovere la linea di Campobasso metter capo in un punto fra Telese e Benevento, laddove nella legge del 1879 è detto esclusivamente Campobasso-Benevento.

A me pare che la legge del 1879 non potesse variare quella del 1865 se la ferrovia vien fatta dalla società delle Meridionali, la quale oggi per un equivoco ha cominciato il tracciato stradale da Benevento, senza tener conto di quell'obbligo che aveva di studiarla in correlazione all'altra linea tra Campobasso e Telese.

La società delle Meridionali, a mio credere, non può interpretare la legge del 1879, come una modifica dell'altra del 1865, mancandovi il consenso di una delle parti contraenti non solo, ma ben anche per le ragioni esposte nella relazione dell'onorevole Morana precedente la legge ultima del 1879 e che dice precisamente così: « Anche questa linea, come le precedenti, fu compresa replicatamente in tutte le leggi ferroviarie d'ordine generale; essa, unitamente al tronco Termoli-Campobasso, dovrebbe essere costruita a spese della società delle Meridionali, salvo il diritto alla garanzia stabilita colla legge. Ci auguriamo quindi che il Governo, conformemente ai voti espressi dalla vostra Giunta, costringerà la società concessionaria all'adempimento dei propri doveri. »

E in ultimo dice:

« In vista delle considerazioni suesposte la maggioranza della Commissione vi prega di autorizzare la costruzione della linea Campobasso-Benevento... »

CAPILONGO. Chiedo di parlare.

PACELLI... in conformità del voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici emesso nell'udienza del 9 dicembre 1871 e in quella del 7 giugno 1872. »

Ora, il Consiglio superiore dei lavori pubblici con questi due voti non ha fatto che nominare una Commissione d'ingegneri per ispezionare il confronto che aveva fatto la società nello studio della Campobasso per Benevento e Campobasso-Ponte, avendo trascurato di studiare la linea Campobasso-Telese. Io vorrei sapere dall'onorevole ministro se è tassativamente prescritto alla società d'incominciare il tracciato della Campobasso da Benevento; e se sia vietato l'esame tecnico ed economico della variante per Telese siccome era prescritto nella legge 1865. Invero la provincia di Molise, con una popolazione di 375,000 abitanti, ha in media la produzione annua di circa 2,500,000 ettolitri di frumento, il quale in massima parte si esporta sulla costiera di Castellammare, presso Napoli. Parmi adunque che debba

accordarsi molta considerazione alla linea Campobasso-Telese, pel risparmio del maggior percorso di chilometri 30 (quanti ne intercedono fra Benevento e Telese) se è vero che le merci, come i viaggiatori del Molisano, per la maggior parte s'indirizzano ai due maggiori centri di popolazione, Napoli-Roma.

Se dunque la legge del 1879 richiama in vigore quella del 1865, io vorrei specificamente sapere dall'onorevole ministro se è possibile di fare riesaminare il tracciato Campobasso per Telese, in confronto di quello di Benevento, senza precludere l'adito alle popolazioni abitanti le contrade meridionali del Molise e di Benevento, di sperare il godimento di un beneficio a cui hanno diritto acquisito per la legge del 1865 e dal quale sperano il maggiore incremento all'industria agricola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capilongo.

CAPILONGO. Io veramente non mi aspettava quest'attacco da parte dell'onorevole mio amico Pacelli; il quale avrebbe potuto risolvere da se stesso i suoi dubbi se avesse posto mente a tutti i precedenti i quali, direi, determinarono la disposizione della legge 29 luglio 1879 riguardo alla ferrovia in discussione. Quando colla legge del marzo 1865, e più tardi coll'altra dell'agosto 1872 si stabilì di costruire una linea di strada ferrata da Termoli a Campobasso si disse che doveva raggiungere la ferrovia Foggia-Napoli in un punto intermedio tra Benevento e Telese.

Sorse allora la difficoltà se la legge avesse tassativamente imposto il punto di congiungimento, ovvero se dovesse intendersi che gli uomini tecnici avessero potuto determinare il distacco tra i due estremi dalle leggi indicate, cioè tra Benevento e Telese.

La linea di congiungimento per Telese nacque per morire, poichè dopo gli studi di massima non se ne parlò più, attese le difficoltà che presentava, e la ingente spesa che richiedeva, ed allora si cominciò a studiare il punto di congiungimento a Ponte ed a Benevento. Vi furono varie Commissioni ed in una di queste mi ricordo che intervenne anche l'onorevole Cavalletto, e tutte determinarono che il punto di congiungimento per Benevento era da presceglersi.

La legge dormì dei sonni tranquilli per molto tempo, finchè non venne risvegliata dall'altra presentata dall'onorevole Depretis, il quale la fece precedere da certi allegati che contenevano gli studi fatti da una Commissione tecnica, la quale doveva esaminare quali linee erano possibili e quali da proporsi all'approvazione del Parlamento. Questa

Commissione che era punto benevola per Benevento, mise in campo un'altra interpretazione delle due leggi precedenti e disse che lo scopo della legge era di dotare Campobasso di una linea ferroviaria, e che se invece della Campobasso-Benevento si fosse fatta la Campobasso-Caianello, nientemeno si sarebbe corrisposto completamente allo scopo delle leggi del 1865 e del 1872.

Eppure quegli egregi uomini non poterono allontanare dalla loro mente il pensiero che le leggi dovevano aver pure una esecuzione, e che due leggi non si potevano distruggere mediante un parere di uomini tecnici, per quanto rispettabilissimi. Allora dissero: se il Governo si crede impegnato per la linea di Campobasso-Benevento, non c'è nessun dubbio che il miglior punto di attacco è quello di Benevento. Quindi venne la legge, la quale dopo tutte queste dilucidazioni non parlò più del punto intermedio tra Campobasso e Benevento, ma disse Campobasso-Benevento. Dunque vuol dire che il legislatore e la Commissione proponente della legge erano persuasi che il miglior punto d'innesto e il più ragionevole era Benevento; e così finalmente si votò la legge.

Ma l'onorevole Pacelli, uomo d'ingegno acuto com'è, dice che la legge fu votata con una specie di restrizione mentale, cioè secondo ciò che avevano disposto due pareri del Consiglio di Stato del dicembre 1871 e del giugno 1873.

Ma egli ha soggiunto che quei due pareri non si occupavano che dei confronti fra le due linee coi rispettivi innesti di Benevento e di Ponte; dunque vuol dire che avevano messo una pietra sepolcrale sull'innesto a Telese; ed io non credo che il mio amico Pacelli voglia aver tanta forza da richiamare in vita questo morto quadriduo.

Io confido che l'onorevole ministro starà forte ed eseguirà la legge come sta scritta, e che riesce così chiara; tanto più che Benevento è una città capoluogo di provincia, è il centro più popoloso di quella plaga; e l'innesto della stazione di quella città riesce eziandio molto più economico. Ma anche l'importanza strategica di questo punto fu riconosciuta dalla Camera quando votò all'unanimità l'ordine del giorno dell'onorevole Marselli, che raccomandava al ministro di fare studiare una linea diretta di congiunzione fra Benevento e la linea Eboli-Reggio, come complemento della grande via dorsale appenninica, ciò che verrebbe quasi distrutto distaccando la strada a Ponte.

Dunque, allorquando si ha una legge così chiara, io credo che non si debbano andare scrutando interpretazioni di sorta; non dovremo dare l'esempio noi stessi di frodare le leggi, ma di eseguirle schiet-

tamente, mostrando col fatto che le leggi sono e noi poniamo mano ad esse.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Vollaro mi permetta che gli dica, che non mi sarei aspettato che facesse un discorso intorno alla distribuzione dei fondi della seconda categoria, dopo quello che io aveva pochissimi minuti prima dichiarato.

Io aveva dichiarato che nessuno doveva cercare un pensiero di proporzione nella distribuzione degli assegni dell'anno presente; inquantochè la somma iscritta di fronte a ciascun capitolo, non rappresenta altro che la probabilità d'impiego, a seconda dello stato degli studi esecutivi sopra ciascuna linea. Aveva anche soggiunto che evidentemente, salvo casi eccezionali, il criterio direttivo doveva essere il complesso della spesa; ed inoltre che verrebbe l'anno in cui per l'Eboli-Reggio bisognerà spendere 15 milioni, ed anche forse 20 se occorrerà. Dunque non faccia confronti che non sono passati per la mente di nessuno.

Queste proposte, ripeto, non rappresentano altro che quello che si è creduto probabile di poter fare, di poter impiegare. Egli sa d'altronde, che secondo le disposizioni della legge, tutto ciò che non si può impiegare in una linea si può spendere in un'altra, nell'anno medesimo...

VOLLARO. E si può ritirare da una?

PRESIDENTE. Non facciamo conversazioni. Veniamo alla fine.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Le disposizioni della legge sono queste, che quando in una linea nell'anno della esecuzione dei lavori non si arrivasse ad applicare tutta la somma particolareggiata nel prospetto, il resto si può adoperare per le altre linee; per conseguenza è tutto un cumulo:

Un qualche valore più attendibile ha l'altra osservazione dell'onorevole Vollaro rispetto a quella specie di diversione che si è fatta dal fondo provinciale di 250,000 lire.

Ma è tassativamente detto quale è la somma che per ogni categoria deve essere iscritta nel bilancio, ed è 19,600,000 lire.

VOLLARO. Domando di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Del resto qui non si tratta di un contributo come per le altre categorie.

Una disposizione speciale ha stabilito che il demanio non deve rinunciare alle offerte che erano state antecedentemente fatte. E non è poi vero che siano queste le sole contribuzioni di quella categoria, perchè il 1° comma dice: « Le sovvenzioni volontariamente votate dai comuni e dalle provincie

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

per le linee contemplate nella tabella annessa all'articolo 2 sono integralmente devolute allo Stato. »

Per la linea Eboli-Reggio è precisata la somma; per le altre ci sono delle antiche deliberazioni che resta a vedersi se hanno o non hanno più valore. Ma non credo che il ministro delle finanze intenda rinunziarvi *tout bonnement*.

Ad ogni modo questa inversione di lire 250,000 che non è poi così grave rispetto a 19,600,000 lire la faremo esaminare all'onorevole ministro delle finanze. Non credo però che per questa l'onorevole Vollaro vorrà interrompere la discussione dell'intero prospetto.

All'onorevole Di Blasio rispondo molto facilmente leggendo le due note poste nel prospetto presentato dal Governo per la categoria prima e per la seconda.

Nella prima categoria è detto: « disponibili da ripartire 500,000 lire. » E poi alla nota (1) è scritto: « tenuta disponibile la somma di lire 500,000 pel caso in cui la costruzione di dette due linee, numeri 5 e 6 (vale a dire Rieti-Aquila e Campobasso-Benevento), dovesse essere assunta direttamente dallo Stato. »

Poi alla tabella della categoria seconda vi è ancora una nota dove è chiaramente detto: « È tenuta disponibile la somma di lire 150,000 pel caso in cui la costruzione della suindicata linea, numero 12 (vale a dire la Campobasso-Teroli), dovesse essere assunta dallo Stato. »

Dunque la dichiarazione che egli chiede da me è già fatta nei prospetti che ebbi l'onore di presentare alla Camera.

L'onorevole Corsini chiede a che punto si trovino gli studi dei due andamenti della linea da Borgo San Lorenzo a Pontassieve od a Firenze.

Io non posso dir altro che questo: che gli studi al Ministero non sono pervenuti ancora. Dalle notizie che ho, credo che qualche mese occorrerà perchè possano esser condotti a compimento, trattandosi specialmente di studi per lavori che attraversano un contrafforte nelle vicinanze di Pratolino. Ad ogni modo tutto ciò non pregiudica nulla, perchè prima di ordinare l'esecuzione dei lavori lungo quel tratto di linea decorrerà non solo l'anno corrente, ma non vorrei che ne decorresse qualche altro, in vista della poca importanza delle somme che abbiamo disponibili.

L'onorevole Pacelli ha sollevato una questione che non mi pare più a posto dopo la legge del 1879.

L'onorevole Capilongo ha già detto qualche cosa della storia dei precedenti; ma oramai qualunque

sia la pagina storica, io non ho che la legge del 1879 da eseguire.

Nella legge del 1879 è chiaramente indicata una linea Campobasso-Benevento; poi all'articolo 21 è detto: « Il tracciato delle linee indicate nella presente legge ed i punti di distacco delle linee esistenti saranno determinati per decreto ministeriale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, mantenendo però inalterato l'andamento generale delle linee con questa legge approvate. » Dunque la sola cosa che il Governo possa fare, è quella di distaccarsi ed anche, in qualche distanza, dal punto preciso indicato dalla legge, se le condizioni tecniche lo rendessero consigliabile. Insomma piuttosto che sbucare alla stazione di Benevento, se si dovesse attraversare una montagna od entrare in una vallata difficile, franosa, allora sarebbe il caso di ricercare dove si potesse innestarsi colle linee esistenti, o se si dovesse arrivare anche fino a Telese.

Ma queste questioni sono state esaminate lungamente, e molte volte, dal lato tecnico: fino dal 1871-72, il Consiglio dei lavori pubblici ha già emesso il parere, che l'innesto della linea di Campobasso debba farsi presso a Benevento. La questione di vedere se sia preferibile, perchè a meno di questo caso non ci sarebbe nessuna ragione nemmeno di occuparsene, l'innesto a Telese, è una questione già giudicata dallo stato degli esami. Ad ogni modo prenderò nota delle raccomandazioni senza nulla promettere in proposito, perchè non credo che vi siano difficoltà tali, che impediscano la più esatta applicazione della legge, che è quella che ha determinato di andare alla città di Benevento.

All'onorevole Capilongo non ho niente da aggiungere, perchè egli naturalmente non domanda di meglio che l'innesto della linea vada dentro alla stazione di Benevento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vollaro.

VOLLARO. Ho poche osservazioni da fare in risposta. Ella mi ha fatto rimprovero perchè io aveva sollevato una questione sul riparto; imperocchè ella dice: noi abbiamo ripartito la somma in ragione degli studi fatti. E per provare che io era fuori argomento, diceva che la legge vuole che ogni eccedente di minor spesa si ripartisca sugli altri. Perchè allora non ha dato il contributo ad ogni linea? Lasci fare gli studi; se gli studi fatti avranno il relativo riscontro nelle somme da spendere, saranno spese, se no, perchè studi non esistono, le ripartirà ad altre linee. Dunque vede che io ho di-

ritto di reclamare che se all'Eboli-Reggio spettano sei milioni, le si attribuiscono sei milioni.

Degli studi per la linea Eboli-Reggio devo supporre che ce ne debbano essere, perchè vi è la linea che parte da Eboli verso Reggio, l'altra da Castrocuoco verso Romagnano, poi da Romagnano in giù. Da Castrocuoco in su ci sono quattro punti di attacco. E se gl'ingegneri che furono delegati e gli uffici hanno lavorato come dovevano, gli studi hanno dovuto arrivare ed arrivare a bene. Non lo so e dico se. Ed il se è relativo a cosa che io non debbo discutere alla Camera, ma che ho scritto all'onorevole ministro, imperocchè qualche volta sono gli uffici locali che ritardano gli studi; non so perchè. Faccio questa dichiarazione, e mi rivolgo all'onorevole ministro, e gli dico, nel suo gabinetto troverà degli elementi; perchè potrebbe accadere che degli uffici tecnici non lavorassero, per cui alla fine d'anno non ci sono studi; e così andando avanti, avremo non una preferenza di legge, ma una preferenza di fatto.

Ma io mi lagnava di un'altra cosa; io diceva che in questo riparto c'è un'ingiustizia, perchè i danari che le provincie nostre contribuiscono diventano parte di quello che si distribuisce. E questo è forte. Che ci dessero due invece di tre lo comprenderei, ma che parte di questo due si dovesse dare poi agli altri, distribuire in modo da far approfittare altri delle nostre contribuzioni, questo è qualche cosa di ingiustizia che non ha limite. Io comprenderei che all'Eboli-Reggio si dessero i quattro milioni, ma inoltre le lire 259 mila che pagano le provincie; perchè altrimenti, onorevole ministro, quando ella ha stanziato le lire 9,600,000, e la composizione è di lire 5,374,000 che dà l'erario, di lire 250,000 che danno le nostre provincie, e poi le ripartisce fra tutte, non v'ha dubbio che una metà di questi denari, che sono delle nostre provincie, si spendono per altre. Lo capisce questo? È cosa che ad ognuno che prenda la penna in mano, salta subito agli occhi.

Tali sono le mie osservazioni.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Mi pare che potremo venire ai voti.

INDELLI, relatore. Ho domandato di parlare per fare una dichiarazione.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Indelli, io non l'aveva intesa. Alzi un poco più la voce.

INDELLI, relatore. Non mi occuperò della prima questione sollevata dall'onorevole Vollaro, perchè secondo il sistema da me esposto ieri, quando la Commissione del bilancio ha domandato al ministro se e fino a qual punto egli ha fatto gli studi

per una linea, ed il ministro ha risposto che li ha pronti fino ad una determinata cifra, essa non ha più altro da fare ed ha adempiuto al suo debito.

I lamenti perciò, intorno alla cifra dello stanziamento stabilito per la linea Eboli-Reggio, non possono toccare la Giunta del bilancio.

Dopo la dichiarazione dell'onorevole ministro, il quale ha detto non potersi spendere che nell'anno, noi siamo perfettamente in regola.

L'onorevole Vollaro ha poi sollevato un'altra questione, nella quale mi sembra ch'egli abbia ragione. Io me n'era occupato, e credo anch'io che la cifra di 19,600,000 lire avrebbe dovuto essere accresciuta di 259,000 lire, che costituiscono per quest'anno il concorso di 10,745,000 in base all'articolo 31 della legge del 1879, dei corpi morali interessati nella linea Eboli-Reggio, devoluto allo Stato con la legge del 1879.

Ho accertato infatti che queste 259,000 lire sono comprese nella somma di 1,992,680 lire di concorso complessivo pel corrente esercizio per parte di corpi morali per tutte le linee dei quattro progetti; senza parlare dell'aumento di questo concorso segnato dalla Giunta generale in correlazione a quello dei due milioni stanziati in più dalla Commissione. E la somma di questi concorsi è iscritta nel bilancio dell'entrata. Ha quindi fatto cosa utile l'onorevole Vollaro richiamando l'attenzione della Camera su questo punto. Così la prima categoria rimane creditrice di 259,000 lire. (*Interruzione dell'onorevole Vollaro*)

No, onorevole Vollaro, distinguiamo. Abbiamo nelle diverse colonne della tabella A, 1° lo stanziamento a carico dello Stato, che per l'Eboli-Reggio è di lire 3,740,567; 2° lo stanziamento a carico dei corpi morali per lire 259,000. E così lo stanziamento per l'Eboli-Reggio, sommate le due cifre, arriva a 4 milioni. Cosicchè non sta infatti che queste 259 mila lire siano state attribuite ad altre linee; esse sono invece andate in aumento dello stanziamento governativo di quest'anno per l'Eboli-Reggio. Quindi, ripeto, la creditrice vera è tutta la 1ª categoria, la quale avrebbe dovuto avere 19,600,000 lire, più 259 mila lire, in uno 19,859,000 lire. È dunque necessario fare questa distinzione, ed è stata utile la discussione.

L'onorevole Di Blasio ha voluto tirar fuori anche la Commissione del bilancio. Egli è così cortese, che non vorrà non essere riconoscente alle speciali considerazioni della Giunta per le linee disgraziate di Terni-Rieti-Aquila, Campobasso-Benevento e Campobasso-Teroli. Quando la Commissione si è

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

occupata delle linee speciali, si è primamente arrestata ad una questione di massima. Che cosa faremo delle linee che dovrebbero essere costruite dalle vecchie società concessionarie? La Giunta ha ritenuto che questa è una questione che ha diritto ad una pronta risoluzione, e ne ha fatto speciale raccomandazione al Governo. Anzi nella relazione io mi sono permesso una celia su queste linee alle quali tanto e sì giustamente s'interessa il mio amico Di Blasio. Ho detto nella mia relazione che queste povere linee, per aver troppi diritti alla costruzione, rimangono tuttavia inesequite, come quel ghiotto villano, di cui parla l'Alighieri, che restava digiuno per troppa copia di cibi. Soggiunsi pure che le 500,000 lire riservate mi parevano insufficienti. Ma siccome passerà ancora del tempo (speriamo che l'onorevole ministro farà il possibile per risolvere questa questione fra pochi mesi) per far cominciare i lavori, quando dovessero farsi a spese dello Stato, le 500,000 lire potranno esser sufficienti in quest'anno per gli studi necessari. Questo è quanto dovevo dire all'onorevole Di Blasio. Non rispondo poi alle questioni mosse dagli onorevoli Pacelli e Capilongo, perchè le ritengo estranee alla Giunta generale.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Blasio ha facoltà di parlare per una dichiarazione.

DI BLASIO. Io naturalmente non voglio far perdere tempo alla Camera: ma siccome tanto l'onorevole relatore della Commissione, quanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici hanno rivolte parole gentili al mio indirizzo, mi corre l'obbligo di ringraziarli, come ne li ringrazio infinitamente.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, crede ella opportuno che nel quadro che la Camera sta per votare s'inseriscano queste avvertenze, che erano nel quadro già proposto dal ministro? In questa guisa ogni dubbio verrebbe tolto.

INDELLI, relatore. Darò una spiegazione, onorevole presidente.

Si è posto innanzi un dubbio, che io credo infondato. Nelle tabelle dei bilanci che il Governo presenta al Parlamento, queste son sempre corredate di note, con le quali si spiegano gli stanziamenti. Ma i relatori dei bilanci non riproducono le stesse note, perchè danno ragione degli stanziamenti nelle loro relazioni. Il fare diversamente sarebbe un pleonasmo parlamentare.

La Camera ha potuto osservare che io mi sono occupato a lungo di questa questione delle linee Campobasso-Benevento e Campobasso-Termini, e della Terni-Rieti-Aquila. Non mi pareva che si

fosse dovuto fare una nota speciale per la riserva. Ripeto, le nostre tabelle non si fanno con questo sistema, e le spiegazioni le diamo nelle relazioni.

Spero che ormai questi chiarimenti basteranno per soddisfare i desiderii dei miei amici.

PRESIDENTE. Onorevole Indelli, siccome le dichiarazioni e le discussioni non possono modificare le leggi, e siccome si tratta di stabilire qui queste 500 mila lire che devonsi ripartire, mi pare che sarebbe bene fare pure qui questa ripartizione.

INDELLI, relatore. Anche su di ciò mi corre il debito di dare una spiegazione.

Ho insistito per lo stanziamento effettivo presso l'onorevole ministro, ed egli mi darà ragione. Ma fu osservato: lasciamo le cose come sono, per dei motivi che qui è inutile svolgere ampiamente, e che ciascuno potrà intendere. Il Governo diceva: qui c'è una questione pendente, e quindi non è corretto il portarvi dei pregiudizi col fatto compiuto dello stanziamento. Insomma, non si credeva regolare che vi fossero gli stanziamenti nel bilancio, cioè ritenersi di fatto la spesa a conto dello Stato, quando la questione è pendente colla società delle Meridionali.

Ma se il ministro crede diversamente, siccome io non desidero di meglio che di agevolare, di spingere queste due linee derelitte, non ho nessuna difficoltà di uniformarmi completamente a questi desiderii.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dopo le dichiarazioni che ho dovuto fare, e durante le trattative che sono in pendenza, non vi è più alcun ostacolo a che la nota sia messa, e possa figurare anche nella legge.

E siccome, se questa non ci fosse, potrebbe dar luogo a qualche restrizione o dubbio circa alla costruzione di cui si tratta, mentre l'articolo 19 della legge fa obbligo, fa precetto di cominciarle subito è molto meglio di aggiungerle senza altro.

PRESIDENTE. Dunque sarà molto bene di aggiungere le note 1ª e 2ª; è vero?

INDELLI, relatore. Le note 1ª e 2ª della tabella; non le note precedenti.

PRESIDENTE. Le note relative alle 500,000 lire:

« È tenuta disponibile la somma di lire 500,000 pel caso in cui la costruzione di... »

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dove è?

PRESIDENTE. A pagina 30. (*Interruzioni dell'onorevole Vollaro*)

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma, ecco: l'onore-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

vole Vollaro mi richiamò alla questione delle lire 250,000.

VOLLARO. È naturale, sono lasciate nelle casse dello Stato...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io qui non vorrei proprio far perdere più tempo alla Camera. L'onorevole Indelli è venuto nelle idee dell'onorevole Vollaro, che siano dovute (non parlo della Eboli-Reggio) alla massa della categoria. Ma la legge ha stabilito quale è l'importo della categoria intera; quei concorsi non vanno in aumento del miliardo e duecento e tanti milioni, ma vanno nelle casse dello Stato, come un contributo fissato per quelle costruzioni. Quindi non avrei potuto fare a meno di far figurare in due cifre nella parte passiva del bilancio la somma di 4 milioni.

Se noi le accrescessimo in più, sarebbero aggiunte alle categorie...

(Interruzione dell'onorevole Vollaro.)

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

VOLLARO. Onorevole presidente....

PRESIDENTE. Ma, onorevole Vollaro... pure ha potuto parlare a sufficienza oggi, ha potuto spiegare tutte le sue idee.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La legge all'articolo 26, stabilisce per le linee di quell'articolo, uno stanziamento complessivo di 3,536,000 lire. Questa è la parte passiva della spesa; vi è poi una parte attiva, ed è una somma che entra nelle casse dello Stato, ma non un aumento alla spesa della categoria. Ad ogni modo questa è una questione che è meglio sollevi un'altra volta col ministro delle finanze.

Il ministro dei lavori pubblici non può chiedere, da qualunque parte vengano, più di 9,600,000 lire. Da qualunque origine possano venire, egli non può chiedere altro.

L'onorevole Vollaro potrà riservare la questione al bilancio definitivo dell'entrata.

VOLLARO. Se l'onorevole ministro crede che la questione non sia pregiudicata, mi riservo di trattarla un'altra volta.

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti. Sulla tabella A è ormai finita la discussione, e mi pare che si possa concludere.

Vi è poi una nota della quale do lettura:

È ritenuta disponibile la somma di 500 mila lire pel caso in cui la costruzione delle linee dovesse essere assunta direttamente dallo Stato. In caso diverso la somma stessa verrebbe ripartita fra le linee n° 4 e n° 8.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Questo secondo in-

ciso può anche sopprimersi, perchè la legge dà la facoltà di versare la somma di una linea in quella della categoria. La parte della nota che è necessaria è quella che stabilisce il diritto di quelle linee ad avere un assegno speciale.

PRESIDENTE. Quindi la tabella di cui ho già dato lettura col riparto che fu letto avrebbe la seguente nota:

« È ritenuta disponibile la somma di lire 500,000 pel caso in cui la costruzione delle linee ai numeri 5 e 6 dovesse essere assunta direttamente dallo Stato. »

E basta.

In conseguenza, chi approva la tabella A, con questa nota è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Ora chi approva il capitolo 143, spesa di 10 milioni, è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Chi approva il capitolo 144...

VOLLARO. Sempre colla riserva che non sia pregiudicata la questione di cui ho parlato.

PRESIDENTE. Scusi, la tabella A è votata. Ora ella domanda di parlare sul capitolo 144?

VOLLARO. Io intendo di fare una riserva, cioè che non sia pregiudicata la questione delle 250,000 lire.

PRESIDENTE. Sta bene; ma io non pongo ai voti nessuna riserva.

CRISPI. Le riserve non si votano.

PRESIDENTE. Per conseguenza chi approva il capitolo 144 collo stanziamento di 9,600,000 lire è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Do lettura di una domanda d'interrogazione diretta al ministro degli esteri:

« Il sottoscritto desidera d'interrogare il ministro degli affari esteri sulla influenza e sull'azione esercitata dal Governo in alcune questioni di politica estera.

« Di Blasio. »

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di comunicare al suo collega degli affari esteri questa domanda d'interrogazione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Me ne farò un dovere.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Arisi, Vacchelli ed Aporti hanno trasmesso un disegno di legge di loro iniziativa perchè la Camera ne ammetta la lettura.

Domani alle 11 mattina riunione negli uffici.

Alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 40.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 5 MARZO 1880

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 (spesa);
dell'interno;
degli affari esteri;
della pubblica istruzione;
della guerra.

Discussione dei progetti di legge:

3° Disposizioni relative alle decime ed altre prestazioni fondiari;

4° Riforma della legge elettorale politica;

5° Disposizioni relative agli impiegati dei cessati Consigli degli ospizi nelle provincie meridionali;

6° Disposizioni concernenti le prove generiche nei giudizi penali;

7° Disposizioni riguardanti i titoli rappresentativi dei depositi bancari.

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

Roma, 1880 — Tip. Eredi Betta.

