

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

## XVII.

## TORNATA DI SABATO 6 MARZO 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

**SOMMARIO.** *Si dà lettura di un disegno di legge d'iniziativa dei deputati Arisi, Vacchelli ed Aporti. — Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici — Sul complesso della tabella B parlano i deputati Zucconi, Negrotto e Berio. — Il Presidente dà lettura di due domande d'interrogazione, una del deputato Griffini sopra nuove macchie fillosseriche, l'altra del deputato Di Blasio sulla politica estera del Governo — La prima si rimanda alla discussione del bilancio di agricoltura, e la seconda alla discussione di quello degli affari esteri. — Il deputato Cavalletto propone che il bilancio degli esteri venga discusso subito dopo quello dei lavori pubblici — Il deputato Crispi invece propone che dopo il bilancio dei lavori pubblici si ponga all'ordine del giorno quello della guerra — Il presidente del Consiglio, ministro per gli affari esteri, si rimette alla Camera — Il deputato Nicotera si associa alla proposta del deputato Crispi — Il presidente del Consiglio ripete le precedenti dichiarazioni — Il deputato Lanza chiede al Ministero che si pronunzi — Il deputato Crispi insiste nella sua proposta chiedendo che insieme al bilancio della guerra vengano posti all'ordine del giorno i disegni di legge per nuove spese militari — Il deputato Marselli appoggia la preferenza per il bilancio degli esteri — Il presidente del Consiglio si esprime nello stesso senso — Il deputato Nicotera non insiste nella sua proposta — Il deputato Lanza replica brevemente — I deputati Marselli, Minghetti e Crispi parlano sull'argomento — La proposta del deputato Cavalletto, di discutere, dopo il bilancio dei lavori pubblici, quello degli esteri, viene approvata insieme ad altra del deputato Crispi di discutere dopo il bilancio degli esteri quello della guerra. — Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici — I deputati Ercole, Sanguinetti, Raggio e Podestà parlano, in diverso senso, sulle gallerie dei Giovi — Il deputato Minghetti raccomanda la pronta costruzione della linea Siracusa-Licata — Altre raccomandazioni analoghe dei deputati Bordonaro ed Omodei; questi propone un ordine del giorno — Il deputato Mariotti propone che la linea Macerata-Albacina sia congiunta all'altra Fabriano-Sant'Arcangelo — Il deputato Doglioni lamenta l'esiguità dei fondi per la linea Treviso-Belluno-Feltre — Scambievoli rettificazioni fra i deputati Berio, Negrotto, Ercole, Sanguinetti, Ranco e Podestà. — Il Presidente dà lettura di una interrogazione del deputato Plebano al ministro delle finanze, la quale è rimandata a quel bilancio. — Annuncia pure la presentazione della relazione della Giunta sulla elezione contestata del 3° collegio di Firenze, la cui discussione è rimandata dalla Camera a martedì.*

La seduta ha principio alle ore 2 10.

Il segretario Melodia legge il processo verbale della seduta antecedente, che è approvato senza osservazioni.

**LETTURA DI UNA PROPOSTA DI LEGGE DEI DEPUTATI  
ARISI, VACCHELLI ED APORTI.**

**PRESIDENTE.** Gli uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge degli onorevoli Arisi, Vacchelli ed Aporti.

Se ne dia lettura.

**MELODIA, segretario. (Legge)**

« **Articolo unico.** A datare dal 1° luglio 1880 i comuni, che costituiscono i mandamenti di Piacenza e Casalmaggiore sono aggregati al distretto notarile di Cremona, capoluogo della provincia a cui appartengono. »

**PRESIDENTE.** È presente l'onorevole Arisi?

**Voci.** Non c'è.

**PRESIDENTE.** E l'onorevole Vacchelli?

**VACCHELLI.** Presente.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

**PRESIDENTE.** Le faccio osservare che l'onorevole ministro di grazia e giustizia è assente; per conseguenza si stabilirà in altra seduta il giorno dello svolgimento di questa proposta di legge.

**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.

Ieri la Camera approvò i capitoli 143 e 144, come

pure la tabella *A*, cioè le linee di prima categoria. Ora verremo al capitolo 145: Spese per la costruzione delle ferrovie di 2<sup>a</sup> categoria, di cui all'articolo 3 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2<sup>a</sup>) (Spesa ripartita).

Il Ministero proponeva lo stanziamento in lire 5,104,667; la Commissione propone lire 6,355,867.

Domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se accetti la proposta della Commissione, cioè, che lo stanziamento del capitolo 145 da 5,104,667 lire sia portato a lire 6,355,867.

**BACCARINI, ministro dei lavori pubblici.** L'accetto.

**PRESIDENTE.** Sta bene. Do lettura della tabella *B*:

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

Prospetto degli impegni da assumere e delle somme a stanziarsi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici (Esercizio 1880) per le ferrovie della 2ª categoria, col riparto per ciascuna linea.

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

Numero d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Lunghezza in chilometri	Costo presunto escluso il materiale mobile	Somma da stanziarsi pel 1880			Quote di anticipazione delle province — (Articolo 15 della legge)	Annotazioni
				a carico dello Stato	a carico delle province	TOTALE		
1	Bassano-Primolano . . . . .	30 "	7,500,000	"	"	"	"	
2	Aosta-Ivrea . . . . .	67 "	15,000,000	1,500,000	166,700	1,666,700	"	
3	Linea di accesso al Sempione (da Gozzano a Domodossola) . . . . .	54 "	11,000,000	300,000	33,300	333,300	"	
4	Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda . . . . .	70 "	33,000,000	"	"	"	"	
5	Succursale dei Giovi . . . . .	19 "	16,000,000	"	"	"	"	
6	Sondrio-Colico-Chiavenna . . . . .	63 7	8,830,000	500,000	55,600	555,600	"	
7	Belluno-Feltre-Treviso . . . . .	76 "	9,000,000	600,000	66,600	666,600	"	
8	Macerata-Albacina . . . . .	82 "	8,200,000	500,000	55,600	555,600	"	
9	Ascoli-San Benedetto . . . . .	28 "	3,000,000	400,000	44,400	444,400	"	
10	Teramo-Giulianova . . . . .	25 "	4,200,000	450,000	50,000	500,000	"	
11	Avezzano al tronco Ceprano- Roccasecca . . . . .	75 "	18,200,000	200,000	22,200	222,200	"	
12	Campobasso-Termoli . . . . .	66 "	30,500,000	"	"	"	"	
13	Benevento-Avellino . . . . .	33 "	6,000,000	200,000	22,200	222,200	"	
14	Cosenza-Nocera Tirrena . . . . .	47 "	21,044,000	"	"	"	"	
15	Dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Ca- tanzaro . . . . .	40 "	10,000,000	200,000	22,200	222,200	500,000	
16	Taranto-Brindisi . . . . .	75 "	8,000,000	300,000	33,300	333,300	"	
17	Messina-Patti al tronco Cer- da-Termini . . . . .	205 "	45,000,000	300,000	33,300	333,300	"	
18	Siracusa-Licata . . . . .	181 "	37,000,000	200,000	22,200	222,200	"	
19	Adria-Chioggia . . . . .	30 6	3,600,000	200,000	22,200	222,200	400,000	
	Disponibili da ripartire . . . . .	"	"	150,000	16,900	166,900	"	
	Totali . . . . .	1267 3	295,074,000	6,000,000	666,700	6,666,700	900,000	
	Economia a farsi nelle costru- zioni adottando sistemi a tipo economico od a sezione ridotta . . . . .	"	13,333,333	279,800	31,033	310,833	"	
	Residuano . . . . .	1267 3	281,740,667	5,720,200	635,667	6,355,867	900,000	

È tenuta disponibile la somma di L. 150 mila pel caso in cui la costruzione della suindicata linea n. 12 dovesse essere assunta direttamente dallo Stato.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

Ha facoltà di parlare l'onorevole Zucconi sul complesso della tabella.

ZUCCONI. Sarò molto breve, perchè gli argomenti, che io mi era proposto di toccare, furono già in gran parte svolti nelle precedenti sedute da altri miei colleghi e perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nelle sue risposte, ha già dato molti di quegli schiarimenti, che io avevo divisato di chiedergli.

Io abuserei della pazienza della Camera se oggi dovessi ripetere molti di quegli argomenti, che con maggior competenza di me furono ieri e ieri l'altro svolti sia dall'onorevole Zanolini, sia dall'onorevole Morana. Io mi limiterò soltanto a fare delle osservazioni sopra una interpretazione, che si dà all'articolo 9 della legge; per quanto si riferisce alla preferenza accordata alla linea Aosta-Ivrea e alle linee di congiunzione dei capoluoghi di provincia, secondo che il ministro ha dichiarato alla Camera.

Io mi permetterò di aggiungere poche riflessioni nell'intento di chiedere all'onorevole ministro un qualche maggiore schiarimento su questa stessa interpretazione.

Prima di tutto mi preme di dichiarare che io accetto il riparto come dall'onorevole ministro è stato proposto in quest'anno; l'accetto per alcune ragioni d'indole puramente temporanea. E poichè, studiando il riparto stesso, io veggio che alla linea Aosta-Ivrea ed alle linee dei capoluoghi di provincia è stata veramente resa efficace per quest'anno la preferenza accordata dalla legge, nel senso che, sebbene esse siano state conglobate con altre nello stanziamento, a queste linee è stata assegnata dall'onorevole Baccarini una somma molto maggiore che a tutte le altre, io accetto, dico, lo stanziamento come venne in quest'anno proposto dal Governo, e confermato dalla Commissione, per alcune ragioni temporanee. Queste ragioni consistono nel fatto che non sono ancora compiuti gli studi per la linea Aosta-Ivrea, od almeno per le linee dei capoluoghi di provincia; e che i lavori, i quali in quest'anno si andrebbero ad iniziare, non possono portare una grande spesa, consistendo essi nella maggior parte in movimenti di terra. Noi in conseguenza, al momento in cui votiamo i bilanci, cioè nel mese di marzo, possiamo prevedere ed essere sicuri che la somma stanziata nel bilancio istesso sarà sufficiente per dare un mediocre sviluppo ai lavori di queste linee in questo primo anno. Quello, però, che io non posso accettare, è la ragione giuridica, dirò, colla quale l'onorevole ministro ha voluto giustificare il riparto fatto in quest'anno per le diverse linee di questa categoria.

Egli ci disse, tanto nella seduta di ieri, quanto

in quella di ieri l'altro, che la preferenza, la quale si è voluta accordare dall'articolo 9 alla linea Aosta-Ivrea, ed alle linee dei capoluoghi di provincia, esiste veramente. Ed era impossibile il negarlo, perchè l'articolo 9 è troppo chiaro nella sua dizione. Però questa preferenza, secondo l'onorevole ministro dei lavori pubblici, si confonde con la preferenza accordata nell'articolo 15 a qualunque linea, per la quale gli enti morali facciano una qualche anticipazione superiore al decimo della spesa.

Io dico che non posso accettare questa interpretazione, la quale mi sembra contraria tanto alla lettera, quanto allo spirito della legge.

L'onorevole ministro accennò ieri l'altro che questa legge del 29 luglio 1879 era una specie di compromesso: io posso dire alla mia volta che l'articolo 9 per sè stesso, per ciò che riguarda queste linee dei capoluoghi di provincia, fu un vero compromesso. La Camera ricorderà quale ne fu l'origine. Alcuni nostri onorevoli colleghi proponevano il passaggio delle linee dei capoluoghi di provincia alla prima categoria. Questa proposta sembrava che trovasse favore in mezzo a noi, tantochè ebbe propugnatori in tutte le parti della Camera, e fra questi fu efficacissimo l'onorevole Baccarini. Il Governo manifestò alla Camera che questo passaggio di sei linee alla prima categoria avrebbe sconvolta l'economia della legge; ed allora il Governo stesso, unito alla Commissione parlamentare che riferiva sul disegno di legge, proponeva che, piuttosto che fare questo passaggio in prima categoria, in forza del quale gli enti interessati non sarebbero gravati di un minimo di spesa, si rimanessero in seconda categoria; però si desse una precedenza nella costruzione a queste linee, su tutte quelle della medesima categoria. Un ordine del giorno fu votato in questo senso dalla Camera.

Quest'ordine del giorno fu poi tradotto in un articolo di legge, dietro proposta mia e dell'onorevole De Dominicis Antonio. Questa è la storia del primo capoverso dell'articolo 9.

La Camera ben vede che qui ci fu un compromesso bello e buono. Da una parte gli enti interessati andavano a rinunciare al beneficio che avrebbero goduto pel risparmio di qualunque concorso nella spesa di costruzione passando in prima categoria; dall'altra, quasi in corrispettivo, il Parlamento accordava a questi enti interessati, una precedenza nella costruzione di tutte le linee. Ciò che si rimetteva in spesa, si guadagnava nel tempo. Ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici ci dice: questa precedenza consiste in niente altro che in questo; cioè nell'equiparare quelle linee nella stessa precedenza relativa che godono le altre, per le quali gli

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

enti interessati andranno a fare una qualche anticipazione.

La Camera ben vede, come allora il compenso che fu dato, per aver rinunciato *quasi*, al passaggio in prima categoria, sarebbe, per così dire, una illusione; perchè delle 19 linee iscritte in seconda categoria, la linea Aosta-Ivrea e quelle dei capoluoghi di provincia, si troverebbero in concorso con altre 14, quante sono quelle, per le quali in quest'anno si stanziavano fondi nella tabella *B*. La lettera stessa dell'articolo 9, è ben chiaramente contraria a questa versione, poichè ci dice che la linea Aosta-Ivrea, e le linee di congiunzione dei capoluoghi di provincia, dovranno avere la precedenza nella costruzione, su tutte le linee di seconda categoria; quindi quella espressione *su tutte le linee* esclude che ci possa essere una qualche giuridica concorrenza di altre linee.

L'onorevole ministro ieri nel suo discorso ci diceva che bisogna prendere questo articolo nel senso, che la legge nel suo articolo 9 abbia voluto accordare quella precedenza che accordavasi alle altre linee; che non ha voluto creare una precedenza di genere nuovo; e che la precedenza accordata alle altre linee, vien fissata dall'articolo 15.

Ma io osservo all'onorevole Baccarini, che l'articolo 15 fissa due sorta di precedenza; fissa, come diceva ieri l'onorevole Morana, una precedenza *assoluta* per quelle linee, per le quali gli enti interessati si dimostreranno pronti ad anticipare l'intera spesa; e una precedenza *relativa* per le altre linee, per le quali gli enti interessati non faranno che una semplice e parziale anticipazione. Il fatto che l'onorevole Baccarini ha per quest'anno stanziato una somma maggiore per la linea Aosta-Ivrea, e per le linee dei capoluoghi di provincia in confronto di tutte le altre, dimostrerebbe che egli stesso intende che per queste linee la legge abbia voluto accordare una preferenza assoluta, e non una preferenza relativa, altrimenti non vi sarebbe ragione perchè egli avesse in quest'anno accordato una maggiore somma a queste in confronto delle altre linee. Tuttavia le dichiarazioni fatte ieri e ieri l'altro dall'onorevole ministro, non hanno potuto non suscitare dei dubbi sulla interpretazione degli articoli 9 e 15, e preme a me che questi dubbi sieno dilungati. Perciò senza dilungarmi, nè abusare della bontà della Camera, mi limito a fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici questa semplice domanda. Crede l'onorevole ministro dei lavori pubblici che, in presenza dell'articolo 9 e dell'articolo 15 della legge, le linee favorite dal primo dei detti articoli vale a dire la linea Aosta-Ivrea e le linee dei capoluoghi di provincia godano una

preferenza *assoluta* in confronto di tutte le linee, oppure crede che godano della semplice preferenza relativa di cui al secondo comma dell'articolo 15?

Qualunque poi sia la interpretazione che l'onorevole ministro intende di dare a questo articolo, crede egli che tutti gli anni si debba proseguire nel saggio sistema che egli ha tenuto quest'anno? Che cioè si debba erogare la maggior parte della somma per le linee favorite dall'articolo 9, ovvero crede egli che in avvenire si debbano anche di più frazionare i fondi stanziati nei bilanci per la costruzione delle ferrovie di seconda categoria? Ecco le domande che io rivolgo all'onorevole ministro. Spero che egli vorrà dare alle medesime una risposta che valga a dissipare i dubbi, e, mi sia permesso il dirlo, gli sconforti che in seguito alle sue risposte dei giorni scorsi sono nati nell'animo delle popolazioni interessate nella costruzione di queste linee.

Io spero che le risposte dell'onorevole ministro permetteranno a me e ai miei amici di poter dire a quelle popolazioni che la preferenza che il Parlamento ci accordò coll'articolo 9, non fu una preferenza derisoria. E con questo ho finito.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Negrotto ha facoltà di parlare.

**NEGROTTA.** Signori, anzitutto, specialmente perchè ho l'onore di qui rappresentare la città di Genova, io sento il dovere di fare una dichiarazione per togliere di mezzo una infondata credenza a carico della mia città nativa.

L'onorevole Pasquali, preoccupandosi delle nomine testè fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici nell'amministrazione delle ferrovie dall'Alta Italia e impensierito pel fatto che fossero stati nominati due veneti e un genovese a far parte del Consiglio d'amministrazione, ne arguiva che ciò potesse essere a danno del regolare andamento dell'amministrazione, poichè, asseriva egli, esistere rivalità tra Venezia e Genova. No; o signori, Venezia e Genova non sono nè possono essere rivali, avvegnachè per la loro posizione geografica gl'interessi dell'una non possono dall'altra essere danneggiati.

(*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Prego che facciano silenzio.

**NEGROTTA.** Infatti Venezia aspira alla supremazia dell'Adriatico, come Genova a quella del Mediterraneo.

Fortunatamente, signori, sono da lunga pezza cessate quelle guerre fratricide per la supremazia dei mari e per la preponderanza dei commerci nell'estremo oriente, per cui un giorno Venezia e Genova aspramente si combattevano, ma ora, o signori, io ne sono certo, per effetto della civilizza-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

zione e dei plebisciti, veneti e genovesi uniti e compatti sapranno con non minor valore combattere e vincere i nemici d'Italia non più al grido di viva San Marco e viva San Giorgio, ma al grido unitario di viva l'Italia e di viva il Re. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Prego che facciano silenzio.

**NEGROTTO.** Questi miei sentimenti sono condivisi dai miei concittadini, come non dubito siano quelli di tutti i figli dell'illustre città della laguna.

Mi consenta ora una parola l'onorevole Berio; egli accennando alle nomine testè fatte nell'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, parlando dell'amico mio ingegnere Tortarolo, diceva essere egli un perfetto gentiluomo.

Io, o signori, completerò le informazioni, e dirò che l'onorevole Tortarolo è un distinto ingegnere ed un abile amministratore, come abile amministratore ed espertissimo delle cose commerciali è il signor Blumenthal, presidente della Camera di commercio di Venezia; nomine queste che certo fanno onore alla perspicacia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Con ciò non intendo in nessuna guisa di menomare i meriti che possono avere gli altri signori stati nominati in quest'amministrazione, i quali non ho la fortuna di conoscere.

Premesse queste brevi considerazioni, entrerò molto brevemente, quantunque l'argomento che io sto per trattare sia molto importante per gli interessi commerciali italiani, entrerò, dico, a trattare la questione per la quale mi sono iscritto.

Principiando dal congratularmi col paese per fatto importantissimo che si è testè verificato, e che in Italia, in Germania ed in Svizzera, ovunque è stato, e ben a ragione, festeggiato; intendo parlare del compiutosi traforo del Gottardo, dirò, come sia utile e necessario che Parlamento e Ministero vogliano profittare della favorevole occasione per ritrarre da questa grandiosa opera, per l'Italia, tutti quei benefici che si possano maggiori, lo che difficilmente si otterrebbe, se non si provvedesse, nel più breve termine possibile, a costruirvi le vie di accesso.

Signori, tra due anni probabilmente la vaporiera traverserà le Alpi, e non si sa se le linee di accesso al Gottardo per quell'epoca saranno compiute.

L'onorevole mio amico personale, deputato Luzzatti, in una delle passate sedute, con quella competenza che gli è propria, vi accennava alla gravità delle tariffe ferroviarie e vi diceva come sarebbe mestieri che si provvedesse a riformarle, e raccomandava al ministro di trovar modo di mitigarne i perniciosi effetti pel commercio italiano. Aggiungeva poi l'onorevole mio amico Luzzatti: bisogna pure pensare ad un'altra questione; ed è che l'Italia nel

traforo del Gottardo è stata tassata molto gravemente. Ora noi dobbiamo trar profitto dalla nostra posizione geografica, per vedere di ricavarne tutto il frutto possibile e così compensarci in qualche guisa dei sacrifici cui il paese ha dovuto sottostare.

Io faccio plauso alle parole dell'onorevole Luzzatti, in quanto che se l'onorevole Luzzatti si impensieriva per la questione delle tariffe, se l'onorevole Luzzatti diceva che bisognava in qualche modo veder di profittare delle circostanze per vantaggiare il commercio italiano, io non dubito che farà opera non meno saggia alleandosi a noi in questa questione, allo scopo di favorire uno dei più grandi interessi nazionali.

E, se ciò non bastasse, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale non può essere in alcuna guisa sospetto di parzialità e di non volere il maggior bene del paese, interpellato dall'onorevole Berio, in occasione della discussione del capitolo della sorveglianza, sulla questione dei carri a merci pel servizio del commercio, che cosa rispondeva? Se mal non mi appongo, mi pare che l'onorevole ministro dicesse così: quando vi fossero soli 600 carri disponibili pel commercio, ritenuto che il porto di Genova è l'emporio principale del commercio nazionale, quei 600 carri dovrebbero essere mandati a Genova.

Queste sue parole avevano per iscopo ne sono persuaso di dimostrare quanta sia l'importanza che si deve annettere al porto di Genova; e mi pare che esse valgano a darmi fondata la speranza che Camera e ministro saranno per fare buon viso alla mia proposta. Sarebbe inutile d'altronde occuparsi tanto della questione del materiale e delle tariffe, quando non si provvedesse colla maggiore sollecitudine a dar corso alle merci che giungono da mare. Ed uno degli inconvenienti gravi che costantemente s'incontra è appunto questo, che le merci non trovano sufficienti mezzi per essere trasportate oltre Appennino. L'attuale valico appenninico è insufficiente; ed io non ho bisogno qui di intrattenere la Camera, volendo esser brevissimo, come ho promesso, a dire della insufficienza dell'unica linea ferroviaria resa anche più difficile avuto riguardo alle sue eccessive pendenze sull'Appennino, tra Pontedecimo e Busalla, per cui anche ora che la ferrovia del Gottardo non è ancora in esercizio, non si può sempre dar corso a tutte le merci che arrivano da mare. Il fatto stesso dell'essersi posta in seconda categoria una strada da costruirsi come succursale a quella dei Giovi vi dimostra, o signori, due cose: l'insufficienza del valico attuale, ed il grave pericolo a cui si va incontro che il porto di Genova possa rimanere isolato dal rimanente delle provincie italiane oltre appenniniche appunto per il fatto che possa

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

rovinare una parte della galleria, come negli scorsi anni abbiamo già veduto disgraziatamente a succedere, di modo che per diversi mesi il commercio restò arenato.

E qui mi è d'uopo dar lettura alla Camera di un voto del Consiglio provinciale di Genova, il quale appunto si preoccupò di questa grave questione.

« Il Consiglio provinciale di Genova, ritenendo di somma urgenza la costruzione di un nuovo valico transappenninico che assicuri la stabilità e lo sviluppo del commercio italiano fra il porto di Genova, la Svizzera e la Germania pel San Gottardo e pel Brennero, è d'avviso che nell'esecuzione del valico stesso debba scegliersi un tracciato a doppio binario, che, partendo dal porto di Genova, raggiunga la linea attuale tra la stazione di Busalla e quella di Serravalle Scrivia, che presenti le migliori condizioni possibili sotto il rapporto delle pendenze, della percorrenza e dell'esercizio, e permetta la costruzione di una linea di raccordo per abbreviare il cammino fra Genova e la media valle del Po.

« Il Consiglio ritiene inoltre che sarebbe di gravissimo danno per il commercio diretto attraverso al Gottardo ed il Brennero la scelta di un tracciato che mettesse capo fuori di valle Scrivia e al di là di Serravalle. »

Quale è stato, o signori, lo scopo di questo voto del Consiglio provinciale di Genova?

Il Consiglio provinciale di Genova, occupandosi dell'importanza che ha una succursale di ferrovia all'attuale, voleva, almeno così ha espresso il suo voto, che si conseguissero due obiettivi, il primo quello del Gottardo, come naturalmente il principale, il secondo che si possa servire contemporaneamente alla Lombardia ed all'Emilia, ed arrivare anche al Brennero; quindi il primo obiettivo ha un interesse nazionale ed internazionale, ed il secondo obiettivo mira a soddisfare interessi nazionali, internazionali e interprovinciali.

Questo, signori, è il voto del nostro Consiglio provinciale.

Vediamo ora quali sono le condizioni di questa linea che vi è proposta dal Consiglio provinciale di Genova.

In primo luogo non ho d'uopo di dire (anzi toccherò prima questa questione perchè credo che sia la prima a farsi) che a termini della disposizione della legge io credo non sarebbe consentita altra linea che non fosse una succursale ai Giovi. E qui prego l'onorevole mio amico, il relatore della Commissione, ad avere la gentilezza di porgermi tutta la sua benevola attenzione. Un'altra linea, lo ripeto, che non fosse la succursale dei Giovi non sarebbe

dalla legge consentita. Infatti che cosa è detto nella tabella B, al numero 5?

*Succursale dei Giovi* e dopo avervi detto « *succursale* » (che non vuol dire una *nuova linea*), si legge nella colonna seguente « lunghezza in chilometri 19 » e poi nella colonna successiva « costo presunto escluso il materiale mobile 16,000,000. » Si aggiunga a ciò che il fatto stesso di essersi calcolato nella legge la spesa di 16 milioni per i 19 chilometri di strada a costruirsi dimostra all'evidenza come Parlamento e Governo si preoccupassero a voler provvedere di una succursale quel tratto di linea ferroviaria che, oltre ad essere insufficiente ai bisogni attuali del commercio, presenta anche il pericolo di poter essere interrotta per la rovina di una parte della principale sua galleria.

Ora, io vi domando: credete voi che volendo stare allo spirito e alla lettera della legge, si potrebbe fare un'altra linea che avesse un percorso maggiore e importasse perciò una somma maggiore? Io credo che stando al disposto della legge, quando si dice « *succursale dei Giovi* » s'intende che la linea debba appunto andare a far capo là dove vuole il Consiglio provinciale di Genova, fra Busalla e Novi, appunto perchè raggiunge due scopi, quelli cioè di ottenere una linea più diretta per il Gottardo ed un'altra linea più diretta per l'Emilia, la Lombardia ed il Brennero. E che questo sia, o signori, non mi sarà difficile il dimostrarvelo.

Da Genova per andare a Novi presentemente vi sono 54 chilometri, ma i nuovi progetti di succursale variano fra i 19 e i 20 chilometri per andare a Busalla, dimodochè da 54 prelevati 4, rimangono per andare a Busalla 4 chilometri di meno, e si arriva a Novi percorrendo 50 chilometri. Giunti a Novi si trova la diramazione per Tortona dove si arriva mediante 19 chilometri di percorso, or bene, 50 e 19 sommati assieme, fa che da Genova a Tortona saravvi un percorso di soli 69 chilometri. Vediamo adesso quale sarebbe la differenza se si volesse costruire una nuova ferrovia, quella cioè di Valle Stura ed Orba che mettesse capo ad Alessandria. In primo luogo da Genova ad Alessandria, anche percorrendo quella linea, vi sarebbero 76 chilometri, quindi nessun vantaggio, poichè invece mediante la linea della succursale per Valle di Scrivia, si avrebbe invece il vantaggio di 4 chilometri in meno per andare da Genova ad Alessandria. Ma vi è un'altra considerazione da fare, o signori. Quanto è calcolata la spesa in quel progetto, per vedere se quella linea possa essere preferita? Si è venuto a dire che si farà con 300,000 lire al chilometro.

Ebbene, la linea succursale dei Giovi è stata cal-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

colata 840,000 lire al chilometro, e quindi 19 chilometri ammontano a circa 16 milioni; le linee che si fecero nella Liguria costarono circa 650,000 lire al chilometro; è egli dunque possibile che una nuova linea possa farsi con 300,000 lire al chilometro per andare ad Alessandria e che per profittare a qualche località secondaria si possa pregiudicare all'andamento generale di una linea di tanta importanza commerciale coll'allungare il percorso dal porto di Genova al Gottardo? Io non lo posso credere.

Ma supponiamo che la cosa si possa fare e che si spenda (cosa impossibile) anche la stessa somma che si spenderebbe per la succursale, io, o signori, vi farò un calcolo che troverete inappuntabile. Da Genova per andare a Tortona, l'ho già detto, vi sono 69 chilometri; da Genova ad Alessandria per Stura ed Orba 76 chilometri, si aggiungano ai 76 chilometri i 23 che vi sono per portarsi da Alessandria a Tortona, punto comune a tutte le linee, che vanno nell'Italia centrale, nella Lombardia, a Venezia ed al Brennero, si avrà da Genova a Tortona un percorso maggiore di 30 chilometri passando dalla linea di Stura ed Orba.

Ora io domando se è così che si potrebbero fare gl'interessi generali del paese. No, non è credibile. E quindi io non dubito che ministro e Parlamento vorranno dare appoggio a questa mia domanda. Ma vi è un'altra considerazione ancora.

Tra Serravalle e Tortona ancora non esiste strada ferrata. Quando si facesse quella variante sarebbero non già 30 chilometri guadagnati per giungere a Tortona, ma sarebbero 38 chilometri, per la stessa ragione che vi ho detto. Quando si volesse fare una nuova linea, allora ne capirei lo scopo, ma non quello di una linea quasi parallela all'altra che esiste adesso per andare da Genova ad Alessandria. Lo capirei quando si volesse costruirne una nuova veramente internazionale allo scopo di giovare agli interessi del commercio italiano colla Germania e la Svizzera pel valico del Gottardo; ma in tal caso, o signori, quando da Tortona tirando diritto per Mortara si andasse al lago Maggiore a raggiungere le linee di accesso al San Gottardo, si guadagnerebbero sul percorso, deviando da Serravalle, altri 20 chilometri.

Queste considerazioni mi pare che militino troppo in favore della succursale dei Giovi, perchè possa essere ancora da qualcheduno combattuta.

Ma voi ricorderete, o signori, che ora sono circa due anni io feci alla Camera una interrogazione al ministro dei lavori pubblici relativamente ad una questione importantissima. Il ministro dei lavori pubblici di Francia, il signor Freycinet, in un banchetto dato a Marsiglia, dichiarava in un suo discorso

che la Francia non avrebbe pretermesso nessuna spesa purchè avesse potuto sostenere contro Genova la supremazia di Marsiglia sul Mediterraneo.

Ebbene, o signori, il ministro dei lavori pubblici d'allora, ora presidente del Consiglio del Governo francese ha mantenuto la parola, ed or sono pochi giorni il Parlamento di Francia ha votato 100 milioni per il porto di Marsiglia.

Mi pare che con ciò, in fin dei conti, si tenti con ogni mezzo a pregiudicare al porto di Genova quantunque per la sua posizione geografica più prossimo alla Svizzera ed alla Germania nulla siavi a temere facendo il dover nostro. Ed ora mi piace di ripetere quello che diceva l'onorevole mio amico Luzzatti...

*Voce.* Lo sappiamo.

NEGROTTI. Mi fa piacere che lo sappia.

MAZZARELLA. Ma giova ripeterlo. (*ilarità*)

NEGROTTI. Non fa mai male; anzi è necessario in cosa di tanta entità il ripeterlo; tanto più quando viene da un uomo di tanta competenza, qual è l'onorevole Luzzatti, procuriamo di rifarci della grave spesa assegnata all'Italia per concorso nel traforo del Gottardo ritraendo ogni maggior beneficio; ma perchè dovremmo lasciarcelo sfuggire? Io non lo capisco.

Ho promesso, signori, di esser breve, e non voglio più oltre tediare la Camera; farò soltanto una calda raccomandazione all'onorevole ministro ed alla Camera, perchè vogliano preoccuparsi di questa importante questione; e voglio sperare che l'onorevole ministro, il quale non può disconoscere l'importanza di questa succursale, che mi duole assaissimo non sia stata messa in 1<sup>a</sup> categoria (come realmente ne avrebbe avuto tutti i caratteri), voglio sperare, dico, che l'onorevole ministro porrà ogni sollecitudine per adottare nel più breve tempo possibile uno dei progetti che ravvisi esser più conveniente, ad ottenere l'intento che il commercio italiano si propone; onde nel prossimo anno 1881 si possa provvedere ad incominciare i lavori della succursale. Lo ripeto, tra breve sarà terminato il Gottardo; e quando la succursale dei Giovi non fosse compiuta, per dar sfogo all'aumentato movimento commerciale, ed avessimo per di più la disgrazia che la galleria avesse ancora in qualche parte a rovinare, come è già accaduto, gli interessi nazionali sarebbero gravemente offesi e lo sarebbero anche quando ad una succursale si provvedesse con troppo ritardo, poichè, voi lo sapete perfettamente o colleghi, quando il commercio comincia ad avviarsi da una parte, difficilmente si svia dalla linea che ha cominciato a percorrere.

Mi rivolgo quindi al patriottismo dei miei colleghi, al patriottismo dell'onorevole ministro e voglio



SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

sperare che i voti della città di Genova e del commercio italiano saranno prontamente esauditi. (*Bravo! Benissimo!*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

**BERIO.** La pronta esecuzione della succursale dei Giovi, interessa talmente il commercio italiano, che spero mi vorrete concedere di aggiungere alcune considerazioni a quanto accennava in proposito l'onorevole Negrotto.

Nel prospetto degli impegni da assumersi e delle somme da stanziarsi nel bilancio del 1880 per l'esecuzione delle linee votate colla legge del 29 luglio scorso anno, noi troviamo assegnata la somma di 5 milioni alla ferrovia Novara-Sesto-Calende-Pino, che dovrebbe costare 20 milioni. Quindi è lecito credere che fra tre anni la linea Novara-Pino sarà completamente finita, e non sarà troppo presto, perchè la galleria del Gottardo tutto lascia sperare che possa aversi compiuta anche prima.

Nella tabella *B* (e invero è una cosa molto dannosa per il commercio italiano) troviamo la linea succursale dei Giovi, che dovrebbe costare 19 milioni, senza alcuno stanziamento pel 1880. L'altro giorno il ministro dei lavori pubblici dichiarava che la ripartizione delle somme poste a carico dello Stato per le ferrovie della 2<sup>a</sup> categoria, deve farsi proporzionatamente all'ammontare di tutte le linee, e nel prospetto delle somme da stanziarsi nel quinquennio 1880-1884 inclusive, sono poste per ogni anno a carico dello Stato 12, 13, 14, e nel 1884 15 milioni di lire. Le ferrovie della tabella *B* sono 19, dimodochè, stando alle dichiarazioni fatte dall'egregio ministro, la succursale dei Giovi vedrebbe ritardato il suo compimento almeno di 14 o 15 anni.

Sono dolente di non avere una maggior competenza, per dare più importanza alle mie parole; ma un coscienzioso studio delle condizioni commerciali di Genova e del commercio italiano, mi autorizza a dichiarare che se questo ritardo si avverasse sarebbe, non per Genova soltanto ma per l'Italia, una vera e grande sciagura, come dichiarò il Consiglio provinciale di Genova.

Dissi sarebbe danno pel commercio italiano e non per Genova sola, e spero che mi vorrete permettere di accennare brevemente le ragioni per le quali ho fatta questa dichiarazione.

Anzitutto, e credo sia dovere ammetterlo da parte di ciascuno di noi, quante volte si trattò del proprio interesse comunale, Genova non ha sollevato in quest'Aula reclamo di sorta. Voi non avete mai sentito gli interessi comunali di lei, pretendere di prevalere all'interesse nazionale.

Nel 1857 coloro che prevedevano l'avvenire pros-

simo d'Italia credettero di dover decidere (e fu utile decisione) che la marina militare da Genova fosse trasferita alla Spezia. Erano migliaia di operai e di marinai, centinaia di ufficiali, che abbandonavano la città di Genova; erano molti milioni che in essa non si sarebbero più spesi. Ma siccome trattavasi di un interesse nazionale, non avete sentito un reclamo, e la marina militare partì dal porto di Genova senza che questa accennasse neanche di averne risentito danno.

Non basta, con decreto che si diceva ispirato ai bisogni della nazione, fu tolta a Genova la zecca, che coniava ai tempi di Re Corrado, monete che non ebbero mai *carati di mondiglia*.

Anche questo per Genova era un danno, ma nessun genovese recriminò, perchè si diceva che il sacrificio della zecca era richiesto dal pubblico interesse. I lavori del porto, da tanti anni riconosciuti di somma urgenza furono oltre l'onesto trascurati, ed abbisognò la splendida donazione del duca di Galliera, non che un grande avvenimento politico (il 18 marzo 1876), per ottenere che questi lavori da tutti ritenuti come suprema necessità del commercio italiano, fossero cominciati e cessassero di essere il miraggio a cui da 20 anni eravamo abituati.

Tutti possono vedere il palazzo di San Giorgio, convertito, lasciatemelo dire, in una bottega da rigattiere, e tuttavia per ciò non si è mai fatta lagnanza. Lo stesso palazzo ducale, che pur rappresenta un monumento di gloria italiana, serve ad ogni maniera di uffici governativi, e sicuramente non è tenuto in quella considerazione in cui avrebbe dovuto essere. Ma questo può parere un danno puramente municipale per Genova, e quindi è la prima volta che ha eco in Parlamento.

Nella legge del 1857 che ordinava il trasporto della marina a Spezia eravi l'articolo 7 che imponeva al Governo di presentare una legge, per destinare i locali della darsena, il bacino di carenaggio ed i fabbricati vicini a servizio del commercio e della marina mercantile.

Era un minimo compenso che la legge del 1857 assegnava a Genova, per la perdita della marina militare. Passarono 10 anni, ne passarono 12, e la disposizione dell'articolo 7 non venne eseguita.

Fu invece improvvisamente notificato che la darsena, il cantiere della foce, il palazzo dell'ammiraglio, il bacino di carenaggio e locali dipendenti, sarebbero stati venduti al migliore offerente. Ciò fu per Genova ferita oltre ogni credere dolorosa. Nessun ligure avrebbe creduto possibile la vendita all'asta od al migliore offerente in trattative private, di quell'insigne monumento, dal quale per tanti

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

secoli erano partite le navi che dalle isole Baleari al mare Egeo, dal Bosforo alla ultima sponda del mare d'Azoff avevano con tanta gloria portato la bandiera di San Giorgio, e fatto di quei mari un lago italiano.

Il sindaco di Genova, nostro onorevole collega Podestà, dovette subire il dolore (e credo d'interpretare il suo cuore, dicendo così) di portarsi a Roma e stipulare, per sette milioni e mezzo, il riscatto di così prezioso ricordo della storia patria mentre per la legge del 1857 la darsena era a Genova gratuitamente assegnata e con essa il bacino di carenaggio.

Ebbene, malgrado ciò in quest'Aula non avete sentita una voce di protesta per un diritto così manifestamente leso, e ciò per quel sentimento di nobile orgoglio del quale Genova ha sempre dato l'esempio. Ma se di questi fatti, e di molti altri che potrei a lungo enumerare, Genova non si lagnò, non debbesi però credere che li abbia dimenticati.

Oggi, da coloro che delle passate ingiustizie sono responsabili, si dicono a Genova dolci parole, che però non hanno valore per distruggere la memoria dei fatti amari, e dell'inescusabile trascuranza dei lei interessi.

Ma ora il tacere sarebbe colpa; ed io, che non ho l'onore di rappresentare Genova in Parlamento, parlo nell'interesse di una gran parte del commercio italiano.

Infatti, o signori, l'Italia spende 55 milioni per la grande opera del Gottardo; 45 per la convenzione di compartecipazione alla costruzione della galleria, e 10 milioni per il trattato internazionale del 1878. Nè basta: oltre a questi 55 milioni, avvi il costo della ferrovia Novara-Sesto Calende-Pino, che ha per unico scopo di servire al commercio di transito per il Gottardo, e che porta la spesa a 75 milioni.

Questo enorme sacrificio l'Italia sopporta unicamente per avvicinare i vasti mercati della Svizzera e della Germania occidentale al porto di Genova.

Non altro scopo che questo poteva avere la ferrovia del Gottardo per quanto concerne il commercio del Mediterraneo.

Ora, siamo noi in condizione di conseguire i vantaggi per i quali questa spesa enorme fu fatta? Sì, se si eseguiranno opere necessarie a mettere il porto di Genova in grado di utilizzare la sua posizione geografica in faccia a Marsiglia; la merce destinata alla Svizzera ed alla Germania occidentale passerà da Genova quando le spese di trasporto siano tali da non distruggere il vantaggio della sua posizione. Se invece tali spese eccedessero quanto è strettamente necessario, la merce, che non ha

altro criterio che quello della spesa, passerebbe da quell'altra parte che le costasse meno.

Bisogna dunque che dal porto di Genova alla valle del Danubio, alla Svizzera ed alla Germania si abbia un sicuro e poco costoso mezzo di trasporto, altrimenti tutte le spese da noi fatte pel San Gottardo sarebbero, in quanto concerne il commercio italiano, affatto sprecate. Marsiglia, come accennava l'onorevole Negrotto, ha speso in 30 anni più di 200 milioni pel suo porto. Ora il Governo francese con un tratto di prudente larghezza spende altri 100 milioni in quel vasto emporio. Ma Marsiglia dista dal Gottardo 668 chilometri e Genova non ne dista che di 299. Quindi quei 367 chilometri di vantaggio ci permetteranno sempre di portare in più breve tempo ed a minor prezzo le merci nella Svizzera e nella Germania, con che la spesa da Genova non sia tale da eliminare per sé l'economia del minore tragitto. Perchè ciò non avvenga conviene in primo luogo provvedere alla esecuzione della succursale dei Giovi e richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sulla questione importantissima delle tariffe. Quest'ultimo compito è di somma importanza e riflette non solo le tariffe nazionali, ma bensì anche le internazionali. Certo io non ho la pretesa di sciorinare alla Camera delle dottrine relativamente al modo di risolvere questa questione, a ciò sarei, lo riconosco, nel modo più assoluto incompetente; ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ha mostrato di comprendere e d'aver tanto a cuore l'interesse commerciale d'Italia, troverà sicuramente il modo di decidere in senso favorevole allo stesso questo grande quesito.

Io accenno all'unica massima che è nella mia competenza, massima economica elementare. Poichè abbiamo sopra Marsiglia e sopra i porti del nord molti chilometri di vantaggio, la merce che arriva al porto di Genova per andare al Gottardo e quindi in Svizzera e in Germania, non deve sopportare una spesa tale che renda inutile la situazione geografica perchè altrimenti muterà strada. Questa è massima indiscutibile, dalla quale dipende l'avvenire commerciale di Genova. Il modo di applicarla a mezzo delle tariffe, gli studi all'uopo necessari debbono farsi dall'onorevole ministro.

L'obbietto principale che si oppone all'immediata costruzione della nuova galleria attraverso i Giovi, consiste nel dubbio elevato da alcuni sulla necessità assoluta ed immediata di essa; si dice che l'attuale galleria è suscettibile di servire ad un transito maggiore di quello che ora si verifica. La vecchia linea che già consisteva in un sol piano inclinato da Pontedecimo a Busalla, fu di molto modificata. Alla

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

metà di essa, in un piano orizzontale che esistette sempre, fu costruita una stazione telegrafica, la quale permette di duplicare il transito dei vagoni, portandolo a 300 ed anche 350 al giorno, e si aggiunge che duplicando ancora i piani orizzontali si può elevare il transito a 900 vagoni merci, indipendentemente dai 20 treni passeggeri.

Ma questa è pura teoria, o signori, la quale suppone anzitutto i piani orizzontali che non esistono e poi che i treni possano fermarsi con una regolarità quasi meccanica ed invariabile e sempre con le stesse norme in tutto l'anno, mentre nella pratica ciò non può assolutamente avvenire, perchè i vagoni merci arrivano a seconda dei bisogni del commercio, ossia saltuariamente, essendovi giorni in cui se ne dovrebbero spedire 2000, ed altri in cui non se ne dovrebbero spedire che 200. È impossibile dare a questo transito la regolarità che si richiede per organizzare il servizio sopra quattro diversi punti di un tratto di 15 chilometri, dei quali 5 in galleria. Che si possa facilitarlo ancora è cosa da ammettersi, anzi da sperarsi; ma che debba bastare all'avvenire commerciale di Genova, è assolutamente impossibile. Se già ora si sente il bisogno di fare il calcolo dei vagoni che teoricamente potrebbero passare sul piano inclinato dei Giovi e si vuole dare con questo calcolo una risposta al commercio che è strozzato dalla piena, che cosa dovrassi dire quando si fosse realizzata la speranza del transito pel Gottardo, nella Svizzera e nella Germania? Ma oltre la questione dell'insufficienza, havvi quella delle pendenze, le quali ammontano al 35 per mille sull'attuale piano inclinato. Queste pendenze significano spesa, che si riversa sulle merci. Si risponde, non è vero: perchè la tariffa per le merci è uguale in tutto lo Stato: e voi non dovete pagare più di quello che vi si farebbe pagare se invece di avere la pendenza del 35, i vagoni andassero in piano.

Questo obbietto ammette una replica d'enorme importanza, ed è questa: se il Governo è obbligato indiscutibilmente a fare una spesa maggiore per trazione, questa spesa maggiore sarà tanto di meno che si potrà elargire pel commercio. Noi non domandiamo che il Governo faccia quello che fa il Governo francese, che cioè richiami le merci nel porto di Genova con tariffe differenziali. Ma diciamo allo Stato, quando voi potete fare un'economia di transito, e quando questa economia potete riversarla a vantaggio del commercio, aiutandolo così a vincere una concorrenza che gli si fa a furia di danaro, perchè non la dovrete fare e subito? Dunque quest'obbietto non ha alcuna importanza.

Ma si disse inoltre: diminuire le pendenze significa aumentare il percorso! A Busalla, a Pontede-

cimo bisogna andare. Busalla ha una determinata altezza sul livello del mare; diminuite la pendenza quanto volete e voi arriverete a Busalla o con pendenza minore e maggior percorso, o con pendenza maggiore e minor percorso.

E anche quest'obbietto è in gran parte specioso; perchè è vero che fino a Busalla vi è un'altezza sul livello del mare che bisogna superare in ogni modo; ma non è men vero che dal passo attuale a quello che si propone da parecchi ingegneri, autori di otto o dieci progetti, vi è una differenza di pendenza del 10, del 15 per mille. Questo 10 e 15 per mille comprende proprio tutte quelle economie delle quali noi siamo autorizzati a domandare al Governo la elargizione a favore del commercio.

Altra delle obiezioni che i nostri avversari oppongono all'immediata costruzione della ferrovia dei Giovi consiste nel dire: Il piano inclinato attuale sarebbe più che sufficiente, se non mancassero i piazzali pel deposito vagoni e formazione dei treni, e se non vi fosse l'intoppo dei vagoni di ritorno.

La risposta è che appunto per rimediare alla deficienza dei piazzali, abbisogna il nuovo valico che servirà a facilitare anche il ritorno dei vagoni vuoti.

Ma l'argomento, che basterebbe, prescindendo da tutti gli altri, a dimostrare la necessità della succursale e l'urgenza di eseguirla, consiste nel continuo ed irrimediabile pericolo di rovina della galleria dei Giovi. Già rovinò e rovinò per causa della composizione geognostica della montagna, che sotto l'azione di grandi piogge si rammollisce, e produce lo spostamento dei piedritti, della volta, e quindi la rovina.

E questo difetto è reso irrimediabile dai corsi d'acqua esistenti sopra la galleria. L'amministrazione dell'Alta Italia ha fatto fare uno studio accurato a questo proposito, incaricando ingegneri e geologi di molta fama perchè le riferissero se potevasi esser certi che colle riparazioni fatte alla galleria dei Giovi, la stessa non sarebbe più caduta; ma quella Commissione ha dovuto dire all'amministrazione che questa certezza non la si può avere.

E questo parere, fu invocato dal Consiglio provinciale di Genova; e non ha potuto essere smentito da chicchessia, perchè si sa che è la verità.

Ora, o signori, può egli ammettersi che fra un anno, fra due anni, quando sarà aperta la galleria del Gottardo, e sarà in esercizio la Novara-Pino se due mesi di pioggia faranno rovinare la galleria dei Giovi Genova resti isolata da tutto il suo vastissimo mercato? È possibile che il Governo assista a questo terribile e probabile danno senza sentirsene

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

altamente impressionato, e senza provare, esso e la Camera, il bisogno di immediatamente rimediarsi?

Io credo che basta accennare a questo pericolo per avere da ciascuno di voi una risposta sola cioè: il commercio italiano non può stare con questa spada di Damocle sul capo, che minaccia di paralizzarne la vita. Dunque è necessario di procedere colla massima urgenza alla costruzione della nuova galleria attraverso i Giovi presso Genova. Una volta Genova e Venezia, per avere delle piazze commerciali facevano guerra; esse mettevano a repentaglio la vita dei loro cittadini, spedivano flotte, facevano trattati di alleanza, organizzavano insomma la loro potenza all'unico scopo d'impiantare qua e là delle colonie commerciali, dalle quali la ricchezza affluiva poi alla madre patria. Ora, per fortuna nostra, non siamo più in condizione di dover fare guerra per portare colla forza il nostro commercio nei territori altrui; possiamo far la guerra colle armi della scienza. La natura ha assegnato a ciascun popolo speciali campi di azione, dai quali esso deve ricavare di che provvedere al proprio avvenire, al proprio sostentamento.

L'Italia ha 3500 chilometri di coste, e la natura le dice: sarai un popolo marinairesco, perchè 3500 chilometri di coste ti abilitano a ricavare dal mare molte ricchezze.

Ha una grande quantità di fertili campi, e la natura le dice: sarai nazione agricola, perchè da quei terreni ricaverai più ricchezza che da industrie non a te connaturali.

Finalmente essa ha nel Mediterraneo e nell'Adriatico i due punti di approdo più vicini alla Svizzera, alla Germania ed all'Austria; da essi passeranno le merci a quei vasti paesi dirette, se i vantaggi creati dalla scienza aprendo le montagne, non saranno distrutti da colpevole lesineria del Governo.

La Francia ha speso molto per l'incremento del proprio commercio; essa nei suoi quattro principali porti ha consacrato centinaia di milioni, ha tutelato le industrie, ha saputo guadagnare nei trattati di commercio delle condizioni favorevolissime, non ha badato mai in nessuna circostanza alle spese necessarie per tutelare l'incremento della propria ricchezza; ma quando la Francia ha avuto bisogno di chiedere a se stessa il prodotto delle spese fatte, la nazione le ha risposto con 12 miliardi di spese in un anno, e con 50 miliardi di offerta per le spese necessarie a riparare i danni della guerra.

Questo è il frutto che la Francia ha ricavato dalla saggia prodigalità con cui ha tutelato il proprio interesse commerciale.

Facciamo lo stesso anche noi; si tratta ora di un piccolissimo tratto di ferrovia al quale bisogna coordinare i lavori del porto, e le tariffe che devono servire al pagamento del trasporto delle merci; se il Governo colle norme con cui si regola la Francia potrà consacrare a questo nobile scopo anche un sacrificio finanziario, ritenga che la nazione gli sarà grata e il commercio restituirà in ricchezza pubblica il dieci per uno di quello che il Governo avrà speso. (*Bravo! Bene!*)

Ma non basta fare e subito, bisogna anche far bene. L'onorevole Negrotto accennava alla necessità di eseguire il nuovo valico attraverso l'Appennino con delle norme sufficienti ad assicurare che il valico stesso sarà utile; ed io ho fiducia che trattandosi anche a questo proposito di questione grandemente importante, voi vorrete continuarmi per alcuni minuti la vostra cortese attenzione.

Lo scopo del lavoro che si fa nel porto di Genova e della succursale dei Giovi, in quanto concerne il commercio del Mediterraneo, è manifestamente di facilitare il transito alla gran valle del Danubio, per il Brennero, la Pontebba, il Sömmering; alla Svizzera e Germania occidentale, mediante il Gottardo, e poi, da non dimenticarsi, il nostro vecchio, affezionato mercato, il Piemonte, la Lombardia, l'alta, la bassa e la media valle del Po. Bisogna dunque che il nuovo valico sia in condizione di servire a questi tre campi vastissimi di commercio, perchè se egli uno ne lasciasse fuori, per questo motivo solo sarebbe un valico dannoso. Noi dobbiamo provvedere che le merci le quali andranno alla valle del Reno da Genova abbiano ad usufruire di tutti i vantaggi economici dei quali io vi tenni parola per dimostrarvi la necessità della costruzione della succursale; e non dobbiamo mai perdere di vista questo concetto che cioè non solo al Gottardo servirà il porto di Genova, ma ben anco alla valle del Danubio ed a quella del Po.

Importa anzitutto formarsi un criterio per la scelta del tracciato. Si tratta di una linea internazionale della quale il nuovo passaggio appenninico deve essere il primo tratto, e noti l'Italia che l'interesse nazionale non si può disgiungere dall'interesse internazionale, perchè se si stacca non avremmo più il commercio internazionale e quindi sparirebbe il vantaggio per il commercio italiano. Dunque è linea internazionale; se essa nei terreni che attraverserà potrà favorire le singole valli, tanto meglio; certo è una soddisfazione per ciascuno di noi il pensare che, essendovi una regione italiana non ancora traversata da ferrovie, trovi soddisfazione a questo bisogno nella nuova linea, ma nessuno deve preoccuparsi

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

dei bisogni provinciali o circondariali da soddisfarsi, quando questi sieno in contraddizione col grande bisogno, col grande interesse della linea Genova-San Gottardo.

Quindi per quanto concerne la scelta del tracciato, il ministro dei lavori pubblici non si soffermi a vedere se vi sia la Polcevera piuttosto che il Bisagno, le Valli Stura ed Orba, oppure la Valle di Bobbio, che abbiano un interesse locale da soddisfare: studi l'interesse generale, e i reclami circondariali non abbiano influenza sull'animo suo, se non in quanto sono d'accordo con l'interesse generale.

Se egli adotterà questo criterio, avremo una linea la quale permetterà alle merci di Genova di fare il cammino più breve non per il San Gottardo soltanto, ma anche per il Brennero, per la media e la bassa valle del Po, perchè se noi intercettiamo questa seconda parte del suo vasto mercato a Genova, faremo un danno gravissimo all'Italia.

Dall'attuale linea Genova-Alessandria si dirama per Tortona la linea Novi-Piacenza-Milano e la linea Novi-Tortona-Bologna, costituenti l'unica comunicazione diretta colla media e bassa valle del Po e colla valle del Danubio. È quindi elementare che ad esse la succursale dei Giovi deve, come al Gottardo, servire. Inoltre per il servizio del Gottardo dovremo avere delle linee di raccordo, che abbrevino la distanza; linee di raccordo che saranno Serravalle-Tortona, o Serravalle-Mortara od altre. Nè mi si risponda che la Camera le ha già respinte, perchè se anche non le ha una volta approvate, da ciò non viene che, quando ne riconoscesse il bisogno, non possa ed anzi non debba approvarle in avvenire.

La linea Serravalle-Tortona abbrevierebbe di 8 o 10 chilometri, il percorso Genova-Piacenza-Milano, Piacenza-Bologna.

CAVALLETTO. È evidente.

BERIO. E poi perchè lo sbocco commerciale riesca completo è da provvedersi al raccordo con la linea Genova-Piacenza per Bobbio o con la linea Genova-Parma per Borgotaro. Tutti sanno che nella mente di coloro che hanno approvato le linee contemplate nella legge 29 luglio 1879, vi era anche l'esecuzione di linee di raccordo, delle quali si parlerà quando quelle attualmente votate saranno compiute. Certamente nessuno ha detto che per le ferrovie in Italia si sia pronunciata l'ultima parola; anzi la legge del 29 luglio non è che un avviamento a far meglio, quando sarà fatto il buono che nella legge stessa è prescritto.

Quindi, anche per le linee Genova-Piacenza-Mi-

lano o Genova-Parma, bisogna che la succursale dei Giovi apra l'adito, poichè altrimenti sarebbe dannosa all'avvenire commerciale italiano.

Io vi accennerò ancora e per ultimo a questo obietto. Si dice: bisogna costruire la nuova linea per Valle Stura-Orba perchè è una linea indipendente dall'attuale, che mette Alessandria in comunicazione diretta col porto di Genova, ed aprendo uno sbocco per le ricche valli della Stura ed Orba, assicura a Genova stessa il più stabile ed economico transito.

Ragionamento specioso è questo e di manifesta erroneità.

Anzitutto la comunicazione diretta con Alessandria priverebbe dei vantaggi della succursale il transito pel Brennero, per la Pontabba e per la media e bassa valle del Po, ed impedirebbe le linee di raccordo coll'Emilia.

In secondo luogo osservi la Camera e noti l'onorevole ministro quale enorme inconveniente nascerebbe dall'esecuzione di questo concetto. Suppongasi Genova per Vallestura ed Orba, in comunicazione diretta con Alessandria; la galleria dei Giovi, che non ha promesso nè per atto notarile, nè con altro mezzo di non più rovinare, rovina, e Genova si trova separata dalle linee Novi-Alessandria, Novi-Milano, Novi-Bologna. Può esporci il commercio italiano a questo rischio?

Io lo domando, signori; ma la risposta non può essere che questa: è assolutamente impossibile.

Io non intendo con ciò che di aver accennato all'onorevole ministro i principali criteri che debbono dirigere la scelta del tracciato per la succursale dei Giovi, e pare che ciò non sia fuori della mia competenza (perchè le osservazioni di senso comune sieno nella competenza di tutti, anche di chi non è ingegnere.) Trattasi, come già dissi, di un grave quesito, dalla cui soluzione dipende l'avvenire commerciale di Genova. L'onorevole ministro trovi il modo di scioglierlo accettando un progetto che assicuri a Genova le comunicazioni colla media e bassa valle del Po e con la gran valle del Reno, che permetta nuove linee di raccordo per abbreviare il cammino al San Gottardo, e per mettere Genova in più diretta comunicazione con l'Emilia e con la bassa valle del Po; e finalmente scongiuri per sempre il pericolo di vedere il porto di Genova separato dal suo vasto mercato.

Ciò facendo l'onorevole ministro avrà, non solo la riconoscenza della città di Genova e dell'Italia intera, ma sopra ogni altra cosa la convinzione di aver fatto un grande servizio al paese. (*Benissimo! Bravo!*)

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

**ANNUNZIO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO GRIFFINI AL MINISTRO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO SULLA COMPARSA DI NUOVE MACCHIE FILLOSSERICHE.**

**PRESIDENTE.** Essendo presente l'onorevole ministro di agricoltura, rileggo una domanda d'interrogazione a lui rivolta :

« Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio intorno ai propositi del Governo in vista della recentissima scoperta di nuove macchie fillosseriche.

« Griffini. »

Chiedo all'onorevole ministro di agricoltura se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

**MICELI, ministro di agricoltura e commercio.** In occasione del bilancio risponderò all'onorevole Griffini.

**CRISPI.** C'è una legge.

**MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO.** Faccio però riflettere che v'è un disegno di legge presentato...

**PRESIDENTE.** Prima però deve essere discusso il bilancio.

**MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO.** Allora risponderò in occasione della discussione del bilancio che avverrà prima del disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Non sorgendo opposizioni, questa interrogazione sarà differita alla discussione del bilancio di agricoltura e commercio.

**ANNUNZIO DI UNA DOMANDA D'INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO DI BLASIO AL MINISTRO DEGLI ESTERI SULLA POLITICA ESTERA.**

**PRESIDENTE.** Un'altra domanda, di cui diedi ieri lettura, è indirizzata all'onorevole ministro degli esteri. La rileggo :

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

« Di Blasio. »

Prego l'onorevole presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, di voler dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

**CAIROLI, ministro degli affari esteri.** Domando che questa interrogazione sia come le altre differita alla discussione del bilancio del Ministero degli affari esteri.

**PRESIDENTE.** Onorevole Di Blasio, acconsente?

**DI BLASIO.** Io non ho difficoltà di accettare che la mia interrogazione sia svolta in occasione della discussione del bilancio degli affari esteri ; e non posso aver difficoltà anche perchè tutte le altre domande d'interrogazione e d'interpellanza già presentate, furono rimandate egualmente alla discussione del medesimo bilancio. Però mi permetterei di fare un invito al Governo ed è quello cioè di cercare, d'accordo col nostro egregio presidente, di accelerare il più che sia possibile la discussione del bilancio degli affari esteri. Non faccio alcuna proposta; non è che un invito che faccio al Governo.

**MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI.** Per parte mia sono prontissimo a mettermi d'accordo coll'onorevole presidente per affrettare la discussione del bilancio degli affari esteri.

**PRESIDENTE.** Quando vi sarà una proposta concreta, io interrogherò la Camera se voglia invertire l'ordine del giorno, altrimenti non saprei che accordo prendere.

Intanto quest'interrogazione è rimandata al bilancio degli affari esteri.

**DISCUSSIONE SULL'ORDINE DEL GIORNO.**

**PRESIDENTE.** Proseguiamo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**CAVALLETTO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Su che cosa, onorevole Cavalletto?

**CAVALLETTO.** Sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**CAVALLETTO.** Da quel che ho capito l'onorevole presidente del Consiglio sarebbe disposto a consentire che si accelerasse la discussione del bilancio degli esteri. Io lascio al giudizio dell'onorevole presidente del Consiglio l'assentire o no che il bilancio degli esteri sia discusso subito dopo quello dei lavori pubblici.

**CRISPI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Sopra questa proposta?

**CRISPI.** Sissignore.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**CRISPI.** Io fo un'altra proposta che credo più interessante, cioè che dopo il bilancio dei lavori pubblici si discuta quello della guerra. Mi pare che invece di discutere di politica estera convenga meglio discutere il bilancio della guerra.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Io lascio giudice la Camera alla quale mi rimetto interamente.

Ho detto che in quanto a me ed ai miei colleghi siamo pronti ad accettare anche che la discussione

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

del bilancio degli affari esteri preceda quella degli altri bilanci. Per il bilancio della guerra osservo che non è presente l'onorevole ministro Bonelli. Forse conviene differire questa proposta, come pure qualunque risoluzione definitiva finchè non sia finita la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

CRISPI. Un altro paio di giorni?

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io mi augurerei che finisse anche oggi; ma, siccome non posso illudermi, dico che una risoluzione definitiva tanto sulla proposta dell'onorevole Cavalletto, quanto su quella fatta dall'onorevole presidente della Commissione del bilancio si potrebbe differire, anche per riguardo al ministro della guerra.

PRESIDENTE. Onorevole Crispi, mantiene la sua proposta?

CRISPI. La mantengo.

(Vari deputati domandano di parlare.)

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

NICOTERA. Io comprendo che la Camera ha il diritto di determinare i suoi lavori, ma comprendo del pari che il Governo ha il dovere di indicare quale discussione crede necessario che si faccia più presto e quale più tardi. Avrei quindi desiderato che l'onorevole presidente del Consiglio, dopo la proposta fatta dall'onorevole Crispi, avesse manifestato chiaramente gli intendimenti del Governo.

Se il ministro della guerra non sia presente, questo monta poco; poichè, essendo all'ordine del giorno il bilancio della guerra, egli è evidente che i ministri debbono sempre essere pronti a sostenere la discussione.

La proposta dell'onorevole Crispi ha un'opportunità, che a nessuno può sfuggire; e credo che il Governo e la Camera non debbano incontrare alcuna difficoltà a mettere all'ordine del giorno, immediatamente dopo il bilancio dei lavori pubblici, il bilancio della guerra.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Osservo all'onorevole Nicotera che ho dichiarato che in ciò il Ministero si rimetteva alla deliberazione della Camera e che la proposta non ha carattere d'urgenza, dal momento che non è ancora esaurita e non sta per esaurirsi la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ripeto tuttavia ancora che per quanto spetta al Ministero, esso si uniformerà alla deliberazione che voglia prendere la Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanza.

LANZA. Se debbo giudicare dall'impressione pro-

dotta in me da questa breve discussione, non posso assolutamente nascondere che, mi pare, il volere ora decidere di mettere all'ordine del giorno il bilancio della guerra dopo quello dei lavori pubblici...

Una voce. C'è.

LANZA... a preferenza del bilancio degli esteri, mi pare, dico, che ciò potrebbe dar luogo fuori dell'Aula a delle interpretazioni...

PETRUCELLI DELLA GATTINA. Tanto meglio.

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

LANZA... che non sono nell'intenzione del Parlamento e nemmeno del Ministero. Mi pare che il Ministero debba riflettere assai a questa circostanza.

CRISPI. Chiedo di parlare.

NICOTERA. Chiedo di parlare.

LANZA. Dall'altro lato bisogna considerare che da più mesi si è già manifestato, in diversi tempi, tanto da destra, quanto da sinistra, il desiderio d'interrogare il Ministero sopra la nostra politica estera, d'allora in poi, nessuno lo ignora, si sono manifestati dei segni, degli indizi che devono preoccuparci certamente, e rendere quindi più necessario, od essere almeno sentito di più il bisogno di avere premurosamente delle spiegazioni dall'onorevole ministro degli affari esteri. Io credo di non avere nulla esagerato, e di avere esposti dei desiderii, e dei sentimenti e delle preoccupazioni che sono generali fra di noi, come anche nel paese.

Ora, in questo stato di cose, è egli conveniente di protrarre di più questa discussione, la quale io spero varrà a tranquillizzare alquanto gli animi, a dissipare qualsiasi preoccupazione? È egli conveniente di dilazionare al di là del necessario la discussione sulla politica estera per dare la precedenza al bilancio della guerra? Non pare all'onorevole presidente del Consiglio, che questo contrasto appunto che nasce, questa specie, direi, di precedenza, che si vuol dare al bilancio della guerra in questa circostanza, possa produrre un effetto, una impressione tale da dare luogo a delle considerazioni, che certo non dobbiamo permettere che si possano produrre appunto per non complicare le difficoltà, per non far nascere inutilmente delle diffidenze; che, ripeto, non è certamente nell'animo di nessuno di noi di volere produrre?

Io faccio queste considerazioni (e spero che tutti mi renderanno giustizia) addirittura coll'animo sgombro da qualsiasi preoccupazione di parte, proprio non altro che nell'interesse della cosa pubblica, del Governo; nè più, nè meno di questo. Non faccio proposta esplicita; mi pare però che il Ministero, e tanto più l'onorevole presidente del Consiglio...

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

*Una voce a destra.* Che è anche ministro degli esteri.

LANZA... non possa rimanere assolutamente indifferente in questa questione che si è sollevata oggi, cioè a dire essere indifferente che la Camera dia la precedenza all'uno od all'altro bilancio, egli deve avere un'opinione.

Crede egli opportuno, crede egli conveniente che sia al più presto discussa la questione della politica estera, oppure, appoggiato ai rapporti ricevuti, crede egli che convenga che sia differita? Spetta a lui la decisione in questo genere di cose. In una parola non è il Parlamento che deve decidere, è il ministro, il quale è in condizione di conoscere se sia opportuno che questa questione venga discussa prontamente o no.

Spero per conseguenza, lo ripeto, che il Ministero, e particolarmente l'onorevole presidente del Consiglio, voglia esplicitamente dichiarare se intende che la Camera proceda immediatamente alla discussione del bilancio degli affari esteri, oppure se crede che ciò non sia opportuno. Lo dica francamente.

PRESIDENTE. Avrebbe facoltà di parlare l'onorevole Nicotera, ma egli cede il suo turno all'onorevole Crispi.

CRISPI. Non comprendo le apprensioni dell'onorevole Lanza. La proposta della precedenza nelle nostre discussioni al bilancio della guerra viene da un deputato, non dal Ministero. Mi preoccupa molto della politica estera, ma sono convinto che quando avremo discusso sulla medesima, poco o nulla sapremo di più di quello che oggi sappiamo. Noi abbiamo amici dappertutto, ed almeno non siamo nemici a nessuno. Ciò non ostante tutti gli amici compiono i loro armamenti, e tutti dichiarano che vogliono la pace. Siamo dunque in una pace armata, e mi dà a pensare lo stato del nostro paese in quanto alle armi. Quindi, quando da parte d'uno dei nostri colleghi fu chiesto che si facesse precedere la discussione del bilancio degli esteri a quella degli altri bilanci, per dar luogo alle interpellanze sulla politica estera, questa domanda mi parve avere dell'arcadico.

Il generale Moltke, alcuni giorni or sono, diceva benissimo che nulla v'ha di peggio che i Governi deboli. La Germania, la quale ha un Governo forte e il primo statista del mondo alla testa dei suoi affari, e che ha più soldati di quanti in proporzione dovremmo averne noi, parlo in proporzione di popolazione e di finanza, dice d'esser debole e di non avere abbastanza soldati da poter presentare in una prossima evenienza, in caso che la guerra scoppiasse.

Io spero che la guerra non scoppierà, o almeno spero che questi armamenti che si fanno dappertutto, siano anche un freno perchè la guerra non avvenga; ma siamo noi in condizioni, o restando neutrali, o se sventuratamente fossimo trascinati in una guerra, siamo noi in condizioni da poter fare sentire la nostra volontà?

PRESIDENTE. Onorevole Crispi...

CRISPI. Mi permetta; ho terminato.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Crispi, io voglio farle riflettere che la discussione del bilancio della guerra non riguarda maggiori o minori armamenti; riguarda la vita normale dell'esercito, onde le sue considerazioni mi pare non si attaglino punto alla attuale discussione.

CRISPI. Onorevole signor presidente, mi duole di aver ricevuto questo rimprovero; l'onorevole presidente però sa meglio di me che il bilancio della guerra quest'anno porta con sé la discussione di tre o quattro problemi gravissimi, come avrà potuto vedere dalla relazione che fu fatta. Dipenderà quindi dalla soluzione di questi problemi, il contegno che noi dovremo tenere. Ecco perchè io mi sono permesso di dire quelle poche parole; e perchè non siano incomplete faccio la proposta che assieme al bilancio della guerra si mettano all'ordine del giorno le leggi militari.

PRESIDENTE. Io non ho inteso punto di rimproverarla: ho voluto fare un'avvertenza per l'economia della discussione. Aggiungo che sono stati già presentate e distribuite le relazioni sui disegni di legge, presentati otto mesi sono, i quali impertano nuove spese militari; relazioni che saranno distribuite in giornata; allora sarà l'occasione di discutere le idee che l'onorevole Crispi ha accennate.

L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

NICOTERA. Siccome parlerei nello stesso senso in cui ha parlato l'onorevole Crispi, desidero prima di ascoltare l'opinione dell'onorevole Marselli.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera cede la facoltà di parlare all'onorevole Marselli.

MARSELLI. Io credo che noi stiamo allargando soverchiamente le proporzioni dell'incidente, e resto molto meravigliato nel vedere che una questione di precedenza, di spostamento di bilanci, vada acquistando le proporzioni di una grossa questione parlamentare. Io pregherei gli onorevoli colleghi che hanno parlato a mantenere la questione nelle sue vere proporzioni. Parliamoci alla buona. Io dirò ai miei colleghi per quali ragioni mi sono fatto un debito di presentare una domanda d'interpellanza sulla politica estera.

Nel bilancio della guerra di quest'anno si sollevano alcune questioni che non riguardano il pre-



SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

sente bilancio di prima previsione, e che per conseguenza non è urgentissimo il risolverle, ma che ciò non per tanto hanno grande importanza. Per esempio, c'è la questione della ferma, connessa con l'idea di aumentare il contingente di prima categoria per avere un esercito di prima linea più numeroso; c'è la questione dell'aumento del bilancio ordinario della guerra, e quella del metodo a seguire per le spese straordinarie. Queste sono questioni di alta importanza certamente.

Ora a me è accaduto di scorgere, nel parlare delle dette questioni militari, che parecchi colleghi sogliono farne dipendere la soluzione dalla natura della politica estera che si vuol seguire; e però ho detto a me stesso: determiniamo prima con precisione quale politica convenga all'Italia di seguire; poi ne inferiremo quale sviluppo dobbiamo dare ai nostri ordini militari.

Ed a me pare che noi possiamo discutere tanto il bilancio degli affari esteri, quanto quello della guerra prima delle vacanze, ma che accettando innanzi il primo, noi potremo procedere con maggior ordine nello svolgimento delle questioni principali che si collegano a quei due bilanci.

Quindi pregherei la Camera di approvare la proposta di sollecitare la discussione del bilancio degli esteri, anche perchè (io non accenno sinora che a una ragione) anche perchè vi sono delle gravi preoccupazioni nel nostro paese. Mentre in tutti i Parlamenti si discute la politica estera, nel nostro non se ne parla da lunga pezza. Se ammettessi la ragione arrecata dall'onorevole Crispi, cioè che queste discussioni sono arcadiche, io finirei addirittura...

CRISPI. Al punto in cui siamo sono arcadiche.

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

MARSELLI... per concludere che le discussioni parlamentari sono affatto superflue. Credo adunque che noi dovremmo discutere i due bilanci prima delle vacanze, ponendo innanzi quello degli affari esteri e poi quello della guerra. A questo modo li discuteremo con maggior ordine. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Il Ministero ha espresso più che il desiderio, la fiducia per la sollecita discussione di tutti i bilanci senza distinzione, domandando l'esercizio provvisorio per un mese. Si capiva però che il bilancio dei lavori pubblici avesse dovuto assorbire una più lunga discussione. Veramente si è data alla questione molto maggiore importanza di quella che credo essere nelle intenzioni degli onorevoli oratori, con considerazioni che

possono anche avere un rilievo al di fuori. Per parte del Governo, dare ad un bilancio la precedenza sopra gli altri, sarebbe stato dar corpo in qualche modo a preoccupazioni che non hanno luogo di esistere nemmeno pel bilancio degli affari esteri. (*Bene!*) Io però, dopo le osservazioni che furono fatte, pregherei gli onorevoli Crispi e Nicotera di associarsi alla proposta dell'onorevole Cavalletto; perchè in massima mi sembra che il desiderio espresso generalmente sia quello che debba precedere il bilancio degli affari esteri, ed anche per un riguardo al ministro della guerra, che non si trova presente in questo momento.

Del resto si osservò con ragione che la Camera potrà poi deliberare dopo il bilancio degli esteri se debba venire quello della guerra o qualunque altro.

Ripeto che il Governo ha espresso la sua intenzione, il suo desiderio, la sua fiducia presentando la domanda di esercizio provvisorio per un mese, ed augurandosi che sia sollecitata la discussione di tutti i bilanci. Ma dopo le osservazioni che sono state fatte, anche da parte mia, credo che convenga far precedere la discussione del bilancio degli affari esteri. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Se l'onorevole Lanza mi avesse onorato della sua attenzione...

LANZA. Quando?

PRESIDENTE. Li prego di far silenzio.

NICOTERA. Quando ho parlato.

LANZA. Oggi?

NICOTERA. Adesso, un momento fa (*Ilarità*), avrebbe udito che io lasciava al Governo il dovere...

MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI. Che dovere! Noi abbiamo domandato per un mese l'esercizio provvisorio. I bilanci sono all'ordine del giorno; non c'è nessun dovere!

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

NICOTERA. Prego l'onorevole presidente del Consiglio di lasciarmi parlare e di conservare la stessa calma che ho io.

MAZZARELLA. Il Ministero interrompe. (*Ilarità*)

NICOTERA. Io aveva avvertito fin da principio che il Governo, nel modo come la intendo io, ha il dovere d'indicare alla Camera quali sieno le discussioni che egli crede necessario si facciano più presto o si ritardino. Dunque siamo perfettamente d'accordo io e l'onorevole Lanza; e la sua osservazione non può essere diretta a me.

LANZA. Mai più!

NICOTERA. In quanto poi all'onorevole Marselli, egli non si è accorto che, pur dichiarando di voler

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

ridurre alle vere sue proporzioni l'attuale discussione, egli l'allargava in modo molto serio...

*Una voce.* È verissimo!

**NICOTERA...** quando diceva che bisogna far precedere la discussione del bilancio degli esteri per giudicare da essa quale deve essere l'ordinamento del nostro esercito.

Io prego l'onorevole Marselli di riflettere a quali conseguenze noi andremo incontro, se seguissimo il suo sistema. Dipenderà il prendere un'attitudine più o meno bellicosa, dalle dichiarazioni che potrà fare il ministro sulla politica estera?

**MARSELLI.** Chiedo di parlare.

**NICOTERA.** Io ritengo che questo sistema sarebbe pericolosissimo. Invece credo che noi, senza preoccuparci punto delle dichiarazioni che il Governo potrà fare sulla politica estera, le quali possiamo fin da ora indovinare, a meno che non si voglia ritenere che il ministro sia sprovvisto di quelle cognizioni elementari che deve avere un Governo, e chiunque è chiamato a regolare la politica estera, possiamo, lo ripeto, indovinare che le dichiarazioni del Governo saranno prudenti.

Io prego l'onorevole Marselli di riflettere un momento alle conseguenze alle quali si andrebbe incontro se la Camera per le sue considerazioni decidesse di discutere prima il bilancio degli affari esteri, e poi quello della guerra.

L'importanza della discussione del bilancio del Ministero della guerra per me è assolutamente indipendente da qualsiasi considerazione del momento. Io credo che l'Italia abbia il dovere di avere un esercito che risponda alla sua importanza, e questo non deve, nè può allarmare alcuno.

Ieri dissi che tre erano le grandi questioni che dovevano preoccupare l'Italia, e non senza ragione, misi in prima linea l'esercito e la marina, e poi i lavori pubblici.

Ora, o signori, nel momento in cui non vi è nazione in Europa che non si occupi e non si preoccupi dell'ordinamento militare; quale meraviglia se anche l'Italia senta questo bisogno?

Ad ogni modo, siccome io ho premesso che il Governo ha il dovere di dichiarare quali discussioni vuol far precedere, dal momento che l'onorevole presidente del Consiglio ha detto che egli intende che il bilancio degli esteri preceda quello della guerra, non sarò io certamente che dissenterò, e che vorrò provocare un voto contrario al Gabinetto in questa occasione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lanza ha facoltà di parlare.

**LANZA.** Dopo le esplicite dichiarazioni fatte dall'onorevole presidente del Consiglio, che egli prefe-

risce che venga in discussione avanti tutto il bilancio degli affari esteri, io non ho più nulla a dire, il mio scopo è raggiunto, cioè a dire, ho ottenuto una dichiarazione esplicita in materia così grave dal ministro; come pure se egli avesse detto che non credeva conveniente che questa discussione sul bilancio degli affari esteri, sulla politica estera, avesse luogo in questo momento io avrei votato con lui perchè in questa materia particolarmente, più che in qualsiasi altra si deve aver fiducia nel Ministero, perchè egli solo è giudice della convenienza di trattare le questioni che riguardano la politica estera. Dunque io non starò a rispondere alle considerazioni fatte in contrario dall'onorevole Crispi, non già perchè io non le apprezzi molto, ma perchè credo che ora sarebbe un perdere tempo dopo la dichiarazione del Ministero.

Quanto all'onorevole Nicotera, gli chiedo scusa se le sue parole non sono giunte a me, forse perchè ero in un momento di distrazione, o forse perchè qualche rumore qui presso di me mi ha impedito di sentirle; gliene chiedo venia; se le avessi udite, non mi sarei che associato a lui nello stesso ordine di idee, e credo che ciò non possa dispiacergli quantunque venga da un avversario. Sono anzi ben lieto che egli ammetta la massima che il Ministero in tutte le questioni, e specialmente in quelle ardue, debba averè un'opinione, e questa opinione sia manifestata esplicitamente alla Camera.

Se il Ministero non dirige il Parlamento in queste questioni, non so in quali altre se ne riservi la direzione.

Quindi conchiudo che io sono lieto che il Ministero degli affari esteri abbia fatta una scelta e abbia dichiarato di accettare che venga prima del bilancio della guerra discusso quello degli affari esteri.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Ripeto che la scelta del Ministero era già fatta dal momento che manifestava il desiderio che fossero discussi d'urgenza tutti i bilanci. In quanto al dirigere le discussioni, mi si permetta di dire che quando i bilanci sono all'ordine del giorno, quando vi è la certezza che non si può ritardare la discussione di alcuno, si riduce ad una convenienza verso la Camera il lasciarla giudice dell'ordine d'iscrizione dei disegni di legge che hanno tutti un carattere d'urgenza; ma, appunto dopo certe osservazioni fatte dall'onorevole Lanza, che potrebbero avere una maggiore importanza, interpretate fuori di qui, ho espresso il desiderio che avesse la precedenza la discussione del bilancio degli affari esteri.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Marselli.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

**MARSELLI.** Io veramente debbo dire che quest'oggi non riconosco l'onorevole Nicotera, vale a dire non ho avvertito la sua abilità ed il suo acume non ordinario.

**MAZZARELLA.** *Veniam damus petimusque vicissim.*  
(ilarità)

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio.

**MARSELLI.** Prego l'onorevole Nicotera di riflettere a quello che accadrebbe se noi votassimo la precedenza del bilancio della guerra, dopo la proposta fatta dall'onorevole Crispi e dopo le parole colle quali egli l'ha accompagnata. A me pare che quello che io ho detto non sia punto compromettente.

Io non ho potuto dimenticare il discorso, pronunziato in quest'Aula, dalla Corona; io non ho potuto dimenticare che in quel discorso si è detto che l'Italia è pegno di pace e di concordia fra le nazioni d'Europa; e per conseguenza sono sicuro che il Gabinetto, rispondendo alle interrogazioni ed alle interpellanze che gli vennero dirette, ci assicurerà che esso non ambisce che a difendere l'onore, la dignità e l'indipendenza della nostra patria. È necessario ed urgente fare dichiarazioni particolari sulle diverse questioni che alla politica estera si connettono; ma l'indirizzo generale della politica italiana non può essere che pacifico.

Per conseguenza, quando Governo e Parlamento avranno fermamente stabilito e solennemente dichiarato che la nostra patria non vuole una politica di avventure, ma una politica difensiva, dignitosa, leale, sincera, rispettosa verso i trattati; la discussione del bilancio della guerra procederà sgombra da tutte le considerazioni concernenti la politica estera, e guidata soltanto da considerazioni tecniche. Altrimenti le questioni che riguardano la politica estera si insinueranno necessariamente fra quelle militari e turberanno la discussione del bilancio della guerra con estranei concetti.

Del rimanente io concludo col domandare se, date le preoccupazioni che vi sono in Europa, non sia necessario che anche in questa Camera si discuta presto la questione estera, e si ascolti una parola che rassicuri il paese intorno alle intenzioni del Governo.

Lascio giudice la Camera.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti. (*Rumori a sinistra*)

**MINGHETTI.** Se hanno fretta, mi taccio.

*Voci.* Parli! parli!

**MINGHETTI.** In questa discussione è stato obliato un fatto che mi pare abbia parecchia importanza, ed è che da molti mesi sono annunziate interpellanze sulla politica estera, e che il Ministero le ha rimandate sempre alla discussione del bilancio.

Ecco perchè, indipendentemente da tutte le altre considerazioni, mi pare che la discussione del bilancio degli affari esteri debba avere la precedenza.

Questa osservazione l'onorevole presidente del Consiglio l'ha trascurata del tutto, ed a me pare che fosse veramente capitale.

**PRESIDENTE.** Mi pare che potremo venire ai voti.

L'onorevole Crispi persiste nella sua proposta?

**CRISPI.** Dopo la dichiarazione fatta dall'onorevole presidente del Consiglio, non insisto; chiedo però che il bilancio della guerra si discuta immediatamente dopo quello degli esteri che si iscriverà all'ordine del giorno di seguito a quello che ora si sta discutendo.

**PRESIDENTE.** Avanti tutto abbiamo la proposta dell'onorevole Cavalletto, il quale propone che, dopo la discussione del bilancio dei lavori pubblici, si iscriva all'ordine del giorno il bilancio degli affari esteri.

**CAVALLETTO.** Io aveva detto che mi rimetteva al giudizio dell'onorevole presidente del Consiglio; e giacchè siamo d'accordo, non ho obiezioni.

**PRESIDENTE.** Dunque mantiene la sua proposta?

**CAVALLETTO.** Sì.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la proposta dell'onorevole Cavalletto. Chi l'approva si alzi.

(È approvata.)

Ora viene un'altra proposta, dell'onorevole Crispi, che, dopo il bilancio degli esteri, si discuta quello della guerra insieme con le leggi militari.

*Voci.* Ci sono?

**PRESIDENTE.** Ci sono; sono state già presentate le relazioni ed oggi saranno distribuite.

Pongo ai voti questa proposta.

(È approvata.)

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI.

**PRESIDENTE.** Ora ritorniamo al bilancio dei lavori pubblici.

Onorevoli colleghi, li prego di riprendere i loro posti. Vediamo di discutere qualche cosa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ercole.

**ERCOLE.** Io debbo, onorevoli colleghi, compiere un dovere, e lo compirò brevemente come lo richiedono le condizioni della Camera, essendo ormai tempo di venire alla votazione del bilancio. (*Bravo!*)

Meglio che un discorso, farò una dichiarazione.

Nella seduta del 2 maggio passato io ho presentato una petizione del Comitato promotore della

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

strada ferrata fra Genova ed Alessandria per le valli Stura ed Orba, colla quale si sottoponevano alla Camera alcune considerazioni tendenti a dimostrare la convenienza di preferire una linea completa alla succursale dei Giovi. La Camera dichiarò d'urgenza la petizione.

L'onorevole Grimaldi relatore del disegno di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, pronunziò queste parole nella seduta dell'11 giugno: « La Commissione ha avuto parecchi studi innanzi a sè, e, fra gli altri, il progetto della linea fra Genova e Bussalla; quello Genova-Alessandria per le valli della Stura ed Orba, patrocinato dal mio egregio amico, l'onorevole Ercole... Questi progetti (concludeva l'onorevole Grimaldi) però debbono essere esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; e quindi, per ora, dichiaro che ogni questione resta salva, integra, impregiudicata. »

Dopo ciò, il Consiglio provinciale di Genova pronunziò l'ostracismo del progetto di Valle Stura ed Orba, senza pur farlo prendere in esame. La rappresentanza provinciale di Alessandria, alla sua volta, ha emesso recentemente un voto favorevole al progetto da me indicato, e pochi giorni or sono, per incarico del prefetto presidente della medesima, ho avuto l'onore di presentare al Ministero la sua istanza colla quale si confutano tutti gli argomenti messi innanzi oggi dall'onorevole mio amico Berio, che si è fatto organo del Consiglio provinciale di Genova; e di ciò non gli faccio un rimprovero.

Se io volessi leggere alla Camera tutte le considerazioni svolte nella detta istanza che militano a favore del progetto di ferrovia per le valli Stura ed Orba ne avrei per un giorno. L'ufficio tecnico della provincia di Alessandria fece una relazione di confronto fra le due linee proposte per succursale alla ferrovia dei Giovi fra Genova e la valle del Po: è un lavoro che fa molto onore a quell'ufficio.

Io potrei farne un sunto, ma ho dichiarato di essere breve e manterrò la parola. Osserverò solo all'onorevole Berio, che ha trattato tecnicamente e con molta competenza (sebbene dichiarasse di non averne) la questione, che da 30 anni esiste la galleria di Giovi, ed i guasti mai non si estesero che ad un breve tratto all'imbocco meridionale della grande opera; e questo dovrebbe provare che essi provengono, non dalle condizioni geologiche e topografiche del monte attraversato, ma sì da qualche saltuaria insufficienza del rivestimento, cui puossi ad ogni occorrenza por riparo. Che se così non fosse, mal saprebbe comprendersi con quanta sicurezza si consigli al Governo di andar nuovamente e quasi scientemente incontro agli stessi pericoli, profondendo inutilmente il pubblico denaro nella apertura di un

nuovo passaggio nel monte medesimo, e ad una così piccola distanza dalla galleria ora esistente, da essere impossibile il fare seriamente assegno sopra una affatto differente costituzione geologica e topografica.

Per cui se si facesse quel che vuole il Consiglio provinciale di Genova non si provvederebbe al reale commercio di Genova.

Ho qui anche un altro stampato dell'ingegnere Luigi Bosco che tratta *ex professo* la questione e si rivolge con una sua lettera all'ingegnere Giovanni Bernardi, all'opinione pubblica di Genova, e dice:

« Gli interessi commerciali di Genova e dell'Italia si devono accordare necessariamente cogli interessi commerciali assai più vasti, » e che esso indica nel suo scritto, sostenendo con validi argomenti, che « la linea succursale Genova-Ovada-Alessandria soddisfa alla maggior somma d'interessi commerciali e li fa convergere a Genova. »

Dunque, conchiudo: il Ministero, le Commissioni incaricate dal Governo per studiare questa questione, hanno sotto gli occhi tutti gli stampati e progetti, sicchè io credo che la questione si risolverà con giustizia. Io non raccomando altro al Governo che di far studiare la questione. Io so che su questo argomento l'onorevole Sanguinetti si prepara a fare un discorso. (*Si ride*) Lascio quindi la parola a lui; io ho compiuto il mio dovere come membro della deputazione provinciale.

Io non ho altro a dire; ripeto che spero che il Ministero farà studiare questa questione, e la risolverà con giustizia e nel miglior modo che corrisponda ai veri interessi non solamente della città di Genova, ma dell'Italia tutta. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrari. (*Non è presente*)

Non essendo presente ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Prego di far silenzio.

SANGUINETTI ADOLFO. L'onorevole mio amico Negrotto mi aperse altre volte la strada, per sottoporre alla Camera sopra importanti questioni modeste osservazioni. Oggi l'onorevole Negrotto non solo mi apre la strada, ma posso quasi dire che mi costringe a parlare.

SAVINI. Briccone di Negrotto!

LUGLI. La colpa è di Negrotto. (*Risa*)

SANGUINETTI ADOLFO. Nella solenne discussione che ebbe luogo sul progetto per le strade ferrate complementari, io ebbi l'onore di provocare da chi allora sedeva al banco dei ministri e dal relatore della Commissione, una formale dichiarazione, riguardo alla galleria dei Giovi; una dichiarazione che è affatto in opposizione con quello che oggi affermava

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

l'onorevole Negrotto. Come vede quindi la Camera, io avrei quasi potuto chiedere la parola per un fatto personale.

Signori, riguardo alla succursale dei Giovi si è creata nella città di Genova un'opinione erronea, la quale non corrisponde alla verità dei fatti; ed io non esito a dire che il 90 per cento dei genovesi sono favorevoli alle idee oggi sviluppate dall'onorevole Negrotto e dall'onorevole Berio.

NEGROTTA. Chiedo di parlare per un fatto personale.

SANGUINETTI ADOLFO. Il giorno in cui il Governo verrà a decidere la questione fra la linea della Stura e dell'Orba e la linea del Bisagno, e la questione sarà risolta, come non può a meno di esserlo, a favore della linea dell'Orba, in quel giorno, la città di Genova dirà: gl'interessi miei furono sacrificati, e, cogli'interessi miei, gl'interessi generali dello Stato.

E poichè autorevoli voci sorsero oggi in questa aula a confortare l'opinione che prevale in Genova, giova che qualche altra voce, se non egualmente autorevole, confortata almeno da dati di fatto, ed indistruttibili, si accinga a confutare deduzioni che non hanno fondamento. È questo il compito, a cui io mi accingo nel modo più breve che mi sarà possibile.

L'onorevole Negrotto si è riservato per l'ultimo un argomento per lui decisivo, l'Achille degli argomenti, quasi a troncane la questione. L'onorevole Negrotto disse: signori, si discute del tracciato della succursale dei Giovi; la questione è risolta, ed è risolta colle parole che si leggono nella legge, *succursale dei Giovi*; quindi nessuna altra linea si può costruire che non sia una succursale dei Giovi, nello stretto significato della parola. Pose, con ciò, la questione pregiudiziale.

Io non comprendo realmente come l'onorevole Negrotto, dal momento che nessuna voce era sorta in questa Camera a parlare del tracciato della succursale, non comprendo come egli sentisse la necessità di sorgere per porre la questione pregiudiziale. Se altri avesse sollevata la questione, allora sta bene; sarebbe stato nell'andamento regolare delle cose che l'onorevole Negrotto intervenisse nella questione, e ponesse la pregiudiziale. Comunque, dal momento che fu posta, giova discuterla; ebbene io affermo che non ha ragione d'esistere.

L'onorevole amico mio Negrotto, nella sua lealtà, ne converrà senza difficoltà, quando avrà udito ciò che sto per dire.

Nella seduta dell'11 giugno 1879, nella discussione della legge ferroviaria, io domandai all'onorevole ministro ed all'egregio amico mio il relatore della Commissione, se colle parole, *succursale dei*

*Giovi*, s'intendeva di risolvere anche la questione del tracciato.

L'onorevole relatore della Commissione, colla consueta lucidità del suo impegno, rispondeva queste testuali parole: « Mi gode l'animo di poter fare franche ed esplicite dichiarazioni agli onorevoli Ercole, Sanguinetti e Calciati i quali domandano che si lasci impregiudicata la questione d'andamento e di tracciato in riguardo alla proposta succursale alla ferrovia dei Giovi.

« In tutte le altre linee fin qui votate la Commissione ha pregato la Camera, e la Camera ha consentito di votare l'andamento. Non faccia sorpresa se, per questa, dico che l'andamento resta salvo, poichè si tratta di un obbiettivo certo e determinato, qual è quello di sopperire alla deficienza cui dà luogo la ferrovia dei Giovi. Fissato lo scopo, *lo stato degli studi fatti non permette di dire sin d'ora il preciso andamento*. La Commissione ha avuto parecchi studi innanzi a sè, e fra gli altri il progetto fra Genova e Busalla, quello di Genova-Alessandria per la valle della Stura e d'Orba, patrocinata dal mio egregio amico l'onorevole Ercole, quello di Genova a Voghera per la valle del Bisagno, della Trebbia e della Straffora, presentato e raccomandato al nostro esame dall'onorevole presidente del Consiglio e da altri. Questi progetti però debbono essere esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Quindi per ora dichiaro che ogni questione resta salva, integra ed impregiudicata. (*Bene! bene!*) »

Il ministro dei lavori pubblici, il compianto Mezzanotte, faceva sua la dichiarazione dell'onorevole Grimaldi. Vegga ora l'onorevole Negrotto se si possa invocare, come egli invocava, la questione pregiudiziale.

Ma l'onorevole Negrotto ha creduto colla sua tesi di difendere non solo gl'interessi generali dello Stato, inquantochè Genova racchiude questi interessi generali, ma anche gl'interessi particolari della città di Genova. Io spero di dimostrare alla Camera che l'onorevole Negrotto ha sostenuto una tesi contraria non solo agli interessi generali, ma anche agli interessi particolari di quella città. Egli si fece, in questa Camera, l'eco di quella opinione alla quale accennavo nell'esordio del mio discorso. Ed invero, gli argomenti addotti dall'onorevole Negrotto, li troviamo espressi in una recente deliberazione del Consiglio provinciale di Genova.

BERIO. Domando di parlare.

SANGUINETTI ADOLFO. Qualcuno di questi argomenti fu anche toccato dall'egregio mio amico l'onorevole Berio.

Signori, qual è l'interesse di Genova? L'interesse

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

di questa città è di assicurare le sue comunicazioni col Piemonte e colla Lombardia e quindi col Frejus, col Gottardo, col Brennero; di assicurare le sue comunicazioni colla linea più breve che sia possibile, che abbia pendenze minime, e costi, a chi di essa si serve, il meno possibile.

Ebbene, l'onorevole Negrotto dichiarava, che nessuna linea può competere sotto questi tre punti di vista con la linea del Bisagno; imperocchè, è inutile farsi illusione, ciò che la città di Genova vuole, ciò che chiedono i suoi rappresentanti, è la succursale che prende il nome dall'ingegnere che la progettò, cioè dall'ingegnere Navone. Ha fondamento questa asserzione dell'onorevole Negrotto?

Noti bene la Camera che il progetto Navone è un progetto di massima, e che, come tutti i progetti di massima, non risolve tutte le questioni, e le sue risultanze non possono considerarsi come definitivo. Può anzi ritenersi che all'atto pratico tali risultanze si aggraveranno sensibilmente.

Per la linea della Stura abbiamo un progetto, anche di massima, compilato da tre distinti ingegneri, ma riveduto successivamente da altri ingegneri, riveduto infine con accurata analisi dall'ufficio tecnico della provincia d'Alessandria. Mettiamo a confronto i due progetti. Vediamo la distanza da Genova ad Alessandria per la valle del Bisagno, e quella da Genova ad Alessandria per la valle della Stura e dell'Orba. Per la valle della Stura esistono due progetti, uno a miti pendenze, ed un altro a pendenze maggiori. Col progetto a miti pendenze la distanza tra la stazione centrale di Genova e quella di Alessandria sarebbe di 76,771 metri; col progetto a maggiori pendenze la distanza sarebbe di 70,565 metri; il che vuol dire 76 chilometri e 2/3 secondo il progetto a miti pendenze; 70 chilometri e 1/2 secondo il progetto a pendenze maggiori. La distanza tra Genova ed Alessandria, secondo il progetto Navone, sarebbe di metri 79,750. Perciò il progetto patrocinato e dall'onorevole Negrotto, e dalla città di Genova, avrebbe, in confronto del progetto della Stura a miti pendenze, una maggior lunghezza di 3 chilometri, ed in confronto di quello a maggiori pendenze una maggior lunghezza di 9 chilometri e più.

Ecco quindi che, per quanto riguarda la brevità, non si può dire che il progetto per la valle del Bisagno non possa avere competitori.

Ma quando si parla di ferrovie non bisogna solo guardare alle maggiori o minori lunghezze; bisogna tener conto di altri elementi, non ultime le pendenze. Permetta la Camera che, anche riguardo alle pendenze, io adduca alcune cifre inconfutabili, in quanto che sono la risultante di replicati studi, e special-

mente del lavoro molto accurato dell'ufficio tecnico di Alessandria. Nel progetto della Stura a miti pendenze, le pendenze in galleria sono del 12 per mille; nel progetto Navone del 15 per mille. Nel progetto della Stura le pendenze a cielo scoperto sono del 14 per mille; nel progetto Navone del 13,41 per mille. Quindi abbiamo nel progetto Navone una piccola differenza in meno nelle pendenze a cielo scoperto; abbiamo il 3 per mille di più nelle pendenze in galleria. Io non mi fermerò a dire quale sia la differenza, riguardo al trasporto, tra le pendenze a cielo scoperto e le pendenze in galleria.

Sappiamo che, date due pendenze identiche, una a cielo scoperto e l'altra in galleria, non si può in galleria trascinare un identico peso. Sicchè il problema che i tecnici si propongono sempre di risolvere gli è questo: di avere nelle gallerie pendenze minori che a cielo scoperto. Nel progetto Navone il problema si trova risolto in senso contrario. Ma anche colle pendenze il confronto non sarebbe completo. Non basta che la distanza sia minore per la linea di Stura; non basta che siano minori le pendenze; bisogna considerare un altro elemento: la spesa di trazione riguardo a chi esercita la linea e la spesa di trasporto riguardo a chi se ne serve. Riguardo alla spesa di trazione, tutto considerato, non si può dire vi sia differenza fra la linea della Stura e dell'Orba e la linea del Bisagno. Riguardo alla spesa di trasporto, la linea del Bisagno non può assolutamente competere colla linea della Stura. Io potrei citare molti dati su questo punto; ma per risparmio di tempo mi riferisco agli studi ed agli opuscoli che vennero in luce, e su di essi mi permetto di chiamare l'attenzione dell'onorevole amico mio il ministro dei lavori pubblici.

Io ho lanciato da principio, non ve lo nascondo, una grave proposizione, quando dissi che a mio parere l'onorevole Negrotto non aveva difeso i veri interessi di Genova; sono in dovere di giustificare questa mia proposizione.

Genova lamenta, e lamenta giustamente, la difficoltà di dare avviamento, colla linea attuale, ai suoi commerci. Ma qual è la ragione dei lamenti del commercio genovese? Credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia dichiarato, alcuni giorni sono, che sulla linea dei Giovi il movimento potrebbe essere aumentato di 400 vetture al giorno. Ma è possibile far correre sull'attuale linea dei Giovi quattrocento carri di più al giorno? Ecco, la difficoltà deriva dall'ingombro del porto e dalla ristrettezza della stazione principale.

È nel porto che non è possibile, allo stato attuale delle cose, di accrescere il movimento, non è sulla linea dei Giovi; sono le comunicazioni tra il porto

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

e la stazione che sono difficili. Messo in sodo codesto, vediamo, o signori, se, colla linea di Bisagno, si ripari all'ingombro del porto. Notate, il progetto Navone partirebbe dalla stazione di Brignole-Sale ed andrebbe a congiungersi a Borgo Scrivia, o ad altro punto intermedio verso Serravalle, colla ferrovia attuale. Nel progetto Navone non è fatta menzione di congiungimento della stazione di Brignole-Sale col porto; quindi evidentemente tutto il movimento, a cui dovrebbe dar vita la linea del Bisagno, dovrebbe passare per la stazione centrale di Porta Principe.

Crede proprio l'onorevole Negrotto che la stazione attuale di Porta Principe potrebbe servire al nuovo movimento che si svilupperà per l'apertura del Gottardo?

Crede l'onorevole Negrotto che sarà risolta la questione dell'ingombro del porto colla linea del Bisagno?

A me pare di no, perchè evidentemente tutto il movimento per la succursale del Bisagno dovrebbe passare per la stazione principale; la quale se è insufficiente al movimento attuale, lo sarà maggiormente quando sarà aperta la ferrovia del Gottardo.

Ebbene, io posso dire alla Camera che la gravissima questione dell'ingombro del porto di Genova e della stazione principale ferroviaria, sarebbe risolta colla linea della Stura e dell'Orba, inquantochè per avviare le merci ad essa non sarebbe necessario di passare per la stazione principale. Le nuove banchine che si costruiscono nel porto stanno a ponente, ed esse, per il nuovo foro aperto alla Lanterna, saranno messe in comunicazione diretta colla stazione di Sampierdarena; sicchè una metà del movimento commerciale di Genova, quel movimento a cui debbe servire la linea della Stura e dell'Orba, non sarebbe obbligato a passare per la stazione principale, ma avrebbe luogo direttamente dal porto alla stazione di Sampierdarena, la quale, pei lavori progettati, sarà in condizione di sopportare un movimento doppio, triplo e forse anche decuplo dell'attuale.

L'onorevole Negrotto ha accennato alla convenienza della linea del Bisagno per le comunicazioni fra Genova, la valle media del Po ed il Brennero. Mi duole di dover dire che l'onorevole Negrotto ha dimenticato un fatto importante, la prossima costruzione cioè della Parma-Spezia.

Io voglio supporre, o signori, che, giusta l'opinione espressa dall'onorevole Negrotto, si possa costruire la linea da Serravalle a Voghera per abbreviare la distanza attuale da Genova a Piacenza; ma l'onorevole Negrotto crede proprio che le comunicazioni fra Genova e la valle media del Po ed il

Brennero debbano aver luogo per la linea della Scrivia? Poche cifre varranno a dimostrare il mio assunto.

La distanza da Genova a Verona, passando per la Spezia e Parma (e la Spezia-Parma sarà presto costruita, avvegnachè essa si trovi in prima categoria ed esistano gli opportuni stanziamenti nel bilancio del 1880), la distanza, dico, sarà di 219 chilometri; la distanza invece, tra Genova e Verona passando per Serravalle e Voghera sarebbe di 343 chilometri; per la linea quindi sostenuta dall'onorevole Negrotto, si avrebbe da Genova al Brennero una maggiore distanza di 124 chilometri. Veda ora l'onorevole Negrotto come possa sostenersi che per le comunicazioni col Brennero sia necessaria la succursale del Bisagno.

Ma un altro argomento fu addotto tanto dal Consiglio provinciale di Genova, quanto dagli onorevoli Berio e Negrotto. Essi hanno fatto sentire la necessità della linea di Val Bisagno per le comunicazioni col Gottardo e per sostenere, dirò così, la rivalità di Marsiglia.

Io, per rispondere a questo argomento, citerò anzitutto poche cifre, le quali sono abbastanza eloquenti. La distanza in linea retta da Genova al Gottardo è di 259 chilometri, per ferrovia di 299; la distanza in linea retta da Marsiglia al Gottardo è di 523 chilometri, per ferrovia di 668. Ora, io domando come si possa temere che Marsiglia possa fare concorrenza a Genova sui mercati cui dà adito il traforo del Gottardo.

Quando si adducono certi argomenti e su di essi si viene a creare un'opinione erronea, è nostro dovere di combatterli per distruggere appunto le erronee opinioni.

Io dimostrai che nell'interesse del commercio in generale la linea della Stura e dell'Orba è preferibile a quella del Bisagno.

Crede di aver dimostrato che è anche preferibile nell'interesse particolare di Genova, perchè il commercio genovese ha interesse ad avere la linea più breve, che abbia minori pendenze e che richiegga una minore spesa di esercizio.

Ma vi è anche un'altra considerazione: che cosa è questa succursale del Bisagno? La succursale del Bisagno non è altro che una duplicazione dell'attuale linea dei Giovi; la linea della Stura invece è una linea che ha una vita a sè, che attraversa una vallata dove esistono molti opifici, ricca di prodotti industriali e di prodotti agricoli, e la quale porterà a questa linea un importante movimento locale, sia di merci, sia di passeggeri.

Ora come si possono trascurare gli interessi di questa vallata, quando essi collimano cogli interessi

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

generali del commercio e con quelli speciali di Genova?

Può e deve il Governo non tener conto di questa considerazione, sia pure d'indole secondaria?

La Camera ricorda, e molti lo ricorderanno per lungo periodo di tempo, l'inondazione che ha funestato l'Alta Italia nell'ottobre del 1878. Signori, conseguenza di quella inondazione fu che tutte le comunicazioni fra il Piemonte e la Liguria furono interrotte; fu interrotta la linea che da Torino per Brà mette a Savona; fu interrotta la linea che da Alessandria per Acqui mette egualmente a Savona; fu interrotta la linea che da Alessandria mette a Genova per la valle Scrivia. Le corrispondenze tra il Piemonte e la Liguria, dopo l'inondazione, dovevano fare il giro della Lombardia, andare a Milano e poi per Piacenza o Torreberretti venire a Tortona per essere avviate a Genova. Ebbene, se nell'ottobre del 1878 avesse esistito la succursale patrocinata dall'onorevole Negrotto, le comunicazioni non sarebbero state interrotte?

Notate; la linea della Stura mette direttamente da Cornigliano ad Alessandria; attraversa la Bormida con un ponte proprio in una località dove la inondazione del 1878 non ha fatti guasti; se quindi fosse esistita la linea della Stura e dell'Orba, le comunicazioni tra Alessandria, punto centrale del Piemonte, e Genova, e il rimanente della Liguria, non sarebbero state interrotte neppure per un giorno.

L'onorevole Berio si preoccupava molto dei pericoli che presenta la galleria dei Giovi e diceva: badate, essa può cadere da un momento all'altro, ed allora che sarà di Genova e del commercio fra il Mediterraneo, la Svizzera, la Germania e l'Austria? L'onorevole Berio si richiamava alla composizione geognostica della montagna, nella quale consisterebbe la causa del temuto pericolo. E che la linea dei Giovi possa cadere interamente, lo disse anche il Consiglio provinciale di Genova. Or bene, questa opinione è erronea, perchè intorno alla stabilità dei Giovi furono fatte indagini accurate e per parte della società dell'Alta Italia, e per parte del Governo, e nessuno ha sospettato o fatto sospettare il pericolo temuto dall'onorevole Berio.

I tecnici hanno ammesso, è vero, che l'imbocco nord della galleria, presenta qualche pericolo, ma nessuno ha mai ammesso che la intera galleria dei Giovi possa cadere. Ed io potrei su di ciò appellarmi ad un illustre membro di questa Camera il quale ebbe precisamente l'incarico alcuni anni or sono di verificare la galleria dei Giovi.

Quest'argomento della caduta della galleria dei Giovi si deve mettere in disparte. E, signori, no-

tate, che l'ex-direttore generale delle ferrovie dell'Alta Italia, l'ingegnere Amilbau, ha fatto un progetto di succursale alla galleria dei Giovi e sapete; quale è il percorso della linea progettata dal commendatore Amilbau? La succursale Amilbau si svolgerebbe al disopra dell'attuale galleria ed all'altezza di pochi metri. Questo prova che i timori di caduta della galleria dei Giovi non sono fondati; e che la composizione geognostica della montagna ha nulla a che fare colla questione. Ma poi che le condizioni geognostiche della montagna non abbiano a che fare colla questione, ve lo prova lo stesso progetto dell'ingegnere Navone. Dove passerrebbero le gallerie che si dovrebbero costruire secondo questo progetto? Poco distante dalla galleria attuale. Ora, se la composizione geognostica della montagna presentasse dei pericoli per la galleria dei Giovi, si cadrebbe in una contraddizione aprendo una nuova linea nella montagna stessa, o nei contrafforti di essa, i quali, naturalmente, sono di identica natura.

Io non continuo oltre e non tocco tutti gli altri argomenti addotti. Ve ne ha un altro però che non posso passare sotto silenzio.

Si disse che deve darsi la preferenza al progetto per valle Bisagno, perchè solo mercè di esso sarà possibile eseguire altre linee, le quali accorcerebbero ancora la distanza fra Genova ed il Gottardo. E le altre linee da costruirsi sarebbero quelle da Serravalle a Mortara e da Mortara a Gallarate.

Ma coloro che tirarono fuori quest'argomento, non avevano presente la discussione che ebbe luogo nella Camera sul progetto, ora legge, per le ferrovie di complemento. Voi tutti ricorderete che una discussione vivissima ebbe luogo tra i fautori della linea Novara Sesto-Calende, Pino e quelli della linea Novara-Gallarate-Pino. Voi sapete che la prima linea era sostenuta da una gran parte della deputazione piemontese; e la seconda dalla deputazione lombarda. In quella discussione (ed io ricordo gli splendidi discorsi degli onorevoli Robecchi, del mio amico Fano, dell'onorevole Bizzozero), in quella discussione che cosa si disse? La comunicazione più diretta fra Genova e il Gottardo sarebbe data da una linea che partendo da Serravalle mettesse a Mortara e da Mortara a Gallarate. Ma la deputazione lombarda, per considerazioni che ora non giova accennare, ha scartato assolutamente questa linea e si è limitata ad insistere ed a chiedere che invece della Novara-Sesto-Calende-Pino si facesse la Novara-Gallarate-Pino.

Ora, a sostegno della succursale del Bisagno, si tira fuori la linea Serravalle-Mortara-Gallarate, la



SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

quale fu scartata dalla Camera; la quale, in ogni caso, non potrebbe sorgere se non dopo trascorsi 22 anni, perchè per 22 anni abbiamo impegnati i fondi.

Anche quest'argomento cade e cessa di avere qualsiasi valore.

Io non aggiungo altro; non tocco le considerazioni militari, che pur sono di prim'ordine, e le quali militano a favore della Stura e dell'Orba. Coerente a me stesso, che nella seduta dell'11 giugno 1879 chiedeva al ministro una dichiarazione nel senso di non pregiudicare la questione, ripeterò la mia conclusione d'allora; fate eseguire uno studio comparativo fra la linea della Stura e la linea del Bisagno, e date la preferenza a quella, la quale sotto tutti gli aspetti sarà da preferirsi. Si studino le due linee e prevalga quella che meglio soddisfa a tutte le esigenze, a tutti gli interessi; e soprattutto si chiariscano bene le questioni, affinchè se ha da prevalere, come io credo, quella della Stura, la città di Genova, alla quale pure dobbiamo tanti riguardi, non abbia a credere di essere stata sacrificata.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Raggio.

**RAGGIO.** Se l'onorevole Negrotto ha aperto la strada a parlare all'onorevole Sanguinetti, l'ha quasi a me socchiusa.

Infatti il lungo ed elaborato discorso dell'onorevole Negrotto e la splendida arringa del mio onorevole collega Berio, i quali hanno nuovamente confermato alla Camera la necessità di provvedere alla succursale dei Giovi, mi dispensano dal fare un lungo discorso. Solo io mi permetto di rivolgere le mie preghiere e di unire le mie istanze a quelle dei due oratori che mi precedettero e di indirizzarle in questo senso all'onorevole ministro.

Faccia, onorevole ministro, che non succeda per la succursale dei Giovi quello che è a Genova successo per il suo porto, che cioè per le eterne controversie della bocca a levante e della bocca a ponente, si è sprecato quasi 10 anni di tempo, e che se non fosse intervenuta la munificente elargizione del Duca di Galliera forse i lavori non sarebbero ancora cominciati al giorno d'oggi.

Ella onorevole ministro dei lavori pubblici, se non erro, ha eletto una Commissione di distintissimi ingegneri, incaricandola di esaminare tutti i diversi tracciati delle ferrovie del regno.

Ebbene, io la prego, onorevole ministro, solleciti particolarmente questa Commissione ad ultimare gli studi di questa ferrovia. E quindi ella dia al più presto la sua sentenza sul tracciato da adottarsi, tracciato che io spero sarà quello che meglio corrispon-

derà agli interessi generali del commercio italiano; poichè la necessità di questa succursale è indiscutibile, se noi vogliamo continuare a sostenere la lotta commerciale che abbiamo intrapreso con Marsiglia, la quale lavora con ansia febbrile a preparare tutte le possibili facilitazioni di transito alle merci specialmente provenienti dall'Oriente per la Svizzera e la Germania.

Giacchè ho facoltà di parlare mi incorre l'obbligo di rispondere brevemente al mio caro amico, l'onorevole Sanguinetti, che è tanto tenero degli interessi di Genova!

Egli fondandosi sopra una relazione della deputazione provinciale di Alessandria, sulla relazione, se non isbaglio; degli ingegneri Straneo e Strada, prendendo per base di confronto il progetto Navone, ha detto che la linea per la valle dello Stura e dell'Orba è la più breve e perciò il più preferibile dei tracciati fra il San Gottardo e Genova. E mette per ottenere questo vantaggio di percorrenza in linea di conto la distanza di 3500 metri circa che passa tra la stazione marittima di Genova e la stazione orientale di Piazza Brignole. Ma se non isbaglio, o signori, l'onorevole Sanguinetti e i relatori della deputazione provinciale di Alessandria si sono dimenticati che dei progetti Navone ve ne sono due: uno che sarebbe precisamente quello che parte dalla stazione marittima alla stazione orientale: ma l'altro che parte da San Pier d'Arena se lo sono dimenticati.

Ora veggano, esaminino questo secondo progetto e vedranno che non calcolando questi 3500 metri, la differenza non sta più in favore della valle dello Stura e dell'Orba.

Ed invero, l'onorevole mio amico Sanguinetti, nell'ultima discussione dell'11 giugno sulla legge delle costruzioni ferroviarie, ha detto queste parole, che mi permetto di leggere alla Camera: « E qui riparerò, per essere più esatto, ad una dimenticanza, dicendo che col progetto per la valle dello Stura e dell'Orba la distanza ferroviaria fra Genova ed il Gottardo non sarebbe allungata che di tre chilometri; differenza così insignificante che non merita di tenere a calcolo ». Io proprio non capisco come adesso possa venire a dirci che il tracciato per la valle dell'Orba e dello Stura è il tracciato più breve fra Alessandria e Genova.

Noti bene la Camera che parlo del secondo e riveduto progetto, per val di Stura ed Orba, che allungando gallerie e con sacrificio delle pendenze accorcia il primo progetto di quasi tre chilometri.

Del resto, a me sembra che non sia questo il momento di discutere dati di pendenze, dati di percor-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

renza, dati di traffico locale. Vi è una Commissione, la quale è incaricata di esaminare; essa si pronunzierà sopra quel tracciato che crederà meglio. E dei tracciati da esaminare la Commissione non ha solamente il progetto Navone. Io credo di non errare nel dire che non ve ne sono meno di sei o sette da essere accuratamente studiati.

Solo mi preme di dire che anch'io sono deputato della provincia di Alessandria, e che se agli onorevoli miei colleghi di Alessandria stanno a cuore gli interessi di questa nobilissima contrada, non meno di loro sono degli stessi preoccupato, e che se sono contrario alla linea dell'Orba e dello Stura, lo sono perchè credo che questo tracciato, non recando grande vantaggio alla provincia di Alessandria, reca danni incalcolabili al commercio in generale di Genova che deve avere la linea più breve per il San Gottardo.

Sì, io sono contrario alla linea della Valle dell'Orba e dello Stura, non solo per le ragioni che hanno dette testè i miei due onorevoli colleghi Negrotto e Berio, cioè per la considerazione della più lunga percorrenza, per le destinazioni del Semmering, della Pontebba, del Brennero, dell'Italia centrale, della Lombardia in caso che non si potesse più servirsi della linea Novi-Tortona, ma anche perchè non divido la serena confidenza dell'onorevole mio amico Sanguinetti e dei relatori della deputazione provinciale di Alessandria sulla stabilità della galleria dei Giovi. E la città di Novi, e tutte le popolazioni da Novi verso Busalla, se si rinnovasse la disgrazia dell'interruzione della galleria dei Giovi (cosa non impossibile) resterebbero senza una comunicazione diretta con Genova o sarebbero obbligate per accedervi a fare un giro vizioso. E della possibilità dell'interruzione della galleria dei Giovi chi ha visto come vidi io stesso all'epoca dell'ultima interruzione il punto interrotto ne sarebbe convinto, e sarebbe persuaso che quella disgrazia era tutt'altro che la conseguenza di un difetto nell'anello di rivestimento, ma era un avvallamento dipendente dalla composizione geognostica della montagna e dalla posizione della galleria rispetto alle linee sinclinali dei corsi d'acqua che scendono dalla montagna stessa.

Nè valga l'osservazione dell'onorevole Sanguinetti, il quale dice che questa linea, passando per le valli di Stura ed Orba, attraverserebbe una ricca ed ubertosa vallata come quella dell'Orba. Questo è verissimo; ma se prima quest'osservazione aveva un valore, ed un valore indiscutibile, ora essa non vale più; giacchè posso assicurare che, non più tardi di due mesi or sono, si fece un regolare contratto fra un consorzio di comuni interessati ed un

ingegnere distintissimo, firma rispettabile di Milano, il quale si è assunto l'obbligo di costruire in meno di un anno la strada ferrata Novi-Ovada. Ora, una volta che questa ferrovia sarà costruita ed aperta al pubblico servizio, gl'interessi degli Ovadesi, di tutto il circondario d'Ovada e di tutti i suoi confluenti saranno perfettamente assicurati dal lato della comunicazione ferroviaria e poco può più loro interessare una comunicazione diretta con Alessandria. Diffatti è noto che i prodotti della valle d'Orba si esportano principalmente nel Milanese, essendo prodotti di vino, che hanno il loro regolare e normale smercio in Lombardia, e perciò conviene più ai produttori di val d'Orba venire a Novi che andare ad Alessandria, per profittare della linea Novi-Tortona-Voghera-Pavia-Milano. Nè vale il dire che Novi perderebbe se si facesse la linea di Mortara a Val di Scrivia. Prima di tutto questa è una linea che non è neppure classificata nell'ultima legge ferroviaria, e poi questa linea non arrecherebbe alle popolazioni fra Novi e Busalla i danni che indiscutibilmente arrecherebbe loro la linea per la Stura e l'Orba.

Vede dunque l'onorevole Sanguinetti che non possiamo essere d'accordo. Ma vediamo un po'. Quelli di Alessandria credono di avere interesse di propugnare la strada della valle dell'Orba, perchè hanno paura del tracciato Val di Scrivia e Mortara che terrebbe così scartata Alessandria da questa nuova linea fra Genova ed il Gottardo.

D'altra parte, che cosa domanda Genova? Domanda il tracciato più breve, senza preoccuparsi che si passi piuttosto da una parte che dall'altra. A Genova basta che si faccia la percorrenza minore colle minori pendenze. Genova non può avere preferenza per alcun tracciato all'infuori di queste due considerazioni. Ora per rimediare alle apprensioni di Alessandria e alle giuste esigenze del commercio di Genova, io mi permetto di segnalare all'onorevole ministro dei lavori pubblici un progetto il quale per la modestia dei suoi autori Mongiardini, Mazzola e Palazzo, non fece molto rumore, ma che adottandolo servirebbe a contentare i genovesi e gli alessandrini.

Questo progetto sarebbe il tracciato di succursale dei Giovi, che imbrancandosi all'attuale stazione di Bolzaneto passa per la valle della Secca, della Verde e del Lemme ed andrebbe a sboccare vicino a Novi. Ciò stante gli alessandrini sarebbero sicuri che la linea dovrebbe passare per Alessandria per andare al Gottardo, giacchè si continuerebbe per la percorrenza attuale Novi-Alessandria, e servirebbe nell'istesso tempo il commercio internazionale dello Shemmering, della Pontebba e del Brennero, non

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

che il commercio fra Genova, la Lombardia e l'Italia centrale continuando e percorrere la linea Novi-Tortona, che fra Genova e queste contrade è la più breve.

Questo tracciato non domanda che 38 chilometri di strada da costruirsi, mentre quello della Sturane ha nientemeno che 70; le sue pendenze non sono maggiori del 15 50 circa per mille; ed ha questo vantaggio, che ancora non avevo segnalato all'attenzione dell'onorevole ministro, che accorcia l'attuale percorso di circa 1592 metri, ed ha il vantaggio sopra l'antico tracciato di valle d'Orba di 5678 metri e dello stesso ultimamente di tre circa chilometri accorciato, come prima dissi, slungando gallerie e a danno delle pendenze è ancora più breve di metri 2699. Le sue curve non sono mai minori di 400 metri, mentre che nella valle d'Orba ve ne ha una di 200. Questa linea poi avrebbe il gran vantaggio di servire i commerci della valle del Lemme che sono importantissimi e come industria e come prodotti agricoli, attraversando popolosi e ricchi paesi, fra i quali Voltaggio e la città di Gavi che non conta meno di 5000 abitanti.

Del resto anche per questo progetto non è questo il momento di tediarla Camera con dati statistici, di traffico, di pendenza e di percorrenza. Io soltanto prego l'onorevole ministro d'invitare la Commissione ad esaminare assieme agli altri non pochi questo progetto per poterne serenamente e coscientemente valutare i pregi e i difetti se ne ha, perchè sia poi scelto quello che sarà ritenuto il migliore. E finirò queste mie brevi parole col ripetere le mie sollecitazioni; facendo presto l'onorevole ministro farà gl'interessi veri del commercio italiano e noi gliene saremo gratissimi. (*Bravo!*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Podestà ha facoltà di parlare.

**PODESTÀ.** L'esame circostanziato ed amplissimo che hanno fatto dell'argomento, gli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto, mi dispensa dall'entrare in particolari, nei quali d'altronde entrerei molto difficilmente, sia per riconoscermi poco competente nelle materie tecniche, sia per non abusare del tempo della Camera, quindi mi limiterò a due sole dichiarazioni.

La prima riguarda il Consiglio provinciale di Genova, di cui ho l'onore d'essere presidente, e che, per obbligo quasi personale, io devo scagionare dagli addebiti che i miei amici Ercole e Sanguinetti con forme molto parlamentari gli hanno rivolti, di non aver esaminato tutti gli elementi della questione di tutti i progetti che erano in controversia e specialmente di quello che è patrocinato dagli onorevoli Sanguinetti e Ercole. Invece sta in fatti che il

Consiglio provinciale di Genova se ne è occupato a fondo, ed ha incaricato in una delle sue sedute dell'autunno 1879, una speciale Commissione di studiare la pratica; sta in fatto che questa Commissione ha esaminati tutti i progetti, e fra gli altri, quello di valle d'Orba, e che il Consiglio ha lungamente discusso ed esaminato il rapporto della Commissione prima di decidere, ed ha poi preso una risoluzione, alla maggioranza di quasi tutti i suoi componenti (credo con 36 o 40 voti, e solo 3 o 4 dissenzienti).

Il Consiglio provinciale di Genova emise quindi la sua opinione e il suo voto con la più grande maturità di deliberazione.

Un'altra dichiarazione io debbo fare, ed è che io, e tutti i deputati genovesi, non siamo qui per patrocinare sia il progetto Navone, sia altro qualsiasi progetto speciale.

L'onorevole Sanguinetti ci ha considerati tutti come difensori esclusivi del progetto Navone. No; noi non patrociniamo nè questo, nè qualsiasi altro progetto: noi sosteniamo alla Camera la decisione del Consiglio provinciale di Genova, il quale studiò accuratamente per vedere quale fosse la miglior soluzione possibile, tanto sotto il punto di vista dell'andamento del tracciato, quanto sotto il punto di vista della brevità delle percorrenze, e della mitezza delle pendenze, affine di soddisfare nel miglior modo ai bisogni che la legge ferroviaria aveva in vista quando ha stabilito che si debba costruire la succursale dei Giovi. Questa succursale dei Giovi non è una strada di secondaria importanza; essa, quantunque sia stata messa in seconda categoria, è d'un'importanza primaria, perchè è il complemento necessario ed indispensabile di quella gloriosa opera che è il traforo del Gottardo; è l'ultimo anello di congiunzione tra il porto di Genova (cioè il massimo fra i porti italiani) ed i mercati dell'Europa centrale.

Ed a questo proposito mi permetta l'onorevole Sanguinetti di rilevare e correggere una sua osservazione che potrebbe condurre ad apprezzamenti molto erronei. Egli ha detto: cosa v'importa un accorciamento di qualche chilometro? cosa v'importa il risparmio di qualche metro di pendenze quando non c'è che la concorrenza di Marsiglia da temere a riguardo del Gottardo? E Genova è distante dal Gottardo 250 chilometri, mentre Marsiglia ne dista 688 a 700.

Onorevole Sanguinetti, se i mercati su cui deve aver luogo la lotta fra Genova e Marsiglia fossero nei pressi del San Gottardo, fossero a Goeschenen o ad Airolo, allora le sue osservazioni sarebbero attendibili, e si potrebbe fare a meno di tanti studi per migliorare a nostro favore le condizioni di

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

questa concorrenza. Ma questi mercati su cui dobbiamo combattere sono molto al di là, sono al di là del lago di Lucerna: sono a Sciaffusa, a Basilea, a Mulhouse e in altri simili centri, sarà molto se, migliorando in ogni modo le nostre costruzioni e i nostri esercizi ferroviari, riusciremo, non a vincere la concorrenza di Marsiglia (di ciò non oso parlare), ma almeno a combattere ad armi pari, ad armi non troppo inferiori; dobbiamo fare ogni sforzo per riscirci, perchè è cosa non facile e di somma importanza. Dopo queste dichiarazioni, non mi resta che raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici di studiare e decidere con la maggiore sollecitudine quale è il progetto concreto che si deve adottare.

Poichè vediamo la galleria del Gottardo ormai aperta, siamo certi che fra due anni la grande ferrovia internazionale sarà in esercizio, e quindi dobbiamo fin d'ora prepararci ad usufruire, in tutta la maggiore larghezza possibile, i sacrifici molti che l'Italia ha fatto per quest'opera; abbiamo il dovere di fare ogni sforzo possibile per profittarne. Senza mettere questa comunicazione nelle migliori condizioni, noi non saremo mai sicuri del fatto nostro; perchè un pericolo di caduta della galleria non è tanto remoto, come pareva all'onorevole Sanguinetti. Gli uomini di scienza possono dire quel che vogliono; ma vi sono i fatti. Un fatto importantissimo che ci fa dubitare di questo verdetto di molti tecnici sulla stabilità della galleria è la frana avvenuta or sono 6 o 7 anni; e non era un franamento superficiale ed omeopatico, come l'onorevole Sanguinetti crede; era una frana di molto maggiore ampiezza e profondità. Non si trattò di pochi giorni di interruzione del traffico; ma quelli che hanno la memoria di quel tempo, sanno che ci fu una interruzione materiale di movimento di quattro o cinque mesi, e che Genova si trovò per molti anni danneggiata nel corso dei suoi traffici. Ed è naturale; quando il commercio è interrotto per quattro o cinque mesi, prende altre strade ed altre abitudini, e prima di ricondurlo sull'antica via, troppo tempo ci vuole!

Il pericolo delle frane è molto più grave che non si creda. E poi se la galleria è interrotta materialmente per tre mesi, ne viene per conseguenza una diminuzione di tre anni nell'andamento dei commerci.

Fo ancora un'ultima raccomandazione la quale del resto potrebbe anche essere superflua, perchè io riconosco bene la mente illuminata e la volontà retta del ministro dei lavori pubblici, tuttavia essa non è meno importante della prima.

Qui si tratta di costruire un tronco di ferrovia non solo nazionale, ma anche internazionale, ed io prego l'onorevole ministro di avvertire le Commis-

sioni che saranno incaricate di studiare le diverse proposte, di tenere bene in mente, e mettere in cima dei loro pensieri il carattere internazionale di questa strada che si deve costruire, di non lasciarsi deviare da questo supremo obiettivo per considerazioni locali e secondarie per quanto rispettabili e meritevoli di simpatia. Qui c'è un grandissimo interesse generale da soddisfare, quello del commercio di transito col centro dell'Europa. Raccomandi loro che non abbiano riguardo a interessi secondari ed accessori che venissero a frammi-schiarsi per far deviare anche di pochi chilometri dal suo grande obiettivo questa grande linea internazionale, la quale deve estendere la sua influenza sopra grandi e lontani territorii.

Non ho altro da aggiungere, ed esprimo fiducia che la mente illuminata e la ferma volontà dell'onorevole ministro dei lavori pubblici presenterà al Parlamento una giusta soluzione del problema che abbiamo sott'occhio.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

**MINGHETTI.** Se io volessi formulare un giudizio sul tipo da applicarsi alla ferrovia Siracusa-Licata, il signor ministro potrebbe dirmi a buon diritto: *ne sutor ultra crepidam*. Perciò mi astengo dal parlarne, e mi limito soltanto a raccomandargli molto vivamente di fare uno studio speciale su questo argomento; se da un lato vi saranno delle buone ragioni per la proposta fatta dalla Commissione, dall'altro ancora mi pare che vi siano delle ragioni assai valide per dare a questa strada il medesimo tipo di quella da Messina-Cerda. Però io mi rimetto in ciò interamente al suo giudizio, e non fo che una raccomandazione vivissima, cioè che egli prima di prendere una risoluzione sottoponga ad accurata indagine ed esame speciale questa quistione. Là dove non c'è bisogno d'indagine, di studio, è nel compimento della ferrovia Licata-Campobello che da tanto tempo dovrebbe essere finita. Io sono persuaso che l'onorevole ministro avrà già dato le disposizioni necessarie perchè siano ripresi i pagamenti ed i lavori, imperocchè mi consta che i pagamenti erano stati sospesi, e si assicurava che lo fossero anche i lavori.

A me pare che sia tempo di rompere ogni indugio, e che si dia a questa strada compimento; eppure credo di non andare errato affermando che l'espropriazione dei terreni per tutta la linea non sia peranco finita.

Ora come in tali circostanze è egli possibile eseguire ciò di cui si era data speranza, vale a dire che nel corrente mese la linea da Campobello-Licata possa essere interamente aperta?

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

Io raccomando dunque all'onorevole ministro la più viva sollecitudine, persuaso come sono che ne riconosca tutta l'importanza e senta anch'egli l'urgenza di dare finalmente completa esecuzione ad un tronco che da tanto tempo e con tanto desiderio è aspettato da quelle popolazioni.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bordonaro.

**BORDONARO.** Io debbo ringraziare specialmente l'onorevole Minghetti dell'interesse che egli prende per la ferrovia Campobello-Licata, la quale aspetta da più lustri il suo completamento.

Io ho patrocinato questa causa da cinque anni, e bisogna confessare che sono stato poco fortunato. Voglio augurarmi quindi che il patrocinio dell'onorevole Minghetti assicuri alla causa di Licata più felice successo.

Pertanto alle considerazioni fatte dall'onorevole Minghetti devo soggiungere che il prossimo compimento del tronco Caldare-Canicattì, da tanto tempo desiderato, e da me specialmente invocato, mentre arrecherà sommo beneficio alle provincie siciliane, farà perdere malauguratamente a Licata quel residuo di commercio che ancora le rimaneva.

Io raccomando adunque alla speciale considerazione dell'onorevole ministro questo stato deplorabile di cose. Lungi da me il pensiero di voler ritardata l'apertura di quel tronco, che anzi fo voti per affrettarla; ma deploro sinceramente che mentre la Sicilia tutta si rallegra di tanto splendido risultato, la sola povera città di Licata, che non ha ancora partecipato ai comuni vantaggi, debba continuare a piangere in mezzo al gaudio universale.

Ma io veramente non aveva chiesto di parlare per intrattenermi in siffatta quistione, ed è sopra diverso argomento che io intendo brevemente discorrere.

Ultimo fra i rappresentanti delle provincie di Girgenti e Caltanissetta sento il dovere di richiamare l'attenzione del Governo sopra una questione di assoluta giustizia che specialmente le riguarda; voglio alludere all'ordine di precedenza a dare nei lavori in una medesima linea, e segnatamente in quella della Siracusa-Licata.

Avrei desiderato che la legge sulle nuove costruzioni ferroviarie avesse in parte provveduto a questa lacuna, fissando delle norme generali per l'iniziamento dei lavori, norme le quali sarebbero state gradite a tutti, ed in modo speciale all'onorevole ministro dei lavori pubblici, siccome quelle che avrebbero sgombrato il terreno da pressioni o raccomandazioni, ed eliminato ogni sospetto di favoritismo. Ma poichè queste norme non furono date, io non posso che fare appello al sentimento di giusti-

zia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici per l'esecuzione della legge. Se la costruzione di quella ferrovia non importasse alle provincie di Caltanissetta e di Girgenti un onere obbligatorio, mi dispenserei dall'entrare nell'argomento, avvegnachè sarebbe in quel caso questione di equa ripartizione di benefizi fra le varie provincie.

Premetto che io non dubito menomamente della rettitudine di chi è a capo della pubblica amministrazione; però non posso non preoccuparmi dei reclami sollevati da parecchi importanti comuni di quelle provincie, i quali temono che i lavori vengano intrapresi soltanto dalla parte di Siracusa; se i loro timori hanno fondamento, è chiaro che le provincie di Girgenti e Caltanissetta risentirebbero danno gravissimo.

Se la costruzione della ferrovia Siracusa-Licata, ripeto, non costasse aggravio a quelle due provincie, io mi asterrei forse dal fare qualsiasi raccomandazione; ma poichè esse devono obbligatoriamente sopportare un decimo della spesa di costruzione, io non posso vedere con indifferenza, assicurata la precedenza al tronco Siracusa-Noto, sull'altro Licata-Terranova.

E per vero, stando agli stanziamenti della tabella *B*, e ritenuto essere di 4 milioni circa il capitale occorrente per il primo tronco Siracusa-Noto, bisognerebbero 11 anni di lavoro perchè esso fosse compiuto. Durante questi 11 anni, le tre provincie interessate ed obbligate nel consorzio, cioè Siracusa-Caltanissetta-Girgenti, dovrebbero provvedere la somma di 400,000 lire circa, di cui i due terzi ricadrebbero a carico esclusivamente delle provincie di Girgenti e Caltanissetta.

Io comprendo che ragioni d'ordine politico possano indurre il Governo ad accordare delle agevolanze alla città di Noto, ma non comprendo che esse debbano tornare a detrimento di altre città. Non contrasto i diritti che ha la città di Noto alla speciale considerazione del Governo; non metto menomamente in dubbio che di essi va tenuto conto; anzi, aggiungo che il Governo avrebbe dovuto fare più di quanto non abbia fatto finora per quella città; ma demando pure, è giusto che questi compensi alla città di Noto si diano a danno di provincie, le quali nulla hanno fruito dei vantaggi dei quali Noto fu privata a beneficio della città di Siracusa? Certamente, nè la provincia di Girgenti, nè quella di Caltanissetta si avvantaggiarono dello spostamento del capoluogo di provincia, che da Noto fu trasferito a Siracusa; non posso quindi trovare ragionevole che la provincia di Siracusa, si giovi del contributo che peserà sulle provincie di Girgenti e di Caltanissetta per vedere costruito il proprio tronco con precedenza

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

su quello di Licata-Terranova che interessa le cennate due provincie.

Se il Governo ha il dovere di ripartire equamente i benefizi a tutte le provincie, io credo che abbia doppio dovere di non far sentire aggravi a quelle provincie verso le quali non può essere largo di favori.

Io non dico altro: a nessuna delle provincie italiane il Governo ha fatto il trattamento che riserva adesso alle provincie di Girgenti e di Caltanissetta.

Nè si dica per avventura che difficoltà tecniche ostino al simultaneo cominciamento dei lavori da entrambe le estremità; le due teste di linea Siracusa e Licata si trovano già rannodate ad una strada ferrata esistente, per modo che il loro prolungamento non sarebbe di verun ostacolo all'esercizio, e tornerebbe di grande utile alle popolazioni circostanti. Io non proseguo oltre in questo ordine di considerazioni; il sentimento di rettitudine e di imparzialità che informa gli atti dell'onorevole ministro, mi dà sicuro affidamento che non sarà consumata un'ingiustizia.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Omodei.

**OMODEI.** La Commissione istituita con decreto ministeriale del 25 agosto 1879, in quei lavori preparatorii intese proporre la costruzione della linea Siracusa-Licata a scartamento ridotto; ma essa non si ispirò a concetti sani e tecnici; e tuttochè replicatamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia detto alla Camera, che la proposta di quella Commissione non gli farà nè caldo nè freddo, io ritengo fermamente che una proposta di una Commissione composta di uomini competentissimi potrà pesar molto nella bilancia. E il ministro non solo ha manifestato alla Camera queste parole di rassicurazione, ma egli ha voluto espressamente manifestarle nella prefazione del lavoro che contiene la relazione della Commissione che fu stampata ed a migliaia di copie distribuita. In quella relazione si dice così:

« I criteri (è l'onorevole ministro dei lavori pubblici che parla) e le norme della Commissione serviranno a me di utilissima guida per una più utile e razionale applicazione della legge, ma non è perciò solo da intendersi che quelle norme debbano fin d'ora e per tutti i casi considerarsi come assolute ed invariate. »

Queste parole a me sembra che abbiano un doppio effetto, ed è quello di scagionare da ogni responsabilità il ministro dei lavori pubblici. Egli vi dice oggi: ma non vi impensierite, o signori: è un lavoro preparatorio; sono i signori della Commis-

sione che vengono soltanto a coadiuvarmi, ed io non sono tenuto a far mie alla cieca le proposte.

Ma più tardi, signori, dietro le proposte della Commissione, quando l'onorevole Baccarini, od il suo successore, le avrà fatte sue, sapete voi che verrà a dirvi alla Camera quando qualcuno si lamenterà della costruzione di una linea con tipo diverso a quel che doveva essere? Ma io sono irresponsabile; non fui solo nel decretare quelle tali costruzioni. Ho trovato fondati gli studi e giusta le proposte di 19 persone competentissime.

Essi mi hanno sgombrato la via, essi mi hanno illuminato, ho seguito le loro tracce, i loro studi; nè io, nè la Commissione ci siamo ingannati.

Ecco, signori, quale è la ragione per cui io oggi vengo a dire alla Camera che la Commissione si è sbagliata nel proporre la costruzione della linea Siracusa-Licata a scartamento ridotto. La Commissione, sebbene composta di uomini tecnici e competenti, ignorava che la Camera fino dal 1865 aveva posto attenzione su questa linea Siracusa-Licata. La Commissione non tenne presente che un ordine del giorno del 29 luglio 1870 aveva fatto prendere un impegno al Governo. Esso era concepito in questi termini: « A complemento della rete Calabro-Sicula, la Camera invita il Governo a studiare ed a provvedere a tempo opportuno per la costruzione della linea Siracusa-Licata ed Eboli-Reggio sul versante Tirreno. » Dunque, signori, è quasi accertato, e sin da molto tempo, questo diritto: la linea Siracusa-Licata doveva essere la linea di complemento, alla rete Calabro-sicula. E la Commissione, che chiamerei del 25 agosto 1879, non fece studi di sorta; nulla ebbe presente, riscontrò le pagine commerciali per sapere quale e quanta importanza si ha la provincia di Siracusa e le altre due limitrofe provincie.

Il Ministero non potrà che decretarne la costruzione a tipo ordinario; uniformandosi alla proposta della Commissione verrebbe a commettere la più grande delle ingiustizie, il più enorme errore; verrebbe a ferire l'interesse di Siracusa e di tutte le sicule provincie.

Se è vero, come è verissimo, che la linea Siracusa-Licata è la linea di complemento alla rete sicula; se è vero, come è verissimo, che questa rete sicula, di 1000 e più chilometri, è tutta a sistema ordinario; se tutto questo è, non vi pare, o signori, un controsenso che questa rete si debba completare con 81 chilometri costruiti a scartamento ridotto? Si continui dunque per la Siracusa-Licata il sistema ordinario, di cui il Governo si è servito per la rete sicula fin oggi.

Se, le merci da quella provincia e dalle altre fini-

time, le derrate, i vini specialmente, sono costretti a circolare in Sicilia o passare nel continente, quali pregiudizi, quali avarie queste produzioni, e il vino in specie, non risentirebbero al trasbordo da un vagone ad un altro? Per necessità di cose essendo due sistemi di strade, il trabalzo deve necessariamente avverarsi.

Incombe oggi l'obbligo al ministro, il dovere alla Commissione di prendere in esame lo stato delle cose, e voler affermare qualche cosa di più delle semplici parole, delle semplici dichiarazioni.

Io ho fiducia che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non abbia idee preconcelte contro il mio sistema di idee per la linea Licata-Siracusa.

Voglio anche ritenere che per nulla sarà vincolato dalla proposta della Commissione, la quale non fece studi e prelevamenti di sorta.

Onorevole ministro, ella oggi mi darà assicurazione, ma a parole, e le parole, quantunque rassicuranti, sono sempre parole, ed io non so se più tardi ella può venire ad adempiere quel che promette oggi, dappoichè, politicamente parlando, la vita dei ministri disgraziatamente non è troppo lunga. Mi sento quindi nell'imperioso dovere, e insieme a me, 28 colleghi che appartengono ai diversi lati della Camera, di presentare un ordine del giorno così concepito:

« La Camera, conformemente all'ordine del giorno votato nella tornata del 20 luglio 1870, considerando che il tratto di ferrovia che prelude da Siracusa per mettere capo a Licata, serve di complemento alla rete ferroviaria della Sicilia; ritenuto che colla legge del 29 luglio scorso questo tratto venne compreso nelle linee di seconda categoria; invita il Ministero a farla eseguire a sezione ordinaria. »

Il Ministero avrà la facoltà e libertà di scegliere fra i tre tipi di questo sistema, ed avremo così scongiurato il pericolo che la costruzione di quella linea venga costruita a scartamento ridotto. Ho piena fiducia che Ministero e Commissione accetteranno il mio ordine del giorno, e che la Camera lo approverà.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Mariotti ha facoltà di parlare.

**MARIOTTI.** L'anno scorso, allorchè si fece la legge delle ferrovie, l'ordine necessario della discussione volle che prima si discutesse, e si approvasse, la linea Macerata-Albacina, e poscia l'altra Fabriano-Sassoferrato-Urbino-Sant'Arcangelo. Se ambedue queste linee, che devono essere unite senza interruzione alcuna, fossero state in una stessa categoria, ovvero la Macerata-Albacina fosse stata discussa dopo, la linea avrebbe già il nome di

Macerata-Fabriano, che è appunto quello che io chiedo oggi alla Camera. Sancita infatti la legge, nacque il desiderio nei più autorevoli cittadini di quei paesi, a cui maggiormente queste linee importano, che la Macerata-Albacina facesse capo a Fabriano. Pareva, come pare, che la Camera, votando quella legge, avesse data facoltà al Governo, coll'articolo 21, di determinare i punti di distacco delle linee stesse. Savio provvedimento per ovviare agli errori che nelle grandi discussioni sogliono seguire.

Ognuno di voi certamente ha percorso la linea di Roma-Ancona, e, certo, nel fermarsi a Fabriano, ognuno ha volto l'occhio e la mente a quella città preclara per virtù patrie e per industrie antiche fiorenti ancora. Or bene, da quella stazione, a sinistra, deve cominciare la linea così detta di Fabriano-Sant'Arcangelo, che dalle Marche penetrerà nelle Romagne. Dipoi percorsi nove chilometri, troverà la stazione d'Albacina, a destra della quale comincerà la linea Albacina-Macerata. Queste due diramazioni a così piccolo intervallo, non possono con ragione farsi. Ne verrebbe un dispendio per le stazioni di diramazione, oltre i trasbordi, che sono cagione di fastidi ai cittadini e di danno ai traffici.

Inoltre Albacina è una stazione in aperta campagna, e quel ch'è più, nel territorio stesso di Fabriano. Nè basta: ci vorrebbe una grande spesa per fare ivi la stazione di diramazione, in quanto che Albacina è nel fondo d'una strettissima valle. Dunque si richiede che questa — Z —, per dir così, si tolga via e che la linea Macerata-Albacina faccia capo a Fabriano. Dapprima la proposta trovò oppositori perchè vi erano alcuni interessi contrastanti tra loro; trovò oppositori perchè tutti erano abituati a sentire il nome di Macerata-Albacina. Le novità hanno in se stesse dei grandi ostacoli. Gli uomini debbono mutare pensieri, giudizi ed abitudini, ed il mutare pensieri, giudizi ed abitudini importa fatica agli uomini; ed essi, per quanto possono, la sfuggono.

Alcuni municipi chiesero al Governo che la Macerata-Albacina prendesse il nome di Macerata-Fabriano; ed il Governo saviamente rispose: se volete che mi valga della facoltà che mi dà l'articolo 21, mettetevi prima d'accordo fra voi. Le provincie e i municipi cercarono una composizione: la concordia degli animi si ha sempre, quando v'è la concordia degli interessi.

Le provincie di Macerata e d'Ancona, approvano che la linea mettesse capo a Fabriano, e che nella ferrovia fra Ancona e Foligno, in un punto intermedio vi fosse una piccola stazione di transito per le merci e le persone dirette verso Ancona;

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

così si accordavano i vari e legittimi interessi delle popolazioni. Mentre si prendevano queste risoluzioni, uomini espertissimi nell'arte di costruire ed esercitare le strade ferrate, vennero con solenne giudizio a confermarle.

Il ministro Baccarini aveva istituito, con decreto del 25 agosto 1879 una Commissione per lo studio delle economie da introdursi nella costruzione e nell'esercizio delle nuove ferrovie. Questa Commissione quando prese ad esame le due linee che, per non essere congiunte, richiedono due diramazioni e tutto ciò che ho accennato, disse, a pag. 58 della sua relazione, che le cose dovevano cambiarsi: « La Macerata-Albacina col successivo tronco Macerata-Civitanuova costituisce una linea non solo d'interesse locale, ma che apporterà, specialmente per le merci, il tragitto da alcune provincie del versante Adriatico a quelle dell'Italia centrale, poste sul versante del Tirreno.

«E qui ci permettiamo di accennare all'eccellenza vostra il dubbio se non convenisse allacciare alla ferrovia Ancona-Foligno queste linee piuttosto alla stazione di Fabriano che a quella di Albacina, per non avere due diramazioni così prossime l'una all'altra, e per porre in diretta comunicazione questa linea con la Sant'Arcangelo-Fabriano.» Così la Commissione.

Sicchè popolazioni, municipi, provincie e uomini autorevoli in queste materie, sono tutti concordi nel domandare al Governo, alla Camera, che cambi nome alla Macerata-Albacina, in quello di Macerata-Fabriano; o, per dir meglio, confermi il nome che già l'è stato dato. Dico *confermi*, e non lo dico a caso.

I Parlamenti, i Governi non creano i nomi: li crea il popolo, e non ne dà la ragione.

E qui rapidamente voglio notare che l'altro giorno, quando si stava interpretando un articolo della legge attinente a quelle ferrovie, che si fanno sulle strade ordinarie, io diceva fra me: uomini intendentissimi di queste cose, uomini d'intelletto non sono d'accordo fra loro nell'interpretazione: non è meraviglia che mentre non si accordano nell'interpretazione, non si accordino nemmeno nel nome che si deve dare a queste strade. Perocchè io udii chiamarle *tramways*, *tramvia* e *tramvai*. (Si ride)

Quale sarà il nome che converrà a queste strade? Quello che loro ha dato il popolo italiano, e massime la città, che ha la gloria della lingua. Per ogni dove si ode il nome di *tramvai*; così nel parlar familiare come nei canti popolari. Il nome di *tramvia* è un nome bastardo, fra l'inglese e l'italiano. Io udii con piacere molti uomini autorevoli,

il Barazzuoli prima e poi il Sella ed il ministro Baccarini, usare la parola *tramvai*.

Il popolo fa la lingua. Un principe, Tiberio, se non erro, parlando un giorno col giureconsulto Nerva, amico suo, usò una parola che non parve a questo perfettamente latina. « Ma non si può usare » disse all'imperatore. L'imperatore credette che fosse una riprensione non conveniente, perchè parevagli che la potestà sua giungesse perfino a creare le parole « No, gli rispose Nerva, puoi dare la cittadinanza agli uomini, ma non alle parole. »

Ora io chieggo che la Camera confermi la cittadinanza a questo nuovo nome: *Macerata-Fabriano*; ma dopo che gliel'ha data il popolo, dopo che gliela hanno confermata i rappresentanti delle provincie a questa linea interessate. Chieggo pertanto al ministro, chieggo alla Commissione che vogliano accogliere questa domanda. Io sono certo che, dopo il loro consenso, la Camera l'approverà, ricordevole di quei versi di Dante:

..... la domanda onesta  
Si dee seguir con l'opera tacendo.

(Bene! Bravo!)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dogliani.

DOGLIONI. Dirò due parole per una di quelle linee... (Conversazioni)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

DOGLIONI... che in questi giorni furono singolarmente ricordate dal ministro con dichiarazioni che veramente mi fecero impressione; in quanto che egli ha detto che la deficienza di fondi non permette probabilmente di compierle se non dopo dieci anni... (Conversazioni)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

DOGLIONI... a meno che le provincie interessate non facessero anticipazioni. La provincia di Belluno, una delle più estese nella regione veneta, è rimasta finora senza un solo palmo di ferrovia. La nuova legge sulle costruzioni ferroviarie assicurò anche ad essa la sua linea: la linea Treviso-Feltre-Belluno, collocata in seconda categoria, al numero 7, tabella B. Questa disposizione fu accolta con plauso da quelle popolazioni, le quali si vedevano resa finalmente giustizia, vedevano soddisfatto un bisogno molto sentito e adempiuto un desiderio che accarezzavano da molti anni. Se non che la somma stanziata in bilancio quest'anno, a dir vero, parve ben poca cosa; tanto più che si trattava di una linea che deve essere costruita con precedenza. La provincia veramente non è in questo proposito della opinione che ho inteso testè manifestare dall'onorevole Zucconi; infatti non sono che 500,000 lire, mentre la spesa complessiva per la costruzione della



SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

ferrovia fu preventivata in 9 milioni; importo che verosimilmente sarà poi anche inferiore al vero.

Andando di questo passo la ferrovia si farà attendere lungo tempo, anche tenuto conto del contributo della provincia che fu posto per legge; perchè di anticipazioni non si può parlare, in quanto che sono interessate due sole provincie, Belluno e Treviso. Belluno è povera; Treviso deve provvedere a molte altre linee. Invece, a mio modo di vedere, diverse considerazioni consiglierebbero di affrettare i lavori di questa linea, e di portarla a compimento quanto prima. Vi è in primo luogo l'urgenza di allacciare ad una rete ferroviaria il capoluogo di una provincia che ha sempre pagato, e paga per le ferrovie degli altri; di una provincia il cui capoluogo è lontano da qualsiasi stazione ferroviaria e che da quest'opera attende incremento di commerci ed industrie. Poi vi è l'urgenza di procurarsi un mezzo con cui trasportare, occorrendo, con sollecitudine una massa di truppe verso un confine che di quando in quando si vede minacciato. Osservo (e già tutti lo sanno) che la provincia di Belluno, per un lunghissimo tratto, propriamente da due lati, tocca i territori austriaci del Trentino e del Tirolo, dove ora quel Governo sta agglomerando armi ed armati.

Lo scopo di questi movimenti è ignoto; chi dice trattarsi di un esperimento di mobilitazione, chi dice trattarsi di provvisorio collocamento di truppe che ritornano dalla Bosnia; ma è un fatto che questi apparecchi o concentramenti si fanno ai nostri confini. Io suppongo che l'Austria non abbia intenzione di attaccarci, e sono persuaso che una rioccupazione del Veneto, anche temporanea, da parte dell'Austria non sarebbe poi cosa tanto facile, tanto piana come pretenderebbero certi suoi giornali, ed anche alcuni periodici dell'impero germanico, i quali veramente tengono verso di noi un linguaggio poco temperato.

Io non entro nella politica estera; v'è troppo buio; dirò solo che le eventualità non si possono prevedere, e ciò che non succede oggi, può succedere in seguito, di guisa che le preoccupazioni non saranno mai troppe.

La ferrovia a cui io accenno si presta moltissimo a scopo di difesa nazionale; ciò fu riconosciuto da persone intelligenti e competentissime nella materia, e siamo tutti d'accordo, almeno nel principio, di difendere e conservare ciò che fu una volta reddito.

Nella provincia di Belluno sono molti gli sbocchi alpini e le poche compagnie alpine che vi sono stanziare quantunque superiori ad ogni elogio non potrebbero operare da sè una grande resistenza in

caso di invasione, se non fossero sorrette da altre forze.

E qui viene un'altra considerazione la quale è di ordine economico, intendo parlare della convenienza, direi quasi della necessità di dare maggiore sviluppo a quei lavori, perchè con ciò si dà anche pane a molta povera gente, la quale senza mezzi di sussistenza è costretta ad emigrare; e questa cosa non torna certo a decoro, ed a vantaggio del nostro paese.

Per queste ragioni io prego l'onorevole ministro, prego la Commissione del bilancio di vedere se non vi fosse mezzo di stanziare una somma maggiore adottando uno degli espedienti che nella tornata del 2 corrente furono suggeriti dall'onorevole Arbib, od ispirandosi ai concetti ieri svolti dall'onorevole Morana; quanto meno, farei viva raccomandazione perchè per l'anno venturo venga stabilito per questa linea ferroviaria un importo assai maggiore.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

**BERIO.** Io sento il dovere di fare una brevissima risposta a quanto accennava il mio carissimo amico, l'onorevole Sanguinetti.

Egli non avrà sicuramente dispiacere di essere combattuto da me, perchè all'interesse del paese i rapporti di amicizia non devono prevalere.

Disse l'onorevole Sanguinetti che la questione più importante per Genova non è il valico attraverso agli Appennini, la nuova succursale dei Giovi, ma bensì la sistemazione del porto di Genova. E certo sotto un punto di vista egli ha ragione, perchè sarebbe inutile avere una buona strada quando non si avesse un porto dove facilmente potessero scaricarsi le merci per avviarle ai grandi mercati che ci sono aperti. Ma mentre l'onorevole Sanguinetti dice bene accennando al bisogno dei lavori del porto di Genova, egli non deve dimenticare che fortunatamente da quattro anni questi lavori si fanno, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici li accelera per quanto gli è possibile, e che verrà un giorno non lontano in cui si potranno dire finiti.

Quindi gli inconvenienti che si verificano attualmente nel porto di Genova cesseranno, ed è probabile che ciò avvenga prima dell'esistenza della nuova succursale, se l'onorevole ministro non trova modo di accelerarne l'esecuzione. Finalmente l'onorevole Sanguinetti, e con lui la deputazione provinciale di Alessandria, che dall'onorevole Ercole ha fatto presentare uno scritto in difesa della linea di Valle Stura, dicono che quel tracciato ha tutti i vantaggi necessari per il commercio di Genova e non ha nessuno dei difetti che avrebbe la succursale in Valle Scrivia. Ma io osservo all'onorevole Sanguinetti e

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

all'onorevole Ercole, che essi fanno un obbietto al quale nessuno di noi si è mai fermato. Chi mai ha sostenuto che debba il ministro dei lavori pubblici adottare piuttosto il progetto Navone al quale si fanno tanti appunti che non un altro qualsiasi progetto?

I progetti dell'ingegnere Navone sono due: uno parte dalla stazione di Porta Principe, l'altro dalla stazione di Sampierdarena; noi non abbiamo mai accennato a che l'uno piuttostochè l'altro debba avere la preferenza. Si eseguisca qualunque progetto purchè quello che si eseguirà sia tale da lasciare aperto al porto di Genova quell'avvenire commerciale che il San Gottardo, ora fortunatamente traforato, gli assegna, senza privarlo delle migliori comunicazioni colla valle del Reno, la Lombardia e l'Emilia.

Si disse dall'onorevole Sanguinetti che è in Genova fittizia l'opinione della necessità del nuovo valico e dello sbocco di esso in valle Scrivia.

Ma l'onorevole Sanguinetti, mi perdoni, si trova in errore. È invece generale in Genova la convinzione che non solo si debba fare presto, ma si debba far bene adottando, cioè, un tracciato che non è quello che egli vagheggia. E sicuramente la competenza che ha la maggioranza di una città a giudicare dei propri interessi non si può mettere in dubbio, nè si può chiamarla fittizia solo perchè non corrisponde ai desiderii di un'altra regione o di un'altra città.

Io credo che sia poi superfluo il rispondere all'altro obbietto fatto sulla possibile, anzi necessaria, nuova linea succursale tra i Giovi, l'Emilia e media valle del Po, che cioè tra Genova e Verona, passando con la nuova linea Parma-Spezia vi sia una maggiore distanza. Questa non è una obiezione seria, perchè non trattasi già di percorrere la nuova linea Genova-Spezia e Spezia-Parma, ma di fare una diagonale, fra Genova-Borgotaro o Genova-Piacenza.

Finalmente accennerò con la massima brevità alle risposte che furono date relativamente al pericolo d'interruzione dell'attuale galleria dei Giovi. Pare che molti non credano a questo pericolo, ma la montagna s'incarica essa stessa di avvertirne l'esistenza e di dimostrare che il pericolo è grave, perchè, a parte anche la caduta della galleria, che tenne interrotto il transito per quasi 4 mesi, tutti quelli che nel 1878 hanno percorso la linea da Genova ad Alessandria hanno potuto vedere vicino alla galleria dei Giovi una enorme frana, la quale se avesse percorso 4 o 5 metri di più, interrompeva per altri 100 metri la strada ferrata; se quella massa enorme

di terreno si fosse avanzata ancora, noi avremmo avuto un'altra interruzione di parecchi mesi.

Quindi se il contrafforte della montagna nel 1878 ci ha fatto quella frana per avvertire il pericolo che minacciava l'intera galleria; io non so come si possa dire, con tanta sicurezza, che questa non cadrà. D'altronde il pericolo che rovini è innegabile; ed il pericolo della rovina è la giustificazione del nuovo lavoro.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Negrotto.

**NEGROTTA.** Sarò brevissimo. Quando l'onorevole Sanguinetti prese a parlare volle farmi l'onore di occuparsi quasi esclusivamente di me; ed ha esordito col dire essere stato da me trascinato in questa discussione. Invero, io sono molto fortunato! Ma come, onorevole Sanguinetti? Sono io che l'ho trascinato col mio discorso a questa discussione, mentre già da 8 giorni ella si era iscritto? (*ilarità*)

Sembra dunque che ogni qual volta si tratta di venire a combattere con me ella si trovi sempre pronto; infatti, tutte le volte che io mi iscrivo per parlare, lo vedo iscritto dopo di me per venirmi a contraddire. (*Si ride*)

Questo gli rispondo in quanto ad averlo provocato. Quanto poi alle altre osservazioni dall'onorevole Sanguinetti fatte su ciò che io ho asserito, mi basterà dire, che il solo fatto di aver affermato che io abbia sostenuto un'opinione diversa da quella dei miei concittadini...

**SANGUINETTI.** Chiedo di parlare.

**NEGROTTA...** a questo solo fatto, io potrei rispondere all'onorevole Sanguinetti, che se sono vere, come questa, le accuse ed obiezioni da lui mosse al mio discorso, egli è proprio *flambé*. (*ilarità*)

Poichè non vi ha dubbio alcuno che se egli va a Genova e vuole trovare un cittadino che abbia la sua opinione, dovrà andarlo a cercare con la lanterna di Diogene; poichè in Genova non troverà uno, che conosca il vero e reale interesse del nostro paese, l'interesse commerciale (non soltanto di Genova; ma del commercio italiano) che non abbia l'opinione mia. Vuole l'onorevole Sanguinetti avere una sicurezza maggiore di quella che non abbia un corpo di negozianti che nel loro complesso vi danno 28 milioni alla dogana sopra 85 milioni che rende in tutta l'Italia? E vuole che questa classe di cittadini sia tanto inesperta da domandare una linea la quale ridondi a detrimento degli interessi generali e del suo proprio interesse?

Detto questo non ho altro da aggiungere, e dichiaro che relativamente ai tracciati ed ai percorsi chilometrici mantengo tutto ciò che ho detto.

Non pretendo di essere sicuro del fatto mio più

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

di quello che possa esserlo qualunque altro dei miei colleghi, ai quali per essere giudici imparziali, basterà prender l'orario ed assicurarsi che là dove ho detto che c'è un percorso minore di 30 chilometri per andare da Genova (stazione centrale) a Tortona per la via attuale della Valle Scrivia, in confronto della linea che da taluno si vorrebbe di Stura e di Orba, io non mi sono ingannato. E potranno verificarlo leggendo il mio discorso e la descrizione che ne ho fatta; e vedranno di più che al Gottardo si può arrivare con 20 chilometri di meno, se si volesse eseguire la nuova linea Serravalle-Tortona-Mortara.

In questo momento non posso certamente impancarmi a fare una lezione sul tracciato della linea, ma prego i miei colleghi di voler verificare negli orari se fui esatto su tutto ciò che affermai a tale riguardo.

E con ciò ho finito di rispondere al fatto personale a cui mi ha indotto, nel modo più evidente, parecchie volte l'onorevole Sanguinetti. Mi vi indusse un giorno che si parlò del *Duilio*; oggi per la galleria dei *Giovi*; mi aspetto ad una terza *riscossa*. (*ilarità — Benissimo! Bravo!*)

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

**ERCOLE.** Io debbo una spiegazione all'onorevole Podestà egregio presidente del Consiglio provinciale di Genova. Ho dichiarato in base ad un documento ufficiale che il Consiglio provinciale di Genova aveva dato l'ostracismo al progetto da me patrocinato, cioè quello della ferrovia per le valli di Stura ed Orba. Infatti leggo nel detto documento queste precise parole:

« Ci conforta la pubblica opinione, che in Genova riconosce che ormai più non basta al crescente traffico di Genova un'unica linea di sfogo nella valle del Po, e quindi applaude al concetto di una seconda linea assolutamente indipendente dalla prima. Giacchè, convien dirlo, solo il Consiglio della provincia di Genova, composta in buona parte di regioni, i cui interessi differiscono, ed anzi rivaleggiano con quelli del capo luogo, pronunciò l'ostracismo del progetto delle valli Stura ed Orba, senza pur farlo prendere in esame, malgrado che il municipio, la Camera di commercio e la deputazione provinciale medesima, implicitamente riconoscessero, che non alla rovina, ma alla maggior sicurezza del commercio genovese tenda la costruzione di una linea affatto indipendente che l'assicura in perpetuo da ogni pericolo d'interruzioni e d'ingombri, sempre possibili finchè anche cento succursali si accentrano in una valle e in una linea sola. »

Ora l'onorevole Podestà ha osservato che più

tardi il Consiglio provinciale lo ha esaminato, ma che a piccola maggioranza non l'ha preso in considerazione. In sostanza la conclusione è la medesima.

Del resto, prima di finire io dichiaro francamente che mi duole che in questa gravissima questione l'onorevole mio amico Ranco, esecutore del progetto della galleria dei *Giovi*, non abbia fatto sentire l'autorevole sua parola, perchè avrebbe provato con evidenza alla città di Genova, che i timori di essa non sono fondati, e che quindi senza ragione si oppone alla costruzione della ferrovia per le valli della Stura ed Orba, la quale, come già dissi, soddisfa alla maggior somma d'interessi commerciali, e li fa convergere a Genova; dovrebbe contentarsi.

**RANCO.** Domando di parlare per un fatto personale.

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

**SANGUINETTI ADOLFO.** Il fatto personale, la Camera lo vede, esiste. Esiste non solo per quel che disse l'onorevole Negrotto; esiste anche per ciò che disse l'egregio mio amico Raggio, il quale volle trovare una contraddizione tra quello che io dissi nella seduta dell'11 giugno 1879, e quello che ho affermato oggi. Nella seduta dell'11 giugno 1879 dichiarai che la linea dello Stura presentava una maggior lunghezza, in confronto di quella del Bisagno, di tre chilometri. Oggi dissi invece che avremo per la linea dell'Orba una minore percorrenza di 3 o 6 chilometri, secondo che si adotti l'uno o l'altro dei due progetti. Io non sono punto in contraddizione. Dall'11 giugno ad oggi furono fatti nuovi studi, furono rettificati alcuni tratti, e risultarono precisamente i dati da me accennati. La contraddizione adunque non esiste.

Riguardo all'onorevole Negrotto dirò che sapevo benissimo che esso da otto giorni si aggirava in questa Camera per pronunziare un discorso a favore della linea del Bisagno. Anzi egli stesso mi disse che avrebbe fatto un discorso sulla succursale dei *Giovi*. (*Si ride*) Ed io allora fui sollecito ad andarmi a iscrivere...

**PRESIDENTE.** Onorevole Sanguinetti questa questione di cronologia interessa poco alla Camera. (*Si ride*)

**SANGUINETTI A.** Accetto il richiamo. L'onorevole Negrotto non ha capito (*Oh! oh!*) probabilmente ciò che affermai riguardo all'idea da lui sostenuta. Ho detto che l'onorevole Negrotto si fece l'eco di una opinione erronea che esiste nella città di Genova. Aggiungerò ora che l'onorevole Negrotto è stato uno degli autori di questa opinione erronea che si è formata in Genova (*Si ride*), inquantochè l'onorevole Negrotto ha fatto parte di una Com-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

missione che nel 1876 ha dato la preferenza alla linea del Bisagno. E sapete com'era composta questa Commissione? Su 9 membri, 4 avvocati, 3 commercianti e 2 deputati, compreso l'onorevole Negrotto. Ora, che cosa diceva la Commissione del 1876, di cui l'onorevole Negrotto era membro influente? Diceva che essa si trovava di fronte a 10 progetti, e che su questi 10 progetti ha dato la preferenza a quello Navone. E donde la ragione della preferenza?

Noi, dice la Commissione, noi non eravamo competenti ed allora fu, previa autorizzazione ministeriale, scelto un ingegnere esperto, il commendatore Schioppo, il quale ha esaminato tutti i progetti ed opinò per quello del signor Navone. Ciò non è esatto.

L'ingegnere Schioppo non esaminò che quattro dei dieci progetti e fra i quattro esaminati non è quello della linea dell'Orba.

**NEGROTTA.** Domando di parlare per fatto personale.

**PODESTÀ.** Chiedo di parlare per una spiegazione.

**SANGUINETTI ADOLFO.** Ecco come si è formata l'opinione che io giustamente ho creduto nell'interesse stesso della città di Genova di combattere, per dimostrare che l'interesse particolare della città di Genova richiedeva piuttosto la linea della Stura che quella della valle del Bisagno.

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

**RANCO.** Giacchè il mio amico onorevole Ercole mi ordina di parlare (*Ilarità*), io sarò obbediente ai suoi ordini e parlerò alla Camera, se me lo permette. Io appunto non aveva intenzione di prendere la parola su questa questione perchè mi pareva che fosse indelicato di venire a difendere qui alla Camera il mio figlio, perchè si diceva che era un mostro; e naturalmente se io avessi detto che non lo è, avrei destato forse la supposizione che il padre difendeva il figlio.

Però, giacchè l'onorevole Negrotto, mio amico e l'onorevole Berio, per avere un argomento ed effetto oratorio per dimostrare la necessità e la convenienza di fare una seconda linea da Genova verso l'alta Italia, hanno voluto (mi permettano che lo dica) esagerare la condizione sia sulla insufficiente potenzialità della ferrovia, sia poi sulla solidità della galleria dei Giovi. Se forse avessero riflettuto un poco all'effetto che queste loro calde asserzioni potevano arrecare, non solo a Genova, ma a tutta l'Italia, alle popolazioni che si interessano precisamente al commercio di Genova ed all'estero, forse, ripeto, questo argomento non sarebbe stato spinto da loro, direi, fino all'estremo; perchè, per

mantenere la riputazione del porto di Genova, bisogna mantenere altresì la riputazione della strada che accede e deserve lo stesso porto

Io domando, quando i francesi, gl'inglesi, gli americani, gli stranieri insomma, sentiranno che in quest'aula si è affermato che da un momento all'altro si può essere schiacciati sotto la galleria dei Giovi, o che la strada ferrata che vi accede è impotente a trasportare un numero sufficiente di convogli verso l'alta Italia, essi non verranno più a Genova. (*È giustissimo!*)

Questa è un'osservazione che faccio di passaggio: però mi limiterò a parlare del mio fatto personale.

Potenzialità della ferrovia di Genova! Ma, o signori, la ferrovia di Genova in questo momento trasporta ogni giorno da 340 a 400 vagoni sul piano inclinato. Sarebbe forse nella possibilità di duplicare e forse triplicare questo trasporto; ma non lo potrebbe fare perchè è nell'assoluta impossibilità di caricare, nello stato attuale del porto e della stazione di caricamento di Genova, un numero maggiore di vagoni. Io, che ho l'onore di far parte della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, ho potuto verificare (e non credo di commettere una indiscrezione, di accennarlo), e con me gli altri membri, che tutti i lamenti, i quali si fanno dai negozianti di Genova per la mancanza del materiale mobile, in gran parte sono attribuibili, non a questa mancanza sola, ma alla impossibilità di concentrare un numero maggiore di vagoni per la ristrettezza della stazione, e dei siti ove si possono caricare, vale a dire per la mancanza di un sufficiente sviluppo di binari sulle banchine.

Quindi io credo che sarebbe utile, massime per prepararci alla prossima apertura della linea del San Gottardo, di chiedere al Governo di volgere la sua attenzione su questo punto e di mettere la strada dei Giovi in condizione di sviluppare tutta la sua potenzialità. Posso dire, (e sono persuaso di non essere smentito dalle persone tecniche molto competenti che abbiamo in questa Camera) che la potenzialità attuale della ferrovia dei Giovi può arrivare a 900, a 1000 vagoni. Quando non bastasse, c'è il mezzo di aumentarla senza gravi spese, senza gravi inconvenienti. Sapete come si fa il servizio nel piano inclinato dei Giovi? Questo piano inclinato comincia a Pontedecimo ed arriva a Busalla. Naturalmente quando arriva un convoglio a Pontedecimo, non lo si può slanciare sul piano inclinato, finchè il telegrafo non abbia dato l'avviso che l'altro convoglio è arrivato a Busalla, quindi siccome fra l'un punto e l'altro vi è una distanza di 10 chilometri, si è obbligati d'attendere per 26 minuti col treno fermo alla prima stazione prima

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

di metterlo in moto. Così la potenzialità della strada è diminuita al punto che i convogli non possono partire che ad una mezz'ora circa di distanza dall'uno all'altro.

S'è già avvertita la cosa e che si è fatto? Siccome questa strada è stata costruita da prima coll'intendimento di mettervi delle macchine fisse, si sono fatti, e con ragione, dei pianerottoli orizzontali che spezzano la forte pendenza in guisa che il piano inclinato dei Giovi non forma una livelletta sola, ma essa è spezzata da questi pianerottoli intermediari.

A metà del piano inclinato si è stabilita una stazione telegrafica, e quando il treno arriva in questo piano, se ne dava avviso alla stazione di partenza, e l'altro treno parte senza alcun pericolo. Così si è duplicata la potenzialità della strada. Se domani ci occorrerà di doverla aumentare ancora si potrà stabilire una seconda ed una terza stazione telegrafica.

Ma se in tal modo sarà aumentata la potenzialità della strada non sarà egualmente aumentata la possibilità dell'esercizio, perchè non solo la stazione di Genova è ristretta e non dà il modo di potere caricare un numero maggiore di vagoni di quello che adesso si faccia, ma c'è un altro inconveniente ancora ed è quello del ritorno dei vagoni vuoti. L'onorevole Berio ne ha parlato, mi permetta la franca parola, da avvocato ma non è questo il vero modo di considerare la cosa.

Il commercio di Genova si effettua coll'alta Italia; i vagoni partono carichi da questo luogo e quivi devono ritornare vuoti; ma essi sono prima sparsi su tutte le linee, quindi bisogna riunirli e per fare dei convogli speciali, per rimandarli a Genova tutti in una volta ed in tempo debito, bisognerebbe avere dei grandi centri per riunirli. Ora tutte le stazioni che si trovano lungo la linea da Genova a Milano e Torino non sono abbastanza grandi e ricche di binari morti, ed è quindi necessario di mandare i vagoni alla rinfusa. Ecco il motivo pel quale accadono i ritardi; ecco perchè la potenzialità non è quella che lor signori desiderano, ma io posso assicurare peraltro che i loro timori in proposito sono esagerati.

Veniamo alla solidità della galleria. Contro i fatti è difficile rispondere. È avvenuta pur troppo una disgrazia, che ha dato luogo a gravi inconvenienti. Appena si verificò questa disgrazia si disse che bisognava porvi riparo col costruire una succursale; ma le disgrazie possono avvenir su una qualunque ferrovia; e se in questa ferrovia succursale ne avvenisse anco una, ne farete una terza? (*Si ride*)

Io domando: ma qual è la strada in cui non possa verificarsi una disgrazia?

Ne possono avvenire in tutte le strade, nelle più frequentate, nelle più solide.

Dirò due parole su questa disgrazia. Io che ho eseguito la galleria dei Giovi, confesso che il danno verificatosi, lo avevo previsto in un con tutti i miei collaboratori. Quando abbiamo adottato il sistema dei rivestimenti, arrivati con essi precisamente al punto in cui la disgrazia è avvenuta, abbiamo visto mancarci ad un tratto la roccia e questa si era convertita in un deposito di detriti che il torrente denominato Uccallai vi aveva lasciato, mescolati con argilla, dopo essersi aperto il suo letto in una grande fenditura nella montagna.

Noi avevamo già adottato un sistema, e coloro che s'intendono di gallerie, sanno che non è facile cambiarlo da un momento all'altro, quindi si andò avanti. Ma si avvertì che in quel dato posto bisognava fare attenzione, poichè in esso v'era il pericolo permanente di una disgrazia.

Pertanto quando io ho lasciato quei lavori dopo la loro ultimazione ed ho fatto la consegna agli ingegneri del Governo, che dovevano mantenere quella strada, ho fatto inserire nel verbale una nota per avvertire che bisognava mai perdere di vista quella località essendo un punto difficile e forse quando fosse stato riparato a tempo, si sarebbero potuti evitare gli avvenuti inconvenienti. I nostri ingegneri hanno sempre seguito questo consiglio; disgraziatamente venne il momento in cui la ferrovia fu ceduta all'Alta Italia; e forse, o nel consegnare la strada non si fece questa avvertenza, o quegli ingegneri venuti dopo non ci hanno dato grande importanza, non vi si badò più tanto.

Signori! Sapete come si è scoperto che questa galleria in quel punto era in cattive condizioni? Allorchè si è compiuto il traforo del Moncenisio, il primo convoglio che arrivò dalla Francia aveva un vagone forse più alto degli altri, un vagone che veniva da Calais, il cui coperchio venne danneggiato urtando contro il vòlto della galleria; ed allora questo bastò per mettere in avvertenza gli ingegneri che la galleria aveva sofferto. Allora hanno dato opera per fare delle riparazioni in quel punto; ma, se io sapessi parlar veneziano, direi che *l' tacon è stato pezo del buso*. (*ilarità*) Poichè hanno fatto delle riparazioni che invece di impedire la frana, l'hanno tirata a sè; e quando si è visto che le cose andavano di male in peggio, s'è dovuto sospendere il passaggio.

In quanto poi ai timori che quella galleria è in condizioni tali che può da un momento all'altro cadere, io osservo che quest'opera è tale, massime dopo le assennate riparazioni apportatevi, che io auguro, non all'onorevole Berio, nè all'onorevole Negrotto, ma ai

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

figli dei loro figli che possano vivere tanto quanto questa galleria potrà resistere alla pressione della montagna (*ilarità*), quantunque sia una montagna di schisto, che presentò molte difficoltà per scavarla; difficoltà che abbiamo vinto adoperando tutte le precauzioni possibili per dare all'opera la voluta solidità.

Questo ho voluto dire, non foss'altro, per tranquillare i miei colleghi, e per gittare, dirò così, un secchio d'acqua fresca su questi timori troppo ardenti. (*ilarità — Bravo! Bene!*)

**PRESIDENTE.** Vediamo di finire quest'incidente.

L'onorevole Negrotto ha facoltà di parlare per un fatto personale. (*Oh! oh!*)

Lo prego di non suscitare altri fatti personali.

**NEGROTTA.** Non dubiti, onorevole signor presidente. Non ne susciterò, non è nelle mie abitudini.

All'onorevole Sanguinetti, che ha parlato per il primo, e che ha trovato erronea l'opinione che adesso, stando alle sue stesse dichiarazioni, non è più dei miei concittadini, ma della Commissione che ha studiato la questione, io gli dirò che, se è stata erronea la opinione della Commissione, non si è però nulla stabilito dal Consiglio provinciale di Genova quanto alla scelta della linea a seguirsi per la succursale. Inoltre, se è stata erronea la opinione della Commissione, voglio credere che essa possa essere caduta in errore minore di quello che abbia potuto fare l'onorevole Sanguinetti.

Ora due parole all'onorevole mio amico Ranco. So quanto sia difficile l'aver ragione, dinanzi alla Camera della mia opinione, di fronte ad un uomo tecnico; ma siccome, stando ai fatti, anche un uomo che non sia tecnico può anche vittoriosamente sostenere la discussione, così, io mi sento di poter confutare, coi fatti alla mano, qualcuna delle cose espresse dall'onorevole Ranco.

L'onorevole Ranco vi disse, o signori, che la potenzialità della linea da Genova a Busalla è tale, da poter duplicare il lavoro che si fa attualmente. Anzi egli ha detto che si è duplicato mediante un piano inclinato, e che altro se ne potrebbe eseguire, se si volesse, con altri mezzi. Io mi permetto di osservare all'onorevole Ranco che, se la sua opinione è rispettabile, non lo è meno quella di ingegneri distintissimi delle ferrovie, i quali dicono che, allo stato attuale delle cose, coi mezzi di trazione che abbiamo, a meno che non si voglia cambiare tutto il materiale stabile e fare acquisto, con grave dispendio, di nuove macchine della maggiore potenza, più di 750 vagoni, in 24 ore, non si possono trainare da Pontedecimo a Busalla.

Ma la duplicazione, cui ha accennato l'onorevole Ranco, non è possibile, e quindi non si può tras-

portare maggiore quantità di merce, poichè deve calcolarsi che vi vuole mezz'ora di distanza fra un convoglio e l'altro... (*Interruzione vicino all'oratore*)

Col piano inclinato si è guadagnato un quarto d'ora.

Ma dovete pur ritenere che non sempre si possono far partire regolarmente i convogli merci. Poi v'è un fatto che non so se la Camera lo sappia, perchè sono cose che si tengono segrete. (*Oh! oh!*) Nella galleria è avvenuto qualche volta che si sono trovati degli operai asfissati dal fumo. Questo potendo accadere ancora è bene prevenire il triste caso; quindi potete facilmente capire che, in certe circostanze non si possa visitare la galleria per assicurarsi se i treni possono transitarvi, perciò si ha una perdita di tempo che cagiona ritardi nei convogli che partono da Genova; aggiungasi a questo le necessarie riparazioni a farsi sulla linea, e specialmente sul piano inclinato dei Giovi in conseguenza del maggiore attrito, che non poco influiscono alla irregolarità della partenza dei convogli.

**PRESIDENTE.** Onorevole Negrotto, non è un fatto personale.

**NEGROTTA.** Sarò brevissimo; è solamente per rispondere a certe inesattezze...

**PRESIDENTE.** Ma non è un fatto personale.

**NEGROTTA.** L'onorevole Ranco diceva che noi avevamo....

**PRESIDENTE.** Ma l'onorevole Ranco ha costruito la galleria, e quindi aveva ragione di parlare per un fatto personale; ed ella non l'ha costruita. (*Viva ilarità*)

**NEGROTTA.** Del resto poi, onorevole Ranco, mi permetta che glielo dica, i Genovesi sono molto positivi. Sono gente che non si spaventa tanto facilmente, come egli diceva, ma che vuole assicurarsi contro l'eventualità che la galleria possa in parte rovinare.

E siccome noi abbiamo già veduto verificarsi il fatto che la galleria è caduta, noi preferiamo prevedere male e cercare di premunirci, piuttosto che ci accada un'altra volta la disgrazia di trovarci come ne è avvenuto isolati dalle provincie oltre Appennino.

Ciò detto, l'onorevole Ranco mi permetterà che io aggiunga una sola parola.

L'onorevole Ranco ha attribuito quella caduta non a difetti di costruzione, ma ad una frana che esiste in quel monte.

Su di ciò io non ho mai avuto alcun dubbio, e non l'avrò mai, perchè riconosco tutta la sua abilità, e credo che quell'opera non poteva essere meglio eseguita di quello che egli ha fatto. Ma poichè

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

egli disse che l'esser caduta una parte della galleria dipendeva dal fatto di esistere una frana in quella montagna, io domando, e credo che qui la Camera mi darà ragione: ha l'onorevole Ranco cambiata quella costituzione geologica del suolo? E se non l'ha cambiata, ciò che è impossibile; converrà meco la Camera che non è poi tanto esagerato il timore da me e da altri manifestato che esiste sempre il pericolo che quella galleria possa rovinare un'altra volta.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Podestà.

**PODESTÀ.** Io ho chiesto di parlare per una spiegazione, ed è questa. È stato detto che il Consiglio provinciale di Genova ha deliberato su questa questione senza avere esaminato il progetto per le valli di Stura e d'Orba, patrocinato con tanto ingegno dai miei onorevoli colleghi Sanguinetti ed Ercole.

Questo fatto è vero, se si riferisce all'epoca del 1875, ed è vero per la semplicissima ragione che lo stesso progetto allora non esisteva, e quindi non poteva essere esaminato dalla Commissione che ha fatto questo studio.

Ma i documenti su cui dobbiamo fermarci, sono, non i giudizi del 1875, ma quelli del 1879, pronunziati in seguito e in relazione alla legge ferroviaria del luglio 1879.

E per dare questi giudizi il Consiglio provinciale, per mezzo di apposita Commissione, ha esaminato tutti i progetti, e principalmente quello della Valle di Stura e d'Orba, e quindi ne venne la deliberazione che fa parte degli atti amministrativi di questa pratica.

E giacchè sono a parlare, vorrei dire brevissime cose all'onorevole Ranco. Non entro nella sfera della competenza tecnica, perchè di fronte a lui mi troverei in posizione troppo difficile. Mi limito a rilevare un'osservazione non tecnica, da lui fatta all'onorevole Negrotto ed a me, circa l'utilità della succursale e circa il pericolo di franamento. Egli ha detto: la nostra succursale potrà pure franare come la galleria primitiva, ed allora bisognerà fare una terza ferrovia.

Ma, onorevole Ranco, non bisognerà farne una terza se non nel caso che le prime franino tutte due contemporaneamente; allora dovremmo fare la terza traversata; ma prima che avvenga un caso simile, che due gallerie in due monti diversi franino in un colpo, verrà quella tale epoca dei nipoti dei nostri figli, a cui ha alluso l'onorevole Ranco nelle sue affermazioni, circa la stabilità e durata dell'attuale galleria dei Giovi.

**PRESIDENTE.** Allora rimanderemo il seguito della discussione a lunedì.

Essendo stata presentata una domanda di interrogazione all'onorevole ministro delle finanze ne do lettura:

« Il sottoscritto chiede poter interrogare l'onorevole ministro delle finanze intorno alle attuali attribuzioni, ed all'andamento dei lavori della Giunta del censo di Lombardia.

« A. Plebano. »

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

**MAGLIANI, ministro delle finanze.** Si potrebbe rimandare alla discussione del bilancio passivo del Ministero delle finanze.

**PRESIDENTE.** Onorevole Plebano, il ministro propone di rimandare questa sua interrogazione in occasione della discussione del bilancio passivo del Ministero delle finanze: acconsente?

**PLEBANO.** Acconsento.

**PRESIDENTE.** Sta bene; sarà rimandata a quella discussione.

La Giunta delle elezioni ha depositato sul banco della Presidenza la relazione intorno all'elezione del terzo collegio di Firenze.

Questa relazione sarà stampata e distribuita, ed io propongo alla Camera di porla all'ordine del giorno di martedì in principio di seduta.

Non essendovi opposizioni, rimarrà così stabilito.

Lunedì seduta pubblica alle 10 antimeridiane.

La seduta è levata alle 6 3/4.

*Ordine del giorno per le tornate di lunedì.*

*Alle ore 10 antimeridiane:*

Seguito della discussione del progetto di legge pel riordinamento dell'arma dei carabinieri.

*Alle ore 2 pomeridiane:*

1° Svolgimento della proposta di legge del deputato Morelli Salvatore per disposizioni concernenti il divorzio;

2° Interrogazione del deputato Vollaro al ministro di grazia e giustizia circa varie domande di autorizzazione a procedere contro membri del Parlamento ex-amministratori di istituti di credito ora in istato di fallimento;

## SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

3° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1880 del Ministero dei lavori pubblici;

4° Discussione dei bilanci di prima previsione pel 1880 dei Ministeri:  
degli affari esteri;  
della guerra;

5° Discussione del progetto di legge per spese militari straordinarie;

6° Discussione dei bilanci di prima previsione pel 1880 dei Ministeri:  
di agricoltura e commercio;  
del tesoro;  
delle finanze (spesa);  
dell'interne;  
della pubblica istruzione.

Discussione dei progetti di legge:

7° Disposizioni relative alle decime ed altre prestazioni fondiarie;

8° Riforma della legge elettorale politica;

9° Disposizioni relative agli impiegati dei cessati Consigli degli ospizi nelle provincie meridionali;

10. Disposizioni concernenti le prove generiche nei giudizi penali;

11. Disposizioni riguardanti i titoli rappresentativi dei depositi bancari.

---

Prof. Avv. LUIGI RAVANI  
*Capo dell'ufficio di revisione.*

---

Roma, 1880 — Tip. Eredi Botta.