

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

CCCLXXXVI.

2^a TORNATA DI GIOVEDÌ 22 GIUGNO 1882

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Il deputato Lanzara chiede sia dichiarata urgente la petizione segnata col n° 2926 ed il deputato Alli-Maccarani quella iscritta nel n° 2925 — Al deputato Alli-Maccarani si associa il deputato Mocenni. — Il deputato Marchiori presenta la relazione relativa al disegno di legge per il compimento del fabbricato del Ministero della guerra in via Venti Settembre. — Il deputato Gagliardo presenta la relazione sul disegno di legge per l'avanzamento del personale della regia marina e il deputato Ungaro chiede sia dichiarato urgente. — Volazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge: Spesa per la costruzione di un monumento presso Costantinopoli in cui raccogliere i resti dei soldati italiani morti nella guerra di Crimea; Tariffa telegrafica interna; Aumento del fondo per gli assegni ai veterani del 1848 e 1849; Disposizioni penali per l'esecuzione della legge sulla pubblica sanità; Acquisto del patrimonio scientifico del fu professore Gorini; Aggregazione del comune di Piovà al mandamento di Cocconato; del comune di Tizzano Val Parma al mandamento di Langhirano; del comune di Monteleone d'Orvieto al mandamento di Città della Pieve; di parte del comune di Piazzola al comune di San Giorgio in Bosco; dei comuni di Quincinetto, Quassolo e Tavagnasco al mandamento di Sestimo Vittone; Leva militare per i giovani nati nel 1862. — Giuramento del deputato Papa. — Seguito del disegno di legge sul riparto delle somme da assegnarsi alle linee di 2^a e 3^a categoria delle strade ferrate complementari — Il deputato Lugli seguita il suo discorso interrotto ieri — Parlano poscia i deputati Zucconi, Mellerio, Mocenni, Chinaglia. — Il presidente proclama l'esito delle votazioni fatte in principio di seduta. — Il deputato Mazza presenta la relazione sul disegno di legge sulle incompatibilità parlamentari. — Il ministro delle finanze si riserva di rispondere all'interrogazione del deputato Luchini O. — Si riprende l'interrotta discussione e parlano i deputati Napodano, Minghetti, il ministro delle finanze, i deputati Di Lenna, Lualdi, Spantigati, il ministro dei lavori pubblici, il deputato Gagliardo relatore, i deputati Cacchi F., Alli-Maccarani, Sanguinetti A., Arbib. — È data lettura di una domanda di interrogazione del deputato Martini F. sottoscritta anche dai deputati Mantellini e Ferrari L., riguardante le intenzioni del Governo per l'acquisto della suppellettile artistica lasciata da Lorenzo Bartolini. — Sull'ordine del giorno parlano i deputati Canei e Del Zio.*

La seduta comincia alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Capponi dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

PETIZIONI.

2925. Tremila ed otto cittadini di Pistoia e territori annessi, chiedono che la Camera voglia pren-

dere in considerazione e dare la preferenza sopra ogni altro progetto a quello concernente il tronco ferroviario Pistoia-Empoli e linee coordinate, per la maggiore brevità di comunicazione che esso presenta della bassa e media coll'Alta Italia.

2926. Fabiani Francesco, Pisani Antonio, sacerdoti ex-frati cappuccini delle provincie meridionali, si rivolgono alla Camera per ottenere che loro venga accordato l'annuo assegno di lire 250, stabilito dalla legge di soppressione delle corporazioni religiose.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

2927. Benfenati Luigi, presidente della consociazione agraria di Bologna, rassegna un voto di quell'associazione, col quale si chiede che la bonificazione dell'Agro romano venga testo iniziata e alacremente compiuta, e che all'isola di Caprera sia mantenuto il suo nome leggendario ed ivi sia eretto un faro che s'intitoli da Garibaldi.

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

LANZARA. Prego la Camera che voglia dichiarare d'urgenza la petizione n° 2926.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Alli-Maccarani.

ALLI-MACCARANI. Per incarico dell'onorevole nostro collega Camici, che non ha potuto oggi intervenire alla Camera, domando che sia dichiarata d'urgenza la petizione n° 2925, colla quale oltre 3000 pistoiesi chiedono che sia preso in considerazione il progetto di strada ferrata per congiungere Pistoia con Empoli. Prego inoltre che, essendo in discussione la legge sulle linee ferroviarie complementari, venga questa petizione inviata alla Commissione che si occupa di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Alli-Maccarani chiede che la petizione n° 2925 sia dichiarata d'urgenza.

MOCENNI. Domando di parlare.

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

MOCENNI. Ho chiesto di parlare unicamente per associarmi alle calde parole dell'onorevole Alli-Maccarani, di cui partecipo su questo proposito la opinione.

ALLI-MACCARANI. Io dichiaro che ho parlato a nome dell'onorevole Camici.

PRESIDENTE. Faccian silenzio, e quando vogliono parlare ne domandino la facoltà.

Dunque gli onorevoli Alli-Maccarani e Mocenni chiedono che la Camera voglia dichiarare d'urgenza la petizione n° 2925.

(È dichiarata d'urgenza.)

Questa petizione, secondo il regolamento prescrive, sarà trasmessa alla Commissione incaricata di esaminare il disegno di legge, sulle ferrovie complementari.

PRESENTAZIONE DI DUE RELAZIONI.

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

MARCHIORI, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per compimento del fabbricato per il Ministero della guerra in via Venti Settembre. (V. Stampato, n° 312-A.)

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

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

GAGLIARDO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge sull'avanzamento del personale della regia marina. (V. Stampato, n° 169-A.)

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

UNGARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Ungaro ha facoltà di parlare.

UNGARO. Domanderei l'urgenza per la discussione di questa legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Ungaro prega la Camera di dichiarare d'urgenza la discussione di questo disegno di legge, sul quale l'onorevole Gagliardo ha presentato ora la relazione.

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

(È concessa.)

CONGEDO.

PRESIDENTE. L'onorevole Romanin-Iacur chiede un congedo di 7 giorni per motivi di famiglia.

(È concesso.)

VOTAZIONE A SCRUTINIO SEGRETO DI UNDICI
DISEGNI DI LEGGE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge: Spesa per la costruzione di un monumento presso Costantinopoli in cui raccogliere i resti dei soldati italiani morti nella guerra di Crimea; Tariffa telegrafica interna; Aumento del fondo per gli assegni ai veterani del 1848 e del 1849; Disposizioni penali per la esecuzione della legge sulla pubblica sanità; Acquisto del patrimonio scientifico del fu professore Gorini; Aggregazioni: del comune di Piovà al mandamento di Cocconato; del comune di Tizzano Val Parma al mandamento di Langhirano; del comune di Monteleone d'Orvieto al mandamento di Città della Pieve; di parte del comune di Piazzola al comune di San Giorgio in Bosco; dei comuni di Quincinetto, Quassolo e Tavagnasco al mandamento di Settimo Vittone; Leva militare pei giovani nati nel 1862.

Si procede alla chiama.

FERRINI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

GIURAMENTO DEL DEPUTATO PAPA.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Papa, lo invito a giurare. (*Legge la formola*)

PAPA. Giuro.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SUL RIPARTO DELLE SOMME DA ASSEGNARSI ALLE LINEE DI 2^a E 3^a CATEGORIA DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Approvazione delle tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle linee di 2^a e 3^a categoria delle ferrovie complementari per tutto il tempo fissato dalla legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2^a) e provvedimenti relativi.

Faccio noto alla Camera che vi sono ancora 41 iscritti. (*Ooh! — Rumori*)

Dico così perchè tutti tengan conto di questo fatto ed agevolino la discussione, stando silenziosi e tranquilli; e gli oratori contengano i loro discorsi nei limiti della maggior brevità.

L'onorevole Lugli, che si spera guarito dalla sua raucedine (*Ilarità*) ha facoltà di proseguire il suo discorso.

LUGLI. Se non avessi altra ragione per esser breve, avrei quella della riconoscenza, inquantochè il presidente e la Camera mi furono benevoli nell'accordarmi il permesso di sospendere il mio discorso ieri, per riprenderlo oggi.

Ieri, onorevoli colleghi, dissi che uno dei punti principali del disegno di legge presentato dal Ministero era quello che riguardava i mezzi per accelerare la costruzione delle nostre linee ferrate. E a questo proposito io ascoltai con religiosa attenzione il discorso pronunziato dall'onorevole Branca, il quale fu specialmente rivolto all'onorevole ministro Magliani, lamentando come egli, per affrettare la costruzione di queste linee, avesse acconsentite le anticipazioni dei fondi mancanti per parte degli assuntori dei diversi lavori.

L'onorevole Branca, che è molto acuto in tutte le sue osservazioni, disse addirittura che il metodo prescelto era un metodo rovinoso agli interessi dello Stato. Al sistema delle anticipazioni egli preferirebbe l'emissione di Buoni del tesoro o l'emissione di rendita pubblica. È questo, o signori, un punto importante ed è perciò che mi propongo dire brevi parole. Anzitutto qual è la ragione dominante, per la

quale il Ministero ha creduto di preferire il metodo delle anticipazioni? La ragione prevalente si è che il Ministero non ha voluto perturbare l'economia della legge del 1879, non ha voluto alterare la condizione delle nostre finanze, preferendo invece quel sistema che gli era consentito dai mezzi accordati colla legge suddetta.

Egli ha detto: se da quei fondi che sono stati destinati alle singole linee; se dai ribassi d'asta fin qui verificati; se dai residui fondi di quelle linee che dovevano venire direttamente costruite dallo Stato, ma che per effetto di nuove convenzioni vennero concesse alla Società delle Meridionali e da questa a proprie spese costruite; se dagli eventuali ribassi d'asta sugli appalti futuri io potrò trarre tanto che mi valga a sopperire al carico cui si dovrà sottostare per avere i fondi nell'acceleramento di queste costruzioni, in questo caso io preferisco il sistema degli anticipi, perchè di tal guisa, io non altero minimamente le condizioni finanziarie del nostro bilancio; ed io penso che abbia detto benissimo. Io credo che fra tutti i mezzi escogitati, quello che fu preferito sia molto ingegnoso, e pratico. Tutti gli altri mezzi, che vennero fin qui suggeriti sono tutti mezzi tassativi. Emessi dei buoni del tesoro, emessa della rendita pubblica, bisogna riscattare presto o tardi i primi, e della rendita pagare le annualità in perpetuo.

Il mezzo invece escogitato e raccomandato dal progetto di legge è quello che viene suggerito dai risparmi dei singoli fondi destinati a ciascuna linea. Non vi ha per ciò un carico maggiore alle finanze dello Stato. Potrà a taluno sembrare dubbio che questi fondi possano servire anche a tale scopo; ma la verità si è che dall'aver concessa alla società delle meridionali la costruzione delle ferrovie Terni-Rieti-Aquila; Campobasso-Benevento; e Termoli-Campobasso, ne viene che i fondi iscritti per codeste linee nella legge del 1879 restano a disposizione del Governo (una parte almeno) per affrettare la costruzione delle altre linee contemplate dalla suddetta legge. (*È vero!*)

Dissi per una parte, inquantochè da quei fondi occorrerà dedurre la parte che noi stessi abbiamo destinata ad altri scopi. Le somme destinate dalla legge del 1879 alla costruzione di quelle linee è di 83,450,000 lire, delle quali avendo il Parlamento destinati per il riscatto delle ferrovie venete della Tuoro-Chiusi e Pisa-Colle Salvetti 18,013,000 lire; restano per conseguenza disponibili soltanto 65,317,000 lire, le quali possono opportunamente venire destinate ad accelerare la costruzione di altre ferrovie. Se a questa somma noi aggiungiamo le altre già accertate per effetto dei ribassi ottenuti

negli appalti di linee o di tronchi di esse, dati in costruzione, o di fornitura di materiali, che raggiungono in complesso la somma di 27,963,000 lire, noi avremo così fin d'ora circa 93 milioni, disponibili a beneficio di linee ancora da costruirsi, o non complete.

Con questi precedenti, qual è il ragionamento fatto dagli onorevoli ministri dei lavori pubblici e delle finanze? Dessi hanno detto: Se fin qui si è verificato, sopra 113 milioni di appalti già fatti, un ribasso del 24,67 per cento, vale a dire si è verificato un beneficio di 27,963,000 lire, non è egli fondatamente presumibile che ribassi si avranno ancora dagli appalti per i lavori che ancora restano da eseguirsi? Nessuna ragione vi sarebbe perchè non si dovesse ciò verificare anche nell'avvenire. Potrà discutersi sulla misura dei ribassi, ma questi vi saranno di certo. È lecito almeno di sperarlo. Stando nel campo delle previsioni certo non sarebbe prudente ravvisarli nella medesima misura fin qui verificatasi del 24,47 per cento, ma nei limiti di un 10 per cento, come ha supposto il Ministero, a me pare si possa accettare come base di una sperabile realizzazione.

Ciò premesso il Ministero ha detto: io avrò di tal guisa altri 85 milioni di cui disporre; e siccome l'onore di queste anticipazioni per i lavori che restano a farsi io lo prevedo (e vi sono i conti molto esatti) in circa 45 milioni, così non solo si avranno i mezzi necessari per far fronte agli interessi delle anticipazioni ma per tutte le ulteriori eventualità vi saranno disponibili sempre lire 67,700,000. Ed io credo che il ragionamento fatto dagli onorevoli ministri sia molto logico, molto plausibile.

Il Ministero ha di qual guisa preferito un sistema che non lo compromette minimamente per rispetto al bilancio, perchè egli fa assegnamento di avere dalle anticipazioni quanto gli può mancare per affrettare le costruzioni.

L'onorevole Curioni non crede molto all'efficacia di questo sistema: egli vuole la costruzione delle linee affrettata; egli ammette il nuovo riparto delle spese per le diverse linee; egli accetta in questa parte il progetto, ma poi, quando si tratta dei mezzi per raggiungere lo scopo egli non li riconosce efficaci. Non ha detto però quali altri mezzi egli suggerirebbe. Egli dubita che per fatto delle anticipazioni per parte degli appaltatori questi sieno in grado di fare ribassi, e dubita perfino che si trovino appaltatori che si presentino alle aste.

Io porto invece una diversa opinione, e credo che le previsioni del Ministero non si possano dire infondate, nè credo che tutti gli appunti che taluno ha creduto di muovere contro il proposto sistema

sieno giustificati, giacchè penso che fra quanti vennero suggeriti sia sempre il migliore, senza dire però che anche questo non presenti qualche inconveniente.

L'onorevole Curioni per giustificare i suoi dubbi sulla efficacia del sistema proposto, fra le altre cose ha detto, mi pare, che non si presenteranno appaltatori, perchè il 5 d'interesse offerto per gli anticipi non è sufficiente.

L'onorevole Curioni potrebbe avere ragione se si trattasse esclusivamente di dare a mutuo una somma al 5 per cento; ma nel caso nostro la cosa è un po' diversa, inquantochè l'appaltatore non può non avere riguardo agli utili dell'impresa che intende di assuere, la quale trovasi vincolata anche alla condizione di un anticipo, il quale però produce un interesse. (*Bene!*)

L'anticipazione non presenta alcuna parte aleatoria, in quanto che sulla somma liquida che risulterà sarà pagato il 5 per cento. D'altra parte la condizione fatta agli appaltatori di poter ricevere in un tempo più accelerato la restituzione del deposito di garanzia, non è cosa di poco conto.

Io la credo una condizione sostanzialissima.

Non creda l'onorevole Curioni che gli appaltatori, i quali depositano rendita pubblica nelle casse dello Stato a garanzia d'un dato appalto, facciano il solo sacrificio di tenere in deposito puramente e semplicemente quella rendita coll'interesse del 5 per cento; il procurare la rendita e tenerla vincolata alcune volte per anni, costa loro forti sacrifici.

Ora colle disposizioni della legge che disentiamo anticipandosi la restituzione dei depositi di garanzia si agevola all'appaltatore il modo di procurarsela con sacrifici infinitamente minori.

Dopo tutto ciò il metodo proposto per quanto possa essere soggetto a critica, perchè niente di perfetto al mondo vi ha, specialmente quando si tratta di espedienti, io credo che sia a qualsiasi altro preferibile.

Dirò ora due parole di corsa relativamente alle aggiunte della Commissione, perchè, intorno al progetto ministeriale, ho espresso francamente il mio avviso. La Commissione guardando il riparto delle spese delle diverse linee, e preoccupandosi della necessità per l'Italia di accelerare, per quanto è possibile, le linee che hanno una importanza militare, ha creduto di aggiungere un articolo, il 7°, il quale riguarda più specialmente le ferrovie militari, e tende ad accelerarne la costruzione.

La Commissione, nell'introdurre quest'articolo, è stata mossa naturalmente dai desideri dell'onorevole ministro della guerra espressi nei prospetti che si trovano allegati alla relazione medesima, e che

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

furono mandati a lei dall'onorevole ministro, come la espressione della necessità di affrettare la costruzione delle linee dai prospetti indicate. Queste linee sono state divise in tre categorie: *urgentissime*, *urgenti*, e *meno urgenti*.

Ora, io domando alla onorevole Commissione, se il disegno di legge, come è stato presentato dal Governo, è soggetto a dubbiezze nella sua pratica esecuzione, sicchè sembra a taluno che non si possa ottenere completamente lo scopo che si prefigge il Governo nella esecuzione delle linee, quale affidamento possiamo aver noi di questo ulteriore acceleramento che la Commissione desidera per le linee militari? E badate bene, o signori, che, se si volesse rispettare, in qualche modo, il parere del ministro della guerra, espresso nelle accennate tabelle, l'acceleramento ulteriore delle linee che si trovano iscritte nella legge del 1879, porterebbe che si dovesse avere a disposizione un capitale di 383,663,000 lire. Per procurarsi questo capitale a fine di accelerare ancora di più la costruzione delle linee militari non so a quali mezzi la Commissione ricorrerebbe.

Io credo che il proposto articolo dovrà restare, me lo perdoni la Commissione, lettera morta; non avrà, secondo me, nessuna efficacia, a meno che al Ministero non fosse data la più larga libertà di perturbare tutta la legge del 1879 per ciò che riguarda il riparto delle spese, ed il tempo a ciascuna linea assegnato per la sua esecuzione.

La Commissione preoccupandosi della difesa militare, non solo si è limitata a raccomandare le linee già iscritte nella legge del 1879, ma ha introdotto coll'articolo 10 la facoltà al Governo di fare degli studi per quelle ferrovie che non furono contemplate nella legge suddetta; ed anche qui osservando i sub-allegati che si trovano nella relazione dell'onorevole Gagliardo e che sono stati mandati alla Commissione dal Ministero della guerra, si trova che sono 17 le linee che dovrebbero formare oggetto di nuovi studi per la difesa dello Stato.

Ora io mi domando: a che scopo tende la Commissione con quest'articolo 10? Vuole che l'azione del Ministero dei lavori pubblici sia limitata soltanto a fare degli studi; vuole che sia limitata per alcune di dette linee? Con quali mezzi dovrà procedere a questi studi? È detto di valersi dei fondi destinati alla costruzione delle linee di 1^a e 2^a categoria, ma non so davvero come si possano attingere i mezzi per fare questi studi da fondi destinati per alcune linee speciali; la prima categoria ha delle linee stabilite, con fondi determinati, così la seconda, e allora come può il ministro distrarli per altri scopi?

Ma a parte tutto ciò, crede la onorevole Commis-

sione che all'infuori di codeste linee non ve ne siano altre che possano essere raccomandate sotto il punto di vista militare? Io mi permetto di accennare ad una sola che è stata proposta in questi ultimi tempi, ed è la direttissima da Bologna a Roma per Firenzuola e San Piero a Sieve con pendenze massime del 17 al 20 per mille, che abbrevia la distanza da Bologna alla capitale di 67 chilometri, e che accorcerebbe infinitamente la distanza dei passi del Brennero, della Pontebba e del Semmering con Roma a preferenza di tutte le altre linee esistenti, e di quante sono in progetto.

Io non intendo di esporre i benefici che presenta codesta linea in modo assoluto, ma è un fatto che è stata raccomandata alla onorevole Commissione da un comitato bolognese composto di persone rispettabilissime, e la linea è stata progettata da persona tecnica competentissima, alla quale si deve prestare intera fede.

Ora io raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici, qualora si entri nel concetto di nuove linee da costruirsi, raccomandando che voglia prendere in considerazione la linea a cui ho accennato perche la esamini e la faccia altresì studiare dal Ministero della guerra, per vedere se possa esser compresa fra le nuove linee da costruirsi in breve, ed indicate negli allegati della relazione.

Io ho finito. Non ho che una sola preghiera da fare alla Commissione, ed è questa: leggendo gli allegati, ho trovato che riguardo alla ferrovia che a me interessa moltissimo, cioè la Bologna-Verona, è stato detto che gli studi definitivi non furono fatti. Ora io posso assicurare la Commissione e la Camera che gli studi particolarizzati furono eseguiti a spese della provincia di Bologna, e sotto l'alta direzione dell'ingegnere commendatore Protche, e furono anche approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Mi preme che questa rettificazione sia fatta nella tabella delle linee di terza categoria, perchè è la pura verità.

Così, se alla Commissione non dispiacesse, vorrei che introducesse un'altra rettificazione circa le deliberazioni prese dai corpi morali riguardo alle singole linee, cioè che facesse risultare come il Consiglio provinciale di Bologna, per affrettare la costruzione della linea Bologna-Verona, non solo deliberò i due terzi del contributo che la legge vuole per rendere esecutiva la linea, ma deliberò anche l'anticipazione della quota governativa per l'esecuzione del tronco da Bologna fino a San Felice sul Panaro.

Sono rettificazioni che il mio amico, onorevole Gagliardo, sarà compiacente di consentire, perchè, come il ministro stesso dirà, risultano da documenti ufficiali.

Ringrazio la Camera di avermi accordato tanta indulgenza, e non aggiungo altro. (*Bravo! bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zucconi.

ZUCCONI. Tutti i colleghi che mi hanno preceduto in questa discussione, dopo avere esposto considerazioni saggissime intorno al disegno di legge in genere, hanno conchiuso raccomandando le linee che più loro stavano a cuore. Io ho bisogno di fare una dichiarazione: il mio salmo non finirà in *gloria patri*. Io avrei ben da raccomandare alcune linee all'onorevole ministro, poichè la mia provincia nativa sa che esiste il vapore soltanto per sentirlo dire, e quelle popolazioni non hanno mai visto correre una vaporeiera.

Io credo che sia dovere di chi prende a discorrere di questo disegno di legge, di tributare sinceri elogi all'onorevole Baccarini, il quale dai banchi di deputato ha il merito di aver preconizzato i pregi e i vizi della legge del luglio 1879, e dai banchi di ministro si sforza con ripetuti disegni di legge di emendarne i vizi stessi. Uno dei difetti principali certamente era quello della lentezza con cui dovevano procedere i lavori, attesa l'insufficienza dei fondi. L'onorevole Curioni ieri dava di ciò colpa al Ministero.

Egli diceva che il Governo per aver voluto contentare tutti, non ha contentato nessuno; ma in verità questa colpa non è del Governo, ma della legge stessa, la quale ha fatto una condizione tale al Governo ed al Parlamento che l'ha costretto a dividere in tante briciole quel pane destinato alla costruzione delle linee ferroviarie, in maniera che mette l'appetito in tutti, ma non sazia nessuno. Il Ministero precisamente si sforza nel presente disegno di legge di accumulare una maggior massa di fondi in anni minori, per poter dare un impulso maggiore ai lavori di costruzione delle ferrovie complementari.

L'onorevole ministro concederà che anche io sollevi dei dubbi intorno all'efficacia dei mezzi che egli si propone di applicare, e dichiaro fin d'ora che dove il meglio non si possa raggiungere, sono per accettare la legge tal quale è, ma sicuramente dove qualche emenda possa farsi, che contribuisca al maggior acceleramento dei lavori delle ferrovie complementari, l'onorevole ministro non isdegherà che i suoi colleghi della Camera glielo suggeriscano.

Fra tutte le fonti alle quali il Governo si propone di attingere per sollecitare questi lavori la principale certamente è quella delle anticipazioni. Ora anch'io confesso che partecipo con l'onorevole relatore, con la Commissione, e coll'onorevole Curioni, i dubbi nell'efficacia di questo mezzo; partecipo a

questi dubbi, basandomi non tanto sulla mancanza dei capitali in Italia, quanto sulla paura che i capitali stessi dimostrano ad investirsi in imprese industriali. Noi vediamo, o signori, che il capitale in Italia si riversa più facilmente, per i suoi impieghi, in imprestiti pubblici, od in altre Casse che offrono ad esso una grande sicurezza, e quando si tratta di farsi sovventore di imprese industriali, esso ha paura.

Questa paura è in parte giustificata dalle crisi industriali che hanno travagliato l'ultimo decennio. È certo quindi che se i concessionari dei lavori dovranno (come per questo disegno di legge saranno certamente costretti) ricercare dei capitali; essi non si troveranno a buon mercato. Difficilmente noi troveremo degli appaltatori; o delle società concessionarie che abbiano dei capitali disponibili da poter impiegare al 5 per cento.

Da ciò che cosa nascerà? una delle due; o che noi non troveremo questi pretesi concessionari i quali si sobbarcheranno ad anticipare i lavori ferroviari, senza i capitali occorrenti, nella certezza di sottomettersi ad una sicura perdita, o veramente che essi, come accennava testè l'onorevole mio amico Lugli, dovranno calcolare, nel guadagno che avranno in tutto il lavoro, sulla perdita che essi vanno a fare per riguardo all'impronto del capitale. Nel primo caso voi ben vedete che il mezzo suggerito da questo disegno di legge non è efficace; nel secondo caso, se egli resta efficace, va ad aggravare le finanze dello Stato, perchè si va a risolvere in minore ribasso sulla base del prezzo d'appalto, perocchè quando gli appaltatori dovranno calcolare questa perdita, essi non si affideranno a dare quei ribassi i quali fino a qui hanno costituito la cospicua somma del 24 per cento.

È quindi interessante di veder modo di rendere più che sia possibile facile l'anticipazione, ed io credo che per ottenere questo scopo occorra precisamente combattere quel nemico, quell'ostacolo, che non è altro che un influente sul tasso degli interessi del capitale, vale a dire il rischio. È certo che il capitale non si riversa sulle industrie appunto perchè si teme il soverchio rischio, e il rischio è un estremo essenziale nella determinazione del profitto. Dunque occorre diminuire, per quanto sia possibile, il rischio dei capitali che si offriranno ad essere investiti in costruzioni ferroviarie, e questa diminuzione di rischio io proporrei con un mezzo molto semplice. Se noi alle società concessionarie e agli appaltatori potessimo in certi determinati casi sostituire enti morali i quali dessero un sicuro affidamento che i capitali alla fine del lavoro saranno restituiti, io sono sicuro che i capitali stessi

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

affluirebbero maggiormente nell'investimento delle linee ferroviarie. Ora, noi abbiamo già nell'economia della legge ferroviaria qualche cosa che ci suggerisce di sostituire a volta a volta ai concessionari dei lavori gli enti morali. L'articolo 33 della legge del 1881, proposta dall'onorevole Baccarini e approvata dal Parlamento, dà facoltà al Governo di ricevere dagli enti interessati anticipazioni sia per una linea intera, sia per uno o più tronchi della suddetta i quali si colleghino colla linea già in esercizio, o la cui costruzione sia assicurata, fermo restando il disposto dell'articolo 15 della legge del 1879.

Dunque nell'economia della legge ferroviaria noi già troviamo stabilito che gli enti interessati possono fare anticipazioni. Ora se agli appaltatori noi sostituissimo, quando questi enti lo vogliano, gli enti interessati, e se il saggio del 5 per cento che il Governo si propone di corrispondere agli appaltatori a conto dello Stato fosse corrisposto nelle identiche circostanze agli enti interessati, io credo che noi vedremmo con molto maggiore impulso accelerarsi i lavori ferroviari; imperocchè l'esperienza stessa ci ha insegnato che mentre le società private e gli appaltatori difficilmente trovano un capitale cospicuo al 5 per cento, gli enti morali riescono a procurarselo per l'affidamento che danno di restituzione, per il minor rischio che si corre dai capitalisti.

Con questa mia proposta io non intendo punto di escludere che si possa ai concessionari dei lavori pagare il 5 per cento d'interesse sulle anticipazioni che essi faranno. Intendo soltanto di dar facoltà al Governo perchè esso possa scegliere fra gli appaltatori dei lavori e gli enti interessati. Quando fossero gli enti interessati stessi che domandassero al Governo di fare le anticipazioni che esso si propone di domandare in quel determinato caso e per quel determinato tronco di linea agli appaltatori, oh perchè voler impedire al Governo di corrispondere questo interesse? Questa mia proposta io non so perchè non dovrebbe essere accettata dall'onorevole ministro e dalla Commissione.

Essa non aggrava di un centesimo di più il bilancio dello Stato, essa non turba per nulla l'economia della legge. Non aggrava di più il bilancio dello Stato, perchè l'interesse del 5 per cento si pagherebbe sulle anticipazioni nel solo caso in cui sarebbe pagato agli appaltatori, e dico anzi che questa proposta potrebbe tornare anche utile alle finanze dello Stato, imperocchè mentre corrispondendo l'anticipazione a consegna dei lavori ai concessionari dei lavori, è certo che questi dovranno calcolare quando si presentano all'asta sul guadagno che risulterà dai lavori medesimi la perdita che

essi fanno per quell'anticipazione del capitale, e quindi si avrà un ribasso minore; ma ciò non avverrà quando gli enti interessati sono essi stessi che si sono impegnati a fare l'anticipazione, perchè in questo caso siccome i concessionari dei lavori, siccome gli offerenti all'asta sanno che saranno pagati a pronti contanti ogni volta che faranno vedere finito un lavoro, essi non dovranno calcolare questa perdita, e quindi potranno fare un maggiore ribasso a vantaggio del pubblico erario.

Aggiungo poi che questa mia proposta non altera punto l'economia della legge, e ciò si comprende dal momento che per la legge del 1881 si è già fatta facoltà al Governo di accettare le anticipazioni dagli enti interessati; voi vedete pertanto che essa proposta trova un addentellato nella legge stessa del 1881.

Una sola difficoltà mi si potrebbe fare dall'onorevole Meardi; egli certamente non troverebbe giusto che mentre per le anticipazioni già fatte non si corrisponde nessun interesse di capitali agli enti interessati, si dovesse corrispondere un interesse per le anticipazioni avvenire. Però questa difficoltà non ha base solida appunto perchè non mi pare che avesse base solida, nemmeno il ragionamento fatto dall'onorevole Meardi.

Egli diceva che si peccava di mancanza di equità, verso quelle provincie e quei comuni, che già avevano fatto un'anticipazione di capitali, perchè non se ne era tenuto calcolo nella distribuzione dei fondi. Ora io credo che il fatto non sia quale l'onorevole Meardi affermava; poichè i riparti delle somme per ciascun anno e per ciascuna linea, furono fatti dal Governo precisamente sulla base della precedenza che ciascuna linea aveva. Queste precedenze sono di due specie; alcune provengono dall'articolo 9 della legge del 1879; altre provengono dall'articolo 15 per il fatto che i comuni e le provincie hanno offerto delle anticipazioni, delle quali si è tenuto calcolo per assegnare alle linee, che pur interessano queste provincie e questi comuni, una somma maggiore, per cui io credo che essi abbiano già ottenuto il compenso loro dovuto.

Io non avrei altro a dire, se non vi fosse l'articolo 7 del progetto della Commissione, sul quale io oso domandare al mio onorevole amico Gagliardo un qualche schiarimento. In esso articolo si dice che coi mezzi, di cui al successivo articolo 8, il ministro è autorizzato a provvedere in un periodo più breve di quello stabilito, alle tabelle A e B alla costruzione delle linee che hanno una maggiore importanza nei riguardi alla difesa nazionale, il che vorrebbe dire che si vuole accelerare la costruzione di dette ferrovie a scapito di tutte le altre linee.

Ora se questo è il senso dell'articolo 7, io in verità non posso convenire con la Commissione. Prima di tutto io mi sono fatto una domanda: è egli possibile che in Italia vi possano ancora essere 48 linee che abbiano questo carattere militare? E se così è, è possibile che non ne siano sfuggite altre 48 almeno?

Questo pensiero mi richiamava alla memoria la discussione lunghissima che si fece in quest'Aula per la legge del 1879; ed io ricordo che il ritornello obbligato di tutti i miei colleghi, ed anche il mio, per sostenere le nostre linee, era quello di sostenere l'interesse industriale e commerciale, civile e militare di ciascuna linea. Io credo dunque che se noi andiamo ad osservare ciascuna linea in particolare troveremo in quelle qualche cosa di importanza industriale e militare. Ad ogni modo io dico: il carattere militare che si vuole attribuire a queste 48 linee è troppo *diluito* appunto per il grande numero delle medesime. Io rispetto troppo l'onorevole ministro della guerra per non credere che in queste linee non ci sia realmente del carattere militare, ma io dico che in questo caso molte altre meriterebbero lo stesso trattamento.

Fo poi un'altra riflessione. Se veramente queste linee hanno un carattere militare, se esse debbono servire alla difesa dello Stato io non trovo ragionevole che esse si lascino in quarta, in terza, in seconda categoria; credo anzi che esse si dovrebbero tutte porre nella prima categoria e si dovrebbero fare a spesa esclusiva dello Stato.

Finalmente io credo che con questo articolo di legge si perde affatto di vista lo scopo che il Governo si è prefisso proponendoci la legge medesima. Questo scopo era quello di ripartire fra le linee di seconda, terza e quarta categoria i fondi i quali erano stati già votati dal Parlamento per la costruzione di queste linee, a seconda delle precedenze già sancite dalla legge.

Ora noi con questo articolo di legge stabiliamo una precedenza nuova a carico e a discapito di tutte le altre linee. Ciò che a me pare non sia equo, non sia giusto.

Cesì, onorevoli colleghi, io ho finito. E termino col raccomandare alla Commissione ed all'onorevole ministro lo studio del mio emendamento, il quale non turba affatto l'economia della legge, spero che potrà essere accettato.

Permettetemi di chiudere con un augurio. Sono 4 anni che noi lavoriamo intorno alla legge delle ferrovie complementari: noi abbiamo fatto pazientemente il nido e vi abbiamo collocato le uova, mi auguro che i nostri successori nella prossima Legislatura possano vedere dischiuse le uova e nati i

pulcini! Noi in questo caso ci contenteremo di cantare col poeta mantovano:

Sic vos non vobis nidificatis, aves.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mellero.

MELLERIO. Onorevoli colleghi, il disegno di legge, che ci sta innanzi, tende ad accelerare la costruzione delle linee di seconda e terza categoria, nelle quali più specialmente si riscontra accoppiato l'interesse economico all'importanza militare, dal punto di vista della difesa dello Stato.

Questo progetto, che, nella sua parte finanziaria avrei voluto più esplicito, meno aleatorio, meno gravoso insomma nei suoi risultati, colle finanze dello Stato e degli enti interessati, ma che tralascio dall'esaminare, per essere breve in omaggio alle raccomandazioni fatte dall'egregio nostro presidente e perchè altri, di me più competenti, l'hanno già trattato, o forse lo tratteranno ancora, questo progetto, dico, merita tutta la nostra approvazione, inquantochè è destinato a riparare a certe ineguaglianze, a certe disparità di trattamento, ad alcune dimenticanze, dirò così, occorse nella legge del 1879, nel valutare e determinare l'importanza e l'ordine di costruzione delle singole linee. Ed io, mentre dichiaro che darò voto favorevole a questa legge, ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici e la benemerita Commissione di aver trovato una soluzione all'arduo problema. Ho detto che il presente disegno di legge rimediava alle dimenticanze, incorse nella legge del 1879; ed io voleva alludere al fatto di non avere compresa, fra le linee che ebbero la precedenza assoluta nella costruzione, anche quella di Gozzano-Domodossola di accesso al Sempione, che pure aveva titoli, se non maggiori, almeno pari a quelle.

E qui apro una parentesi, perchè sento il bisogno, ed il dovere di ringraziare vivamente il mio egregio amico l'onorevole Favale, che mi duole di non vedere presente, per avere ieri calorosamente propugnata l'importanza e la necessità di accelerare la costruzione di questa linea.

Nella memoranda discussione della legge del 1879 gli onorevoli Bonghi, Robecchi ed altri, e lo stesso insigne e diligente relatore, l'onorevole Grimaldi, ammisero, e riconobbero che la linea Gozzano-Domodossola aveva caratteri di necessità e di urgenza; ma poi a questa derelitta non venne accordato il favore della precedenza.

La ferrovia dell'Ossola, la cui costruzione venne dal Parlamento subalpino concessa fin dall'anno 1857 alla Società *de la ligne d'Italie par le Simplon*, ebbe già fin d'allora costrutti ben 14 chilometri di-

scendendo verso il lago, lavori che, dopo il fallimento di quella società, vennero acquisiti da questa linea dell'Ossola in un colla cauzione di lire 10 mila di rendita giacenti nelle casse dello Stato, e che attualmente rappresenterebbero, cogli interessi accumulati, un capitale di oltre a 500 mila lire.

Oltre a questi rilevanti vantaggi, ben altri titoli ha l'Ossola ai vostri riguardi.

Questa meschina vallata, che nel 1848 faceva olocausto sull'altare della patria di privilegi antichissimi da lei acquistati a prezzo d'oro, e lealmente rispettati dai Principi Sabaudi, si rassegnò a perderli senza pretendere compensi di sorta: e questo povero circondario, per ottenere nelle costruzioni delle sue linee ferroviarie almeno la precedenza, di cui all'articolo 15 della precitata legge del 1879, si sobbarca ancora a pagare in di più della quota ad esso afferente per legge, altri due decimi e mezzo di volontario concorso.

La linea dell'Ossola è linea internazionale come prova la statistica che dopo aperti gli sbocchi sottoalpini, attesta ancora un passaggio di oltre 60,000 persone; è linea essenzialmente militare, come lo attesta la grandiosa strada del Sempione fatta costruire al principio del secolo da Napoleone I, *aere italico*, però, come si legge scolpito sulla parte esterna della prima galleria che si attraversa.

Anche l'onorevole ministro della guerra la riconosce come linea militare, e lo provano le recenti opere di difesa fattevi costruire.

La sua importanza si rende ben più manifesta ed evidente ancora quando si considera che in 4 ore di ferrovia potrebbe un forte corpo d'esercito dalla sponda sinistra del lago di Ginevra venire al Sempione, mentre per noi da Milano o da Novara occorrerebbero 48 ore almeno.

Conchiudo quindi facendo plauso a questa proposta di legge e pregando l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler coronare l'edificio con una sua esplicita dichiarazione, colla dichiarazione cioè di voler fare opera efficace perchè nel 1884, od almeno nel 1885, la linea Gozzano-Domodossola sia aperta all'esercizio, come hanno pure proposto l'egregio suo collega il ministro della guerra e la benemerita Commissione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mocenni.

MOCENNI. Sarò molto sobrio, come desidera l'onorevole nostro presidente. Parlerò con nessuna fede, con pochissima speranza di riuscita, ma non chiederò la carità. Chiederò giustizia. E, per esprimere anzi tutto ciò che io pensi di questo ultimo atto della fiera, come fu definita, di ferroviaria benefi-

cenza, citerò all'onorevole Baccarini, a lui che ama molto la lingua latina, un motto di Seneca:

Multum adhuc restat operis, multumque restabit; nec ulli nato post mille saccula praeccludatur occasio aliquid adjiciendi.

Ciò posto entro subito in materia. Per me, la questione più grave sta appunto nella succursale dei Giovi e nell'accennata linea del colle del Turchino. Io sperava nell'onorevole relatore, nella gagliardia che l'onorevole Gagliardo (*Ilarità*) avrebbe dimostrata nella sua relazione, per spiegare che, se era un voto comune, come diceva benissimo, la succursale dei Giovi, era egualmente necessaria una linea che, per le valli della Stura e dell'Orba, andasse ad Alessandria.

A me consta che negli uffici fu molto discussa la questione, anche sotto l'aspetto militare. Ricordo anzi che furono raggruppate in tre serie le diverse linee proposte, e si compendiarono in un raddoppiamento di potenzialità nel colle dei Giovi, in una linea da Genova verso Piacenza pel colle della Scoffera o per la valle di Staffora; finalmente in una linea dalla Liguria verso Alessandria per la valle dell'Orba e della Stura. Credo anche che un qualche ufficio avesse, alla quasi unanimità approvato un ordine del giorno, nel senso che si dovesse invitare il Ministero della guerra ad esprimere sempre il suo parere in occasione di disegni di legge per costruzioni di nuove linee ferroviarie. E, in alcuno di questi ordini del giorno, io credo che si segnalasse anche la importanza di una linea che andasse ad Alessandria dalla Liguria. Io non ho veduto esposte le ragioni atte a dimostrare la convenienza che questa seconda linea, anziché ad Alessandria, debba tendere di preferenza ad Asti.

Ora, senza entrare nel merito e senza molto argomentare, io dico: è possibile, militarmente parlando, di credere che quella linea, anziché ad Alessandria debba andare ad Asti? Se per altre ragioni tecniche, se per altre ragioni commerciali, nelle quali io non voglio entrare, perchè veggo al banco della Commissione uomini certamente competentissimi e ad ogni modo molto più competenti di me, se volete fare cotesta linea, almeno insistete che si faccia un tronco che vada da Ovada ad Alessandria.

Per me lo scopo è questo. Se noi osserviamo l'Appennino ligure, noi vediamo che fino a Carcare ed Altare è indifeso; si vede che sono difficili e penose le comunicazioni; è necessario quindi che dalla valle del Po si possa, occorrendo, a difesa stessa di Genova, portare un buon nerbo di truppa verso il colle del Turchino e particolarmente a Masone.

Quindi io credo che questa linea sia assolutamente necessaria ed insisterei perchè l'onorevole

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

Gagliardo mi dicesse le ragioni per cui non ha fatto cenno di cotesto problema, ed interesse anche l'onorevole ministro dei lavori pubblici a mettersi di accordo col ministro della guerra, di cui oggi più che mai deploro l'assenza.

Passo ad altre considerazioni. La Camera ricorderà forse ciò che io pensai, quando si trattò della approvazione della linea Parma-Spezia ed oggi pur troppo veggo avverate in gran parte le previsioni che io feci allora. Deploro oggi più che mai che non si sia accolto un antico progetto studiato da lungo tempo, il quale avrebbe messo in comunicazione la valle del Po con la Spezia, con Lucca e Aulla.

Quel progetto che è dovuto al compianto Antonelli, tendeva a costruire una linea da Reggio di Emilia a Metra, da dove per due vie si sarebbe andati da un lato alla Spezia, dall'altro a Lucca; e forse non sarebbero stati necessari allora tutti gli altri tronchi che si stanno oggi facendo e che vanno ad aumentare la spesa già fissata per la Parma-Spezia, la quale fu sostenuta, anche con argomenti economici, contro la ferrovia di cui faccio cenno e più specialmente contro la Modena-Lucca, che era propugnata da molti. Oggi si parla dell'Aulla-Lucca, del tronco Gaiano-Borgo San Donnino; si parla anche di Borgo San Donnino-Cremona, da aggiungersi alla Parma-Spezia; di modo che sommando i milioni che costeranno tutte queste linee, il vantaggio finanziario è stato totalmente perduto; ma ormai la cosa è fatta, e siccome è indispensabile che la Parma-Spezia venga a congiungersi con Lucca, così io mi dichiaro favorevole, come mi dichiarai altra volta all'Aulla-Lucca, condizionata-mente però; perchè se l'Aulla-Lucca dovesse troncarsi a Lucca, non sarebbe che un piccolo vantaggio.

Ricordiamoci che le nostre principali linee corrono lungo il mare, come la linea da Colle Salvetti a Civitavecchia; quindi è necessario costruire, per certi casi di guerra, delle linee interne; e questo voi non lo potete fare che congiungendo la linea Aulla-Lucca con la centrale Toscana. Si tratta di costruire una linea Lucca-Empoli? Io non lo so: non sono ingegnere, non sono incaricato di fare questi studi: io guardo la cosa dal punto di vista militare. Si tratta di fare una ferrovia da Pescia a Empoli che sarebbe di facilissima costruzione, e per la quale la Camera nel 1879 mi fece l'onore di approvare un mio ordine del giorno, che non fu combattuto dall'onorevole Baccarini e che fu accettato dall'onorevole Grimaldi allora relatore della Commissione per le costruzioni ferroviarie? Si tratta di costruire una nuova linea che congiunga direttamente Empoli con Pistoia? Io darò il mio voto fa-

vorevole: questa linea sarebbe vantaggiosa per Bologna e per Roma, per gli scopi commerciali, perchè sarebbe la linea più diretta per il Veneto ed il Brennero; sarebbe vantaggiosa per gli scopi militari, perchè sarebbe la più breve e la più coperta; non credo che richiederebbe una grande spesa, e quando anche occorresse il traforo di Monte Albano, non sarebbe una gran cosa per ministri che hanno potuto vedere traforato il Moncenisio e il Gottardo, e che si preparano al passaggio sottomarino attraverso allo stretto di Messina.

Sarebbe necessario il traforo di questo monte per abbreviare la percorrenza e credo che il vantaggio compenserebbe largamente la spesa.

Io domando che per ragioni militari sia studiata la questione; non vengo a fare la proposta che la Commissione modifichi le tabelle perchè pur troppo so che il Ministero non accetta nuove spese, ma domando che sia studiata una questione che riveste caratteri d'importanza grandissima.

Qui confesso, prima che si dica che sono caduto negli interessi della mia provincia, che appunto di questi interessi debbo occuparmi, perchè me lo comandano l'affetto ed il dovere. Ricordo quando accadde la caduta di uno dei *tunnels* della ferrovia aretina che il Ministero dei lavori pubblici fu costretto a far passare i treni diretti lungo la ferrovia centrale toscana. Ebbene, signori, si arrivava a Roma con soli 42 minuti di ritardo.

Ora se si riflette che la linea antica, prima che si aprisse la Terontola-Chiusi si percorreva con due ore di più di quella attuale, è evidente che la linea centrale toscana aveva un vantaggio sulla linea antica Firenze-Arezzo-Roma della differenza di due ore meno 42 minuti, ossia di un'ora e 18 minuti.

Ciò prova che la linea è assolutamente buona. E si noti che non ha ancora le rotaie Vignolle e che in alcuni punti i tracciati lasciano a desiderare, e che il servizio alle stazioni si fa tanto bene quanto si può, perchè anche le stazioni lasciano molto per essere perfette. Questa è la prova principale che quella linea è buona; dunque con essa si potrebbe fare un servizio celere e uniforme.

Il desiderio adunque di congiungere Pistoia con Empoli è per lo meno tanto legittimo e giusto quanto il desiderio manifestato dall'onorevole ministro della guerra per la Bucine-Rapolano che egli colla tabella C indica come utile e necessaria.

Per questa ultima io non pretendo oggi la costruzione, ma quando l'onorevole ministro della guerra la dichiara necessaria, naturalmente credo che anche per questa si debba fare qualche studio. Non insisterò; mi contenterò pel momento della Pistoia-Empoli. Questi tronchi sono necessari per una ra-

gione che bisogna assolutamente considerare con calma.

Oggi noi col fortificare la capitale, abbiamo fatto sì che questa nostra Roma non sia esposta ad un colpo di mano. Credete voi, o signori, di essere per questo sicuri da uno sbarco? Esso si sarebbe rivolto verso Roma se Roma fosse rimasta indifesa, ma può effettuarsi sempre in qualche punto della Maremma e potrà pur troppo dirigersi per l'Ombrone e poi per l'Arno. Non credete che il nemico possa tentare di occupare Firenze e separare quindi l'Italia superiore dall'Italia inferiore?

A questo pericolo noi non pensiamo eppure è possibile, facilmente possibile. Dunque ritengo che le due linee le quali permetterebbero con metà di tempo di portare un numero doppio di soldati in un punto centrale, debbano essere studiate; e tanto più mi conforto in questa mia opinione perchè vedo giunto al suo posto l'onorevole presidente del Consiglio, il quale, io lo ricordo bene, sebbene allora non avessi l'onore di essere deputato, è stato appunto relatore sopra una parte del progetto per la difesa del territorio e proclamava la necessità della linea Buccine-Rapolano. Io potrei ricordare le sue parole, calde come quelle che sa scrivere l'onorevole Depretis quando vuole che i suoi desiderii siano soddisfatti.

Non parlo poi di altre necessità in altre provincie, come sarebbe quella della linea Legnago-Monselice, come la Foggia-Potenza; qui sono caldi e sapienti deputati di quelle provincie che sapranno caldeggiare queste necessità. E mi affido ai miei amici della Basilicata, ai figli di quella provincia generosa, cui la postura e le tradizioni accennano il suo destino.

Giacchè ho facoltà di parlare, mi permetta l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io gli rivolga ancora una preghiera.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, li prego di non fare conversazione.

MOCENNI. Io desidero che l'onorevole ministro mi dia un solo minuto d'attenzione.

Io mi permetto di raccomandargli caldamente la condizione della provincia di Siena, giusto appunto in materia ferroviaria. Qualche volta si è parlato degli orari. È un fatto che in tutta la provincia, partendo da Chiusi ed andando all'estremo confine verso Empoli e poi a Firenze, non si arriva mai a tempo per prendere il treno diretto. A Firenze ci fate arrivare 12 minuti dopo che è partito il treno diretto; a Chiusi per Roma ci fate arrivare quattro ore prima, oppure pochi minuti dopo che il treno diretto è partito. So che si dice che i passeggeri

sono pochi; ma sono pochi perchè ci fate viaggiare peggio che in diligenza.

Ma non sa ella che sulla ferrovia Siena-Grosseto è ancora peggio? Potrei provarle che non si percorrono effettivamente 17 chilometri all'ora, potrei provarle che, malgrado i miei 46 anni e i miei 90 chili di peso, se ella mi desse dei buoni cavalli da posta, da Siena a Grosseto io arriverei tanto presto come la sua locomotiva.

L'onorevole Branca parlava di provincie abituate alla dimenticanza: io non afferrai bene il suo concetto; voleva egli alludere alla dimenticanza per benefici scarsi e ricevuti in tempi remoti? Se così fosse, che cosa potrei dire io della mia provincia? Nulla avvi da ricordare di tempi remoti, nè di tempi presenti, dirò soltanto che la mia provincia è intieramente dimenticata dal Governo; non ha mai avuto l'onore, che io mi sappia, di vedere un ministro del regno d'Italia. (*Si ride*) Questa è la verità.

Mi raccomando, ma non ho fede di commuoverlo, anche all'onorevole Depretis, perchè ricordi che non siamo tanto lontani da Roma, e che anzi Siena costituiva una fiorente colonia romana. Mi permetto nel tempo istesso di accennare all'onorevole ministro delle finanze che nei calcoli istessi da esso sottoposti al Parlamento, la provincia di Siena è la quinta nell'ordine della regolarità e della proporzione dei pagamenti; noi paghiamo come tanti Pantaloni, ma dal Governo non riceviamo nessun beneficio, per cui chiedo, non la carità, ma giustizia distributiva. Ed ora tornando alle ferrovie chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici di fare togliere il regresso alla stazione di Siena, così dannoso alla città nostra ed a tutto il movimento dall'Arno alla Chiana ed all'Ombrone, ed infine di ricordare che esiste in Siena un'officina ferroviaria. Nel passato vi è stata molta trepidazione perchè si voleva toglierla; anzi a tutti i costi quell'officina si voleva trasportare a Firenze, ma finalmente si è conchiuso una specie di accomodamento per cui l'officina ci fu conservata, essendosi tolte soltanto 12 locomotive addette alla trazione.

Vorrei che l'onorevole Baccarini in un momento di riposo venisse a respirare un po' d'aria senese che è salubre assai, ed allora si accerterebbe cogli occhi propri che vi sono in quest'officina dei lavoratori capaci e molto zelanti, per cui si deciderebbe forse a stabilire colà un laboratorio speciale almeno per la costruzione dei vagoni, essendo per tal uopo adattatissimo il luogo, tanto più che Siena è centro di ferrovie che si estendono da un lato a Roma e dall'altro al mare. Se ciò facesse l'onorevole ministro potrebbe ottenere lavori eccellenti con minor prezzo di mano d'opera, e renderebbe nel tempo

stesso un beneficio a quella città, indennizzandola anche in parte dei danni a cui ha dovuto soggiacere.

Avrei da fare molte altre raccomandazioni ancora all'onorevole presidente del Consiglio, ma siccome non si riferiscono alle ferrovie, ed egli mi intende, me ne astengo per ora. Termino ripetendo che la città di Siena non chiede la carità, ma chiede che si usi verso di lei quella giustizia che deve essere usata verso tutte le provincie del regno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiraglia.

CHIRAGLIA. Onorevoli colleghi, credo opportuno premettere che io non entro a parlare particolarmente intorno a nessuna linea contemplata in questo disegno di legge.

Dacchè andò in vigore la legge del 1879, è questo il secondo progetto di modificazioni che ci viene presentato, diretto allo scopo lodevolissimo di sollecitare la costruzione delle ferrovie contemplate in quella legge, e di abbreviare il lungo termine prefisso per il loro compimento. Certamente non si può che dar lode all'onorevole ministro dei lavori pubblici se egli rivolge lo studio suo alla ricerca di tutti quegli espedienti e provvedimenti atti ad accelerare l'esecuzione di una legge, la quale ha suscitato tante speranze e legittime impazienze in tutto il nostro paese.

Io non posso che unirmi agli altri miei colleghi nell'augurare che tali provvedimenti corrispondano completamente al loro scopo. È bensì vero che abbiamo sentito elevarsi delle critiche, intorno ad essi, ma poi nella loro conclusione finale anche gli oppositori si trovarono tutti all'unisono nell'accettare questo progetto. Il che vuol dire, mi pare, che qualche cosa di buono esso deve pur contenere.

Io non entrerei nell'esame di questi provvedimenti, soltanto mi sia permesso di rilevare una doglianza fatta nella seduta di ieri dall'onorevole Branca nel suo importante discorso, e ripetuta anche testè dall'onorevole collega Zucconi.

L'onorevole Branca molto si rammaricò che nel disegno di legge che stiamo discutendo, si sia data una certa preferenza a quelle linee, le quali hanno maggiore importanza nei riguardi della nostra difesa nazionale.

Io credo invece, onorevole Branca, che si debba dar lode alla nostra Commissione se essa reputò opportuno di interrogare a questo proposito l'onorevole ministro della guerra per saperè quali linee fossero più specialmente da raccomandarsi nell'interesse militare.

Quando noi abbiamo discusso la legge del 1879, non dirò che questi interessi sieno stati del tutto preteriti, ma egli è certo che essi non ebbero quell'ampio ed autorevole sviluppo che non mancò agli interessi commerciali ed economici. L'onorevole Zucconi ci ha detto un momento fa che in quella discussione non vi fu deputato, il quale, per raccomandare la linea che più specialmente gli interessava, non invocasse in suo favore argomenti d'ordine strategico e militare, ma io soggiungo all'onorevole Zucconi, che è stato questo precisamente il difetto maggiore che ha contribuito a lasciarci all'oscuro intorno all'importanza militare più o meno vera delle linee che furono discusse.

In realtà io ho sentito, o signori, lamentare più volte che le linee militari, non siano state suffragate in quel tempo per parte del ministro della guerra con tutto quel valido appoggio di cui esse necessitavano per guadagnare il posto loro dovuto in mezzo al caloroso dibattito di tanti interessi.

Se non che, o signori, gli avvenimenti che si svolsero dopo il 1879 sempre più ci resero accorti che noi dobbiamo seriamente premunirci da ogni esterno pericolo. Per questo non ci siamo risparmiati sacrifici, che anche colle recenti leggi militari il Parlamento domandò al paese per provvedere alla nostra difesa nazionale.

Vorremo noi, dopo ciò trascurare quest'importante argomento delle ferrovie nella parte in cui esso ha una così diretta attinenza con la mobilitazione del nostro esercito, e con le più imprescindibili necessità strategiche? Se vogliamo veramente esser logici e previdenti non possiamo, o signori, lasciare in non cale questo incalzante bisogno mentre vediamo le grandi potenze vicine a noi, quanta importanza annettano allo sviluppo delle loro ferrovie militari. È vero, sì o no, che anche di recente in Francia, vennero decretate talune linee muovendo da un concetto d'ordine quasi esclusivamente militare? Io, o signori, non ho alcuna competenza in questo argomento, e mi guarderei bene dal venir qui ad interloquire in questioni militari: ma credo che proprio non vi sia d'uopo di alcuna competenza per poter dire, che in mezzo a tanti interessi che noi dobbiamo tutelare, non bisogna chiudere la porta a quelli, che ci vengono raccomandati dal ministro della guerra. Mi dispiace di non vederlo ora presente; ma mi auguro che quando saremo alla discussione dell'articolo 7 di questo progetto egli intervenga, per difenderlo e sostenerlo con la sua autorevole parola se mai ve ne fosse bisogno. Ricorderò poi all'onorevole Zucconi, che egli è incorso in una inesattezza, quando testè osservò che fossero 48 queste linee militari raccomandate

dal ministro della guerra. Egli fece è vero in sulle prime un largo indice, ma dalla relazione dell'onorevole Gagliardo noi abbiamo appreso, che invitato a fare una scelta, ridusse a 15 le linee più specialmente raccomandate. Faccio di più osservare all'onorevole Zucconi, che le domande del ministro della guerra, per la costruzione di talune di queste ferrovie non si estendono al di là di quello che si può ottenere nelle vie ordinarie; dappoichè se l'onorevole Zucconi vuol gettare un occhio sulle tabelle annesse al disegno di legge, vedrà che l'anno in cui deve esser compiuta la costruzione di tali ferrovie coi mezzi ordinari coincide col termine vagheggiato dall'onorevole ministro della guerra.

Ciò premesso, signori, io entro a fare qualche brevissima osservazione, relativamente ad una parte importante della legge del 1879, la di cui esecuzione è rimasta finora in sospenso; o quanto meno non fu definitivamente risolta.

Voi sapete che coll'articolo 28 della legge del 1879 veniva istituita una apposita Cassa delle ferrovie, facoltizzata ad emettere ogni anno dei titoli ferroviari ammortizzabili in 75 anni, onde fornire alle provincie ed ai comuni le somme occorrenti per la costruzione delle ferrovie. Evidentemente la ragione del lungo termine di 75 anni, prefisso per l'ammortizzazione dei titoli ferroviari, si appalesava diretta allo scopo di rendere meno gravoso che fosse possibile l'importo delle annualità da pagarsi dalle provincie e dai comuni per il servizio dei prestiti loro occorrenti.

Conseguentemente a ciò è avvenuto che talune provincie, nel fissare i propri concorsi, fecero i loro calcoli approssimativi, basandosi sui dati stabiliti dalla legge del 1879, e cioè tenendo nota della facoltà loro concessa di ammortizzare il proprio debito in 75 anni. Senonchè queste disposizioni non vennero attuate, ed in sostituzione di esse, fu, in questi ultimi anni, stabilito nella nostra legge del bilancio, che i prestiti per le costruzioni ferroviarie fossero fatti ai comuni, alle provincie ed ai loro consorzi dalla Cassa dei depositi e prestiti, secondo le norme che regolano le operazioni di quell'istituto. In questo modo, signori, si viene a restringere il termine dell'ammortizzazione, che non sarebbe più di 75 anni, come era stato determinato dalla legge del 1879, ma invece di 25. Laonde quelle provincie che avevano votati i concorsi, seguendo le norme prestabilite da quella legge, troverebbero senza loro colpa alterata la giustezza dei loro calcoli e si vedrebbero forse anco esposte a qualche imbarazzo.

La nostra Commissione del bilancio ebbe già a

preoccuparsi di questo inconveniente nell'interesse delle provincie e dei comuni, e solo in via interinale consentì che il servizio di cui trattasi fosse fatto dalla Cassa dei depositi e prestiti senza alcun pregiudizio nell'esecuzione dell'articolo 28 della legge del 1879. Anche ultimamente l'onorevole Branca, nella sua accurata relazione sul bilancio di prima previsione dell'entrata, si intrattenne su questo argomento: ma in onta a ciò, ogni definitivo provvedimento rimase e continua a rimanere tuttavia in sospenso. Egli è ben vero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non mancò di occuparsi di questa materia nel suo progetto del 26 luglio 1880, per modificazioni da introdursi nella legge del 1879. Quel progetto infatti, oltrechè contemplare talune modificazioni di ordine tecnico ed amministrativo, mirava altresì a provvedere con norme stabili alla parte finanziaria della legge. Senonchè la Commissione che ebbe ad esaminare quel disegno di legge, trovando le proposte ministeriali sul punto di cui vi trattengo, degne di studio, di matura ponderazione, preoccupata di condurre in porto sicuro l'altra parte importantissima del progetto, stralciò da esso quanto si riferiva all'argomento finanziario e riasci per tal maniera a concretare le altre modificazioni, che, come voi sapete, furono convertite in legge.

Rimasto impregiudicato lo studio intorno alla scelta dei mezzi più confacenti per provvedere alle occorrenze finanziarie, è uopo, o signori, che anche questo studio si compia, e siano sanciti al più presto quei provvedimenti stabili e definitivi che si crederanno più confacenti all'interesse delle provincie e dei comuni.

Io non voglio allungare questa discussione, e quindi non mi farò ad esaminare se la Cassa di depositi e prestiti, già aggravata da tanti servizi, possa corrispondere anche a quello, a cui è ora destinata, di fornire alle provincie ed ai comuni le ingenti somme occorrenti per la costruzione delle ferrovie.

Certo io comprendo che in questi primi anni tale servizio siasi effettuato senza inconvenienti, ma non so se in appresso le cose potranno procedere con altrettanta regolarità. È mestieri considerare che ci troviamo nello stadio incipiente delle nostre costruzioni ferroviarie, e che non fu dato ancora alla esecuzione della legge quel più ampio sviluppo di cui essa può rendersi suscettibile. Per talune ferrovie gli enti interessati non hanno ancora deliberato; per molte altre essendo ancora in corso i progetti esecutivi, le rispettive provincie interessate, prima di dar mano alla provvista dei fondi occor-

renti, aspettano che i progetti stessi sieno compiuti. Non è quindi improbabile che col maturarsi del tempo vi possa essere una forte richiesta di capitali.

Tale previsione regge ancora più quando si consideri che coll'articolo 3, ricordato poco fa dall'onorevole Zucconi, della legge di modificazione 5 giugno 1881, fu data al Governo la facoltà di ricevere anticipazioni dalle provincie, oltrecchè per linee intere, anche per tronchi di linee, purchè si congiungano alle ferrovie già in esercizio. Ciò essendo naturalmente un incentivo per i paesi interessati ad impegnare i propri contributi per le costruzioni, rende loro necessario il procurarsi i fondi occorrenti.

Lo stesso disegno di legge che stiamo discutendo, concorre esso pure a rendere più stringenti queste necessità.

Ora dunque, o signori, di fronte a tali occorrenze, noi ci troviamo in questa singolare condizione: che il sistema prestabilito dalla legge del 1879 non piace, non fu posto in vigore, ed è ormai, si può dire, ripudiato; che il sistema posto in vigore in questi ultimi anni, non si presenta se non come un provvedimento del tutto transitorio e mutabile; ed infine, che un assetto stabile e definitivo su questa materia, benchè da molto tempo allo studio, rimane tuttora irresoluto.

Ebbene, io credo che questo stato di precarietà debba al più presto essere tolto di mezzo; e, giacchè venne presentato questo progetto, con cui si mette nuovamente mano alla legge del 1879, io avrei visto assai volentieri che si fosse approfittato dell'occasione per definire una buona volta anche la parte importante dei prestiti. I quali quando sieno regolati da opportune norme e facilitazioni rendendo più tollerabili i sacrifici che pur sono disposti a fare comuni e provincie, gioveranno assai a rendere meno faticosa la meta che l'onorevole ministro e noi tutti ci proponiamo col volere nel più breve termine possibile assicurati al nostro paese i benefici derivanti dalle nuove ferrovie.

Io non ardisco di fare oggi concrete proposte su questo punto. Ripeto che avrei desiderato di trovarle inserite in questo disegno di legge. Mi limito quindi a richiamare l'attenzione della Camera e degli onorevoli ministri, sull'argomento sperando che in un modo o nell'altro sieno nel più breve termine sanciti provvedimenti adatti ad agevolare ai nostri comuni ed alle nostre provincie i mezzi di poter prestare quei concorsi, pei quali certo non manca loro la buona volontà.

PROCLAMAZIONE DEL RISULTATO DELLA VOTAZIONE A SCRUTINIO SEGRETO SUI DISegni DI LEGGE GIÀ VOTATI PER ALZATA E SEDUTA.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione; si procede allo spoglio dei voti.

(I segretari procedono allo spoglio.)

Annunzio alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Spesa per la costruzione di un monumento presso Costantinopoli, in cui raccogliere i resti dei soldati italiani morti nella guerra di Crimea.

Presenti e votanti	232
Maggioranza	117
Voti favorevoli	216
Voti contrari	16

(La Camera approva.)

Tariffa telegrafica interna.

Presenti e votanti	232
Maggioranza	117
Voti favorevoli	198
Voti contrari	34

(La Camera approva.)

Aumento del fondo per gli assegni ai veterani del 1848-49.

Presenti e votanti	232
Maggioranza	117
Voti favorevoli	216
Voti contrari	16

(La Camera approva.)

Disposizioni penali per la esecuzione della legge sulla pubblica sanità.

Presenti e votanti	232
Maggioranza	117
Voti favorevoli	207
Voti contrari	25

(La Camera approva.)

Acquisto del patrimonio scientifico del fu professore Gorini.

Presenti e votanti	232
Maggioranza	117
Voti favorevoli	167
Voti contrari	65

(La Camera approva.)

Aggregazione del comune di Piovà al mandamento di Cocconato.

Presenti e votanti	232
Maggioranza	117
Voti favorevoli	193
Voti contrari	39

(La Camera approva.)

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

Aggregazione del comune di Tizzano Val Parma al mandamento di Laghirano.

Presenti e votanti 232

Maggioranza 117

Voti favorevoli 199

Voti contrari 33

(La Camera approva.)

Aggregazione del comune di Monteleone d'Orvieto al mandamento di Città della Pieve.

Presenti e votanti 232

Maggioranza 117

Voti favorevoli 195

Voti contrari 37

(La Camera approva.)

Aggregazione di parte del comune di Piazzola al comune di San Giorgio in Bosco.

Presenti e votanti 232

Maggioranza 117

Voti favorevoli 195

Voti contrari 37

(La Camera approva.)

Aggregazione dei comuni di Quincinetto, Quasolo e Tavagnasco al mandamento di Settimo Vitone.

Presenti e votanti 230

Maggioranza 116

Voti favorevoli 195

Voti contrari 35

(La Camera approva.)

Leva militare pei giovani nati nel 1862.

Presenti e votanti 230

Maggioranza 116

Voti favorevoli 217

Voti contrari 13

(La Camera approva.)

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE DEL DEPUTATO MAZZA.

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

MAZZA, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge, proposto dall'onorevole ministro dell'interno, concernente le incompatibilità parlamentari. (V. *Stampato*, numero 320-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita ai signori deputati.

ANNUNCIO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO LUCCHINI GIOVANNI AL MINISTRO DELLE FINANZE.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro delle finanze, do lettura di una domanda d'interrogazione a lui rivolta:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro delle finanze circa le operazioni del nuovo censimento in Lombardia, in relazione alla legge 23 giugno 1877. »

« Lucchini Giovanni. »

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

MINISTRO DELLE FINANZE. Siccome altre interrogazioni consimili sono fissate per la seduta antimeridiana di sabato, si potrebbe rimettere anche questa interrogazione a quella stessa seduta.

PRESIDENTE. Onorevole Lucchini, l'onorevole ministro delle finanze propone che la sua interrogazione sia svolta nella seduta antimeridiana di sabato.

LUCCHINI GIOVANNI. Acconsento.

PRESIDENTE. Così resterà stabilito.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SUL RIPARTO DELLE SPESE FERROVIARIE.

PRESIDENTE. Proseguiamo la discussione sul riparto delle spese ferroviarie.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Napodano.

Voci. Chiusura! chiusura!

PRESIDENTE. Ma che chiusura! Bisognerà pure che i ministri parlino!

Voci. Con riserva ai ministri.

PRESIDENTE. Ora ho dato facoltà di parlare all'onorevole Napodano.

NAPODANO. Prego la Camera di permettermi di parlare in questa discussione. Prometto di essere brevissimo, perchè riconosco che la brevità sia un vero dovere in questi momenti per le condizioni in cui si trova la Camera, ed a me s'impone come prova di deferenza verso i colleghi. (*Bravo!*)

Sono lieto di potermi associare al sentimento di compiacenza che da tutte le parti della Camera si è manifestato verso l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Questo disegno di legge è la prova precipua del lavoro indefesso e delle buone intenzioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici di portare a compimento la legge del 1879 sulle costruzioni ferro-

viarie, e rivela ancora il sentimento di giustizia da cui egli è animato.

Epperò da un lato i suoi studi gli hanno dato il modo di rendere più breve il termine entro cui le costruzioni ferroviarie debbono eseguirsi, nel che si provvede agli interessi di tutti; dall'altro, con i particolari provvedimenti che informano la legge, attende alle condizioni dell'alta, della media e della bassa Italia.

Tali sono il passaggio della Lecco-Colico dalla quarta alla seconda categoria, col risolvere l'arduo problema sull'andamento della succursale dei Giovi, e con ciò si compie un atto di giustizia e di dovere per la media e alta Italia, ed infine si provvede alla Italia meridionale coll'autorizzare una ferrovia al disotto dello stretto di Messina.

Sono però sufficienti, onorevole signor ministro, i suoi sforzi per l'esecuzione di quella legge importante, alla quale se non ebbe la fortuna di dare il suo nome, ha avuto nonpertanto la gloria di recarla a compimento? Possono tutti rimanere contenti delle sue cure premurose? A me pare di no. La legge del 1879, allogando in varie categorie le diverse linee da costruirsi, ha fatto un trattamento, certo, non eguale. Questa ineguaglianza ebbe la sua giustificazione per i diversi criteri che vennero seguiti. È inutile ricordarvi le grandi questioni sorte pel collocamento delle linee nelle varie categorie, poichè non mi spinge a parlare sentimento d'invidia o di rancore per coloro che furono favoriti o dalla fortuna o dalla giustizia, per veder collocate le loro linee in tali condizioni da essere sicuri dell'esecuzione.

Nessuno potrà negarmi che, per lo meno, siasi potuto incorrere in qualche errore; e nessuno potrà dire che furono osservate tutte le condizioni alle quali bisognava por mente, per giudicare con retto criterio sulla prevalenza assoluta delle linee; nessuno potrà disconoscere che qualche cosa d'insufficiente, qualche cosa d'inesatto, pure in quella legge abbia potuto verificarsi. Questa prova dell'incompletezza di quella legge, e che non si sia badato a tutti quei criteri ai quali si doveva attendere, l'abbiamo nelle solenni ed autorevoli confessioni della Commissione, la quale, per mezzo del suo relatore, ha proprio dichiarato che non si tenne in quella legge nel debito conto il criterio relativo alla difesa nazionale.

Io pure credo che non siasi tenuto il debito conto della difesa nazionale; ma ritengo altresì non siasi atteso abbastanza a quella che era l'importanza economica della linea, e penso che non siasi fatta attenzione ad un terzo ordine di considerazioni. Voi avete un bel dire, e promettere ad una contrada, ad

un paese una linea ferroviaria; ma questo servirà a niente finchè obbligherete questa provincia a concorrervi in una smodata misura, finchè obbligherete enti diversi ad un dato concorso, senza prima darvi conto delle forze economiche e finanziarie degli enti che obbligate a quel concorso.

Per me ciò vale come se si ponesse ad una grande altezza un vaso d'oro e si dicesse ad alcuno di spiccare un salto per potersene impossessare, quando si sa che la sua forza non basta per raggiungere quella altezza. Voi avrete in questo modo fatta una promessa vana; la vostra sarà un'amara derisione. Ora questo è appunto ciò che si verifica per alcune linee ferroviarie, per le quali il concorso degli enti è assolutamente ipotetico, e quindi le forze economiche di siffatti enti non permettono loro di adempiere a quest'obbligo. Allora tanto vale il dire che non facciano alcune linee, anzichè subordinarle a condizioni relativamente impossibili.

Io credo che, se si fosse tenuto conto dell'importanza economica (guardata non da un punto di vista dottrinale e rettorico) e dell'importanza veramente militare delle linee, e si fosse badato allo stato delle condizioni economiche di date regioni, di dati paesi più o meno trascurati, più o meno dimenticati, per ripetere la frase dell'onorevole Branca, non avrebbe potuto sfuggire ad alcuno che la linea Ponte Santa Venero-Avellino, ad esempio, sia una linea che si rivela importantissima per la suprema importanza economica da un lato, e pel carattere militare dall'altro.

E dal punto di vista della giustizia e degli interessi che è destinata a proteggere, per la insufficienza delle forze economiche degli enti che devono contribuire alla sua costruzione, questa linea non avrebbe potuto rimanere, nè dovrà rimanere, nel posto dove è stata collocata.

Io non vorrei che le mie parole avessero minimamente un significato diverso da quello che io intendo dar loro; intendo difendere una causa assolutamente giusta e parlare nell'interesse solo della verità.

Innanzitutto, ho detto che questa linea ha una suprema importanza economica, e ve lo dimostrerò. Basta rilevare che essa collega a Napoli, che è il principale centro economico delle provincie meridionali, tutta la parte montana delle provincie di Bari, Foggia e del Principato Ultra e la parte montana più ricca della provincia di Basilicata; basta rilevare che questa linea attraversa centri floridissimi per la produzione; basta rilevare che questa linea passa accanto a monti e boschi bellissimi e foltissimi, il legname dei quali, eccellente per costruzioni, va perduto per mancanza di mezzi di tras-

porto; basta rilevare che questa linea triplicherebbe il valore di quella vastissima proprietà che è il bosco di Montecchio, il quale, con un progetto di legge che è innanzi alla Camera, sarà retroceduto al demanio. Questo in quanto all'importanza economica della linea. Ma essa ha ancora la sua importanza militare. Io non sono militare, quindi non competente in siffatta materia; ma posso appoggiare il mio giudizio ad autorità certamente non sospette, all'autorità di persone rispettabili, di persone illustri, le quali, in un tempo non sospetto, quando non si poteva pensare ancora alla concorrenza tra le varie linee ed agli interessi opposti, l'hanno propugnata.

Potrei ricordare come questa linea si colleghi più o meno all'antico concetto della ferrovia di Conza, per la quale i generali La Marmora, Della Rovere e Menabrea manifestarono concordemente l'opinione essere una linea di suprema importanza militare. Io potrei andare anche più oltre e cercare anche nella storia antica il concetto di questo valico, che servì di passaggio agli eserciti che combatterono le celebri guerre puniche. Potrei queste ed altre cose ricordare, se non temessi di abusare del vostro tempo.

Ma, o signori, l'allogazione di questa linea nella terza categoria fa sì che la provincia di Avellino dovrebbe contribuire per essa la non indifferente somma di 5,600,000 lire. Or bene, con tutto il buon volere, con tutto lo spirito di sacrificio e di abnegazione, la provincia di Avellino ed i comuni interessati non possono assolutamente concorrere alla costruzione di questa linea nella misura indicata nella legge. Epperò sono condannati a tener nascosti i tesori che hanno nel loro seno, a non poterli metter fuori, per mancanza di mezzi da impiegare nella costruzione di questa linea. Ora io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se non gli sembri che questo sia un difetto, una lacuna della legge che egli è così sollecito, o per lo meno mostra di avere tanto desiderio di veder prontamente eseguita? Se egli, come gli ricordava l'onorevole Chinaglia da quell'altra parte della Camera, non trova il modo di agevolare, per quanto possibile, il concorso di questi enti che sono obbligati, e senza del quale nessuna costruzione di queste linee di terza categoria è possibile, io domando: è, o non è una illusione questa legge, la quale promette le linee a coloro che non hanno modo di concorrere alla loro costruzione? Nè solamente io mi limito a queste osservazioni, ma ne fo un'altra.

La linea Lecco-Colico ha avuto la fortuna di passare dalla 4^a alla 2^a categoria (della qual cosa, come dissi avanti, mi compiaccio), ed il motivo si fu che,

per effetto degli studi definitivi, si è visto la somma prevista essere superiore al bisogno.

Ora io domando al signor ministro: è sicuro egli che anche altre linee, dopo gli studi definitivi, non possano dare un risultato identico a quello che si è verificato per la linea Lecco-Colico? E, se verrà a risultare che la somma prevista sia superiore a quella del bisogno, è disposto l'onorevole ministro ad usare per le altre linee lo stesso trattamento del quale è stato così giusto verso la Lecco-Colico?

Ecco la domanda che gli rivolgo. Potrei ancora insistere perchè, per la linea Ponte Santa Venere-Avellino una buona volta il Ministero ci spieghi il vero tracciato, il percorso dei punti intermedi secondo gli studi in base dei quali la linea deve essere costruita perchè risponda agli interessi reali della provincia di Avellino, espressi ripetutamente così dal Consiglio come dalla sua deputazione provinciale.

E questo percorso è appunto quello che avrò l'onore di indicare con una formale proposta, cioè dal Ponte Santa Venere per la Fiumana d'Atella ad Avellino, o con altri termini, per la valle dell'Ofanto secondo gli studi del Gargiulo, che furono la base degli studi del Ministero e della Commissione, toccando Calitri, Sant'Angelo Lombardi, Montella, oppure che gli studi definitivi, daranno un risultato soddisfacente, perchè la spesa è di assai inferiore a quella prevista.

Epperò, da qualunque lato la cosa si consideri, e dal punto di vista economico, e per la sua importanza militare riconosciuta da autorità indiscutibile, e per la insufficienza dei mezzi dei quali possono disporre gli enti interessati alla costruzione; e per ultimo per questa possibile diminuzione che tale tracciato potrà dare al costo chilometrico della linea; io posso sperare che l'onorevole ministro, il quale manifestò le più benevoli disposizioni d'animo in proposito, possa farla passare dalla 3^a alla 2^a categoria, oppure che possa essere allogata tra le prime di quelle della tabella A, riconosciute d'importanza militare; e per ultimo che a questa linea venga data la denominazione del percorso Avellino-Fiumana d'Atella-Ponte Santa Venere, con la quale solamente può esser fatto uno studio definitivo, e con un costo minore di quello indicato.

Si è detto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici si sarebbe opposto assolutamente a qualunque proposta, la quale accennasse a variazioni di posto delle linee di categorie diverse, considerando una proposta simile come un atto che guasterebbe l'intera economia della legge.

Io non vorrei che la mia proposta sembrasse una ribellione a questo proponimento dell'onorevole

ministro, a questa specie d'accordo in cui egli e la Commissione si trovano.

Io però ho il dovere di elevare la mia voce in nome della giustizia, e di pregare il ministro perchè tenga conto delle ragioni che confortano i miei voti. A lui la grande responsabilità della risoluzione; alla Camera un sentimento di giustizia verso una provincia molto trascurata e tanto benemerita; a me il conforto di aver compiuto un sacrosanto dovere.

Intanto, sul fondamento delle ragioni che ho avuto l'onore di esporvi, ho inviato all'onorevole nostro presidente il seguente:

« Art. 1. Propongo che, per la sua importanza economica e militare, la linea di 3^a categoria Avellino-Ponte Santa Venere, passi alla 2^a categoria.

« Propongo subordinatamente che la predetta linea sia segnata tra le prime della categoria A, come una di quelle che, nell'interesse della difesa nazionale, occorre siano iniziate e spinte innanzi con la massima sollecitudine, perchè la nostra rete possa soddisfare alle più urgenti esigenze.

« Propongo infine che in conformità del vero interesse economico della provincia di Avellino, manifestato più volte dalla deputazione provinciale e dal Consiglio, s'indichi la detta linea col punto intermedio Avellino-Fiumana d'Atella-Ponte Santa Venere. »

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

MINGHETTI. Non ho che brevi osservazioni ed una preghiera da rivolgere all'onorevole ministro. Fra le strade che lo Stato ha preso a costruire, ve ne sono alcune di 4^a categoria, le quali non trovano luogo nella discussione degli articoli, sebbene la Commissione ne dia l'elenco in un allegato della sua relazione. Egli è per ciò che ho dovuto chiedere di parlare nella discussione generale.

Io parlo adunque della linea di Castelvetro-Sciacca a Porto Empedocle, la quale non solo fu già decisa, ma ne furono iscritti i fondi in bilancio. Nacque poscia una differenza di opinioni sul tracciato, e parve che il Governo fosse disposto a riesaminare la questione. Ora io chiedo se tale sia l'intenzione del Governo, e se abbia dato disposizioni a tale proposito.

Io credo che realmenle si debba trovar modo che questa questione trovi un'equa soluzione, la quale non solo non offenda ma concili gli interessi legittimi dei vari paesi che hanno da questa linea un beneficio. E posto che il ministro intenda di riesaminare la questione del tracciato della linea Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle, ed abbia già dato ordini per tal fine, ha egli dato insieme istruzioni perchè

si cerchi di conciliare gli interessi legittimi dei vari paesi? Io raccomando molto tutti questi punti al ministro.

La linea deve essere costruita dallo Stato, i fondi come dissi, erano stati già iscritti altra volta in bilancio: è vivamente da desiderare, ed io caldamente invoco dal Governo che non si ritardi negli studi: sicchè la somma sia efficacemente stanziata in bilancio. Queste sono le domande che io volevo fare all'onorevole ministro, circa alla linea Castelvetro-Porto Empedocle, dopo ciò aggiungerò ancora una parola a quelle dette dall'onorevole Lugli in favore di una nuova proposta, la quale merita di essere studiata dal ministro dei lavori pubblici e dal ministro della guerra e che sarebbe quella di una ferrovia direttissima, da Bologna a Roma, per Firenze. Molte ragioni si adducono per sostenerla d'indole commerciale, strategica, politica, noi desideriamo che sopra di essa si volga l'attenzione del Governo, ch'esso esamini se nella rete ferroviaria delineata, anche questa linea abbia ragione di trovare il suo posto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

(Molti deputati stanno conversando nell'Aula.)

Onorevoli colleghi, li prego di recarsi ai loro posti. Non sono che le cinque e spero che stasera protrarremo la seduta fino alle otto; altrimenti non si va avanti.

MAGLIANI, ministro delle finanze. Per ciò che concerne la parte finanziaria del presente disegno di legge io ho il debito di rispondere qualche parola all'onorevole Branca e all'onorevole Chinaglia. Noi, o signori, ci siamo proposti lo scopo di accelerare la costruzione delle nuove linee ferroviarie, sia per anticipare il beneficio economico che il paese ne attende e sia ancora per non attendere per troppo lungo tempo un qualche reddito finanziario pel capitale che s'impiega. Per raggiungere questi scopi abbiamo dovuto abbandonare assolutamente il concetto di accrescere l'emissione di rendita pubblica ed invece abbiamo proposto due modi. Il primo consiste nel far uso del fondo che resterà disponibile per le linee ferroviarie assunte dalla società delle Meridionali. Questo capitale deve far fronte al peso annuo del bilancio per le sovvenzioni chilometriche; sicchè il solo danno per la finanza sarà questo: che per alcuni anni peserà sul bilancio il carico delle sovvenzioni chilometriche, a cui non farà fronte il capitale risparmiato per la costruzione; ma questo onere cesserà appena negli anni in cui ricadono quelle costruzioni si otterrà l'economia corrispondente sul fondo dei 60 milioni. E d'altronde all'onere temporaneo, che deri-

verà alla finanza per questo titolo, si contrapporrà anche il prodotto netto delle ferrovie che si andranno costruendo.

Abbiamo proposto poi un altro modo, cioè, che la Camera dia facoltà al ministro dei lavori pubblici di ottenere per contratto cogli'impresari l'anticipazione dei lavori, contentandosi essi di riceverne il pagamento nei limiti degli stanziamenti del bilancio.

L'onorevole Branca nulla disse del primo modo proposto nel disegno di legge, e quindi è a ritenere che egli l'accoglia. Ma parecchie osservazioni egli fece, rispetto al secondo modo. È un esempio strano e nuovo, egli disse, che si dia facoltà di spendere, senza avere i fondi occorrenti. Ma, la questione non va posta in questi termini. Noi non vogliamo spendere, senza avere i fondi occorrenti; vogliamo bensì anticipare l'esecuzione dei lavori, a condizione però che il pagamento si faccia nei limiti degli stanziamenti annuali della spesa. È questo ciò che proponiamo. Ed è poi nuovo e strano questo esempio? È così assurda questa proposta, come pare all'onorevole Branca? Io credo assolutamente di no!

L'onorevole Branca deve conoscere molto bene che anche secondo la nostra legge di contabilità e, del resto, secondo tutte le dottrine di contabilità di Stato, allorchè si tratta di un'opera straordinaria, la spesa della quale sia ripartita in più esercizi, è in facoltà dell'amministrazione appaltare tutta l'opera, e convenire coll'appaltatore che si compia l'opera medesima in un termine più breve di quello, che corrisponderebbe agli stanziamenti annuali della spesa.

Ciò si può ben fare tutte le volte che l'impresario, od accollatario dell'opera si accontenti di ricevere il pagamento annuo nei limiti degli stanziamenti del bilancio, cioè in un periodo di tempo più lungo di quello che sia occorso per la costruzione dell'opera intera. Gli esempi sono frequenti ed io ne potrei citare parecchi.

D'altronde questa facoltà, che è conforme allo spirito che informa la legge di contabilità allorchando si tratta di esecuzione di opera straordinaria, la cui spesa sia ripartita in più esercizi, è già stata riconosciuta nell'amministrazione dall'articolo 9 della legge 5 giugno 1881. Quell'articolo è concepito così: « È data facoltà all'amministrazione d'inserire nei contratti l'obbligo alle imprese di eseguire i lavori delle ferrovie senza pagamento d'interesse entro un periodo di tempo minore di quello che corrisponde agli stanziamenti del bilancio purchè l'anticipazione non ecceda il terzo del tempo fissato per gli stanziamenti medesimi. » Ora non si tratta che di estendere questo principio ad altri casi, di renderlo più generale, ed anche più

incondizionato, poichè quell'articolo, più che dare una facoltà che l'amministrazione aveva, volle limitarla.

Ma l'onorevole Branca osserva che si dà facoltà all'amministrazione di stipulare la corresponsione di un interesse che non deva eccedere la misura del 5 per cento. E qui veramente la legge di contabilità si oppone, giacchè essa vieta di stipulare un pagamento d'interessi agli accollatari di lavori. In altri paesi questo divieto non c'è, per esempio nel Belgio, ma presso di noi esiste come in Francia.

Io credo che stia bene che la legge di regola non conceda questa facoltà, imperocchè se ne potrebbe abusare, ma appunto per questo noi chiediamo al Parlamento che nel caso speciale che ci occupa, essa ci si accordi.

Vi è un danno per la finanza, disse l'onorevole Branca.

Certamente la finanza sopporterà la spesa degli interessi, ma vi si contrappone il prodotto delle ferrovie che si costruiscono anticipatamente.

Di più è da tener conto dei vantaggi indiretti che derivano alle finanze dal maggiore aumento della prosperità pubblica per lo acceleramento dei lavori ferroviari.

E notate, signori, che la spesa a carico del bilancio sarebbe la stessa, e probabilmente maggiore, se si aumentasse l'emissione della rendita. In quel caso, si avrebbe anche l'effetto di aggravare i bilanci prossimi a sollievo dei bilanci futuri, il che nelle condizioni attuali non possiamo nè proporre, nè accettare.

Più importante sarebbe poi certamente il pregiudizio del credito dello Stato. In fatto di credito pubblico, bisogna essere estremamente rigorosi. Conviene usarne assai parcamente, ed eliminare non solo l'abuso, ma anche l'apparenza dell'abuso. Gli effetti di una politica diversa si risentono non in uno o due anni, ma per generazioni a danno dell'economia dello Stato e della nazione.

Io non potrei accettare veruno aumento di emissioni, oltre a quelle che le leggi attuali permettono. Non potrei accettarlo in via assoluta, non potrei accettarlo in via relativa. Non in via assoluta, laddove si ammettesse la aggiunzione di altre linee a quelle già decretate per legge, oppure lo spostamento ulteriore di categoria; non in via relativa, accrescendo la emissione di rendita nei primi anni, a sollievo poi degli anni avvenire.

L'onorevole Branca fece una osservazione, in apparenza, anche più grave; imperocchè ci rimproverò di emettere titoli di debito fluttuante. Ma io ho bisogno di chiarire molto nettamente quale è il concetto nostro.

Noi siamo ben lontani dal pensiero di emettere titoli di debito flottante. Noi non chiediamo la facoltà di emettere titoli di debito pubblico, sia perpetuo, sia ammortizzabile, sia flottante. Non vogliamo alcun torchio al Ministero delle finanze, assolutamente nessuno. Noi intendiamo solamente di chiedere la facoltà di pagare con dilazione il prezzo di lavori ferroviari. E di questi contratti con mora al pagamento del prezzo ce n'è un'infinità in tutte le amministrazioni, sia che il creditore sia lo Stato, sia che i creditori dello Stato siano i privati.

Ma perchè, disse l'onorevole Branca, non si emettono, invece, Buoni del Tesoro? Lo dirò subito: per tre ragioni essenziali. La prima è che noi non vogliamo emettere nessun titolo di debito flottante, come testè ho detto; e non si può confondere col debito flottante una mora contrattuale al pagamento del prezzo stabilito. In secondo luogo, io giudicherei molto pericoloso per la finanza lo emettere Buoni del Tesoro allo scoperto, cioè Buoni del Tesoro, ai quali non faccia riscontro una partita attiva del bilancio. Io non mi presterei mai ad una finanza di questa natura, la quale potesse fare copertamente dei debiti per coprire spese del bilancio, a cui non corrispondano le necessarie entrate.

I Buoni del Tesoro, lo sa bene l'onorevole Branca, servono per anticipare le riscossioni dei crediti del Tesoro; e le attività debbono essere iscritte nel bilancio.

I Buoni del Tesoro, senza una partita di bilancio che li copra, costituiscono un pericolo enorme per la finanza dello Stato.

BRANCA. Domando di parlare per un fatto personale.

MINISTRO DELLE FINANZE. Ma v'è una terza ragione. Supponiamo anche che i Buoni del Tesoro si potessero ammettere secondo le buone regole finanziarie. È evidente la difficoltà di collocare delle grosse partite di Buoni del Tesoro per centinaia di milioni; naturalmente il saggio degli interessi e la provvigione ammonterebbero ad una cifra ragguardevole; e l'aumento della misura degli interessi sui Buoni del Tesoro da collocare per grosse partite per lavori ferroviari influirebbe su tutta intera la massa dei Buoni del Tesoro in circolazione, con onere grave sul bilancio; un uno o un mezzo per cento che si dovesse pagare per Buoni del Tesoro da collocare per spese ferroviarie, farebbe crescere dell'uno o del mezzo per cento l'interesse su tutti gli altri. Per queste ragioni io non accetterei la proposta di una emissione di Buoni del Tesoro.

Ma il bilancio, disse l'onorevole Branca, è in

buone condizioni per sopportare anche l'aumento di spesa per accelerare i lavori ferroviari.

Qui, o signori, bisogna intenderci; noi dimentichiamo così presto le spese militari e quelle altre che si votano ogni giorno, così presto le *elegie* che si recitano sul nostro bilancio. Or siamo coerenti; non ottimisti oggi e pessimisti domani; guardiamo la situazione della finanza quale è in se medesima.

La situazione delle nostre finanze è buona, è una delle migliori che si riscontrano in Europa, ma non bisogna fare a fidanza; si manterrà buona se noi saremo severi, rigorosi, previdenti e corretti.

L'onorevole Branca parlò anche di due politiche finanziarie; dicendo che il ministro delle finanze non segue nè l'una nè l'altra. La prima politica è di non emettere rendita affatto; la seconda è di emettere rendita per qualunque spesa utile allo Stato.

È vero, onorevole Branca, io non seguo nè l'una nè l'altra di queste due politiche. Io ammetto che si debba continuare ad attingere al credito, ma nei limiti, e nella misura stabilita dalle leggi vigenti, non al di là. Ma dal non poter aumentare l'emissione di rendita al di là dei limiti consentiti dalle leggi attuali non deriva la conseguenza che non si debba ricercare qualche altra via per anticipare i lavori per le costruzioni ferroviarie. Procuriamo sempre di seguire la grande legge del *minimo mezzo*.

Non c'è la sola emissione di rendita per raggiungere il nostro scopo; e se ce n'è un altro il quale non sia contrario allo spirito della legge di contabilità, ed ha riscontro in molti esempi, noi proponiamo appunto un altro modo meno oneroso per le finanze e meno pericoloso.

L'onorevole Branca infine, facendo una rapida digressione in proposito al corso forzoso, notò che la fortuna seconda il ministro delle finanze nella sua impresa.

Ebbene, noi sacrificheremo, come gli antichi, alla dea Fortuna, se essa permetterà che l'onorevole Branca, come io confido, non abbia ragione contro il ministro delle finanze.

Vengo all'onorevole Chinaglia. Egli si è doluto che non si siano ancora creati i titoli ferroviari ammortizzabili in 75 anni, i quali, secondo lui, costituirebbero un mezzo più efficace e meno oneroso per i corpi morali interessati.

Io debbo far osservare all'onorevole Chinaglia che allorché si fece la proposta dei titoli ammortizzabili in 75 anni la somma totale dei contributi degli enti morali ora di gran lunga superiore a quella che risultò dalla votazione della legge; di modo che la Camera stessa riconobbe meno urgente l'adozione di quella proposta del Governo.

Farò notare in secondo luogo che i comuni, lungi

dall'essere danneggiati per i prestiti della Cassa dei depositi e prestiti, ne ricevono efficace sollievo e giovamento. Infatti è vero che i mutui sono ammortizzabili in 25 anni, e non in 75; ma d'altra parte si paga per interesse e ammortamento non più del 5 per cento, e l'interesse si paga non sul valore nominale di un titolo che si dovrebbe emettere, ma sulla somma effettivamente ricevuta. Al saggio attuale della rendita, i comuni verrebbero a pagare un interesse che supererebbe il 5 per cento, più una quota di ammortamento; mentre oggi non pagano che l'interesse del 5 per cento, compreso l'ammortamento.

Osserverò poi all'onorevole Chinaglia che non è questo un nuovo servizio che si sia aggiunto alla Cassa dei depositi e prestiti. Guardi la legge istitutiva del 1863 e vedrà che quella Cassa è istituita appunto per far mutui alle provincie e ai comuni per opere pubbliche, e specialmente per costruzioni di strade. Indipendentemente dalla legge del 1879 e dall'altra del 1881, i comuni potevano sempre attingere alla Cassa dei depositi e prestiti per opere stradali siano comuni, siano ferroviarie. Del resto, per risolvere in modo definitivo questa questione dei prestiti da farsi ai comuni dalla Cassa dei depositi e prestiti, o con emissione di titoli ferroviari, esiste un progetto di legge dinanzi alla Camera.

Attenda l'onorevole Chinaglia che la relazione della Giunta parlamentare sia presentata, e allora vedrà come la questione sia assai più grave di quello che a lui è sembrata finora. Esaminando il pro e il contra, sono persuaso che anche egli verrà forse nell'opinione che sia più conveniente, nell'interesse stesso degli enti morali, di continuare ancora per qualche anno nel sistema attuale.

Detto ciò, io non aggiungo altro, perchè non mi pare che altre obiezioni siano state fatte circa la parte finanziaria del disegno di legge, e lascio, come è naturale, tutto il di più al mio egregio collega dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Lenna.

DI LENNA. Signori, io impredo a parlare con una certa esitanza intorno a questo disegno di legge, e ho bisogno di tutta la vostra indulgenza. Mi sarei taciuto se, tacendo, non avessi creduto di assumermi una responsabilità, la responsabilità del silenzio.

Valenti oratori che prima di me hanno parlato, hanno tenuto parola d'interessi militari che si collegano colle ferrovie. A proposito di questi interessi militari, permettetemi che vi dica brevissime parole.

Poco tempo, fa la Camera, assecondando le proposte dell'onorevole ministro della guerra, ha ampliato i nostri ordinamenti militari, assegnando per

essi maggiori spese di quelle che per lo passato erano consentite dal bilancio della guerra. Ma, per provvedere alla difesa del paese, non basta aumentare l'esercito, nè basta che esso possa essere comandato da un distinto generale; bisogna che l'esercito, per potersi prestare alla difesa del paese, possa essere riunito.

Se voi considerate le condizioni geografiche del nostro paese, voi vi figurate certamente quanto tempo occorrerebbe perchè dai diversi punti d'Italia, nei quali trovansi dislocati i vari corpi di truppa, possano essi essere riuniti nei punti più minacciati, vale a dire verso la frontiera.

Questa semplice considerazione basta certamente per farvi vedere quanta importanza abbiano le ferrovie nell'interesse della difesa del paese, e come lo sviluppo della rete ferroviaria debba essere collegato con gli aumenti che si fanno nella forza dell'esercito.

Allorchè si trattava di piccole masse, di piccoli eserciti, piccoli potevano essere anche i mezzi di trasporto; man mano che questi eserciti aumentano, man mano che si fa sentire la necessità di concentramenti più rapidi di quelli che occorressero per lo passato, aumenta evidentemente la necessità di avere una maggiore estensione di rete ferroviaria.

Nel 1879, allorchè si discusse la famosa legge, che ora si presenta per la seconda volta in Parlamento per nuovi emendamenti, di questi interessi militari se ne discorse di molto; ma i discorsi che furono fatti allora non erano coordinati ad un concetto generale, direttivo, che potesse permettere di giudicare dell'importanza relativa, che hanno le diverse ferrovie. Allora voi vi rammenterete certamente che ciascuno, il quale si faceva a patrocinare una linea, aveva sempre un argomento militare da porre innanzi. Nè coloro che parlavano in quel senso avevano torto; imperocchè qualunque ferrovia, che si colleghi alle ferrovie esistenti, può in date eventualità essere utile per la difesa del paese.

La questione stava semplicemente nel determinare il grado d'importanza militare d'una ferrovia rispetto ad un'altra, vale a dire stabilire, sia il periodo di esecuzione, sia la categoria alla quale la ferrovia avrebbe dovuto appartenere.

Ma questo lavoro di coordinamento nel 1879 non è stato fatto; e non soltanto non è stato fatto nel 1879, ma, quasi quasi direi, se la Camera me lo permettesse, che nel 1879 stesso gli interessi militari da parte del Governo non furono completamente tutelati.

E qui mi piace di vedere al suo posto l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, il quale, men-

tre nel 1873, come accennava l'onorevole Mecenni poc'anzi, nella sua relazione trattava con competenza e con molto entusiasmo la questione ferroviaria nei riguardi militari, nel 1879 invece, a proposito della ferrovia Solmona-Isernia, diceva che « se noi dovessimo costruire tutte le linee nelle quali l'interesse militare domina eminentemente, mentre minimo è l'interesse economico, le finanze italiane, nelle condizioni in cui adesso si trovano, non basterebbero all'opera. »

Io comprendo bene che allora la preoccupazione finanziaria potesse ancora trattenere l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, che tenacemente difese la legge del 1879, dall'accettare le numerose modificazioni che si proponevano; ma dal 1879 al giorno d'oggi le condizioni finanziarie, a detta dell'onorevole ministro delle finanze, si sono notevolmente migliorate.

Pare a me, pertanto, che in vista di questo miglioramento, sarebbe il caso di vedere se nella legge del 1879 qualche cosa non sia stata omessa allora per considerazioni finanziarie, e però la legge stessa non si debba ora modificare.

Ne ho citata una delle omissioni confessata dall'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, e ne potrei citare tante altre che sono confessate dal ministro della guerra nell'allegato annesso alla relazione.

Diffatti si trovano in quest'allegato delle ferrovie distinte in tre gruppi, cioè ferrovie assolutamente urgenti, ferrovie necessarie e ferrovie utili; ed io comprendo che, malgrado l'onorevole Zucconi abbia trovato che l'elenco sia troppo grande e l'interesse militare possa essere stato troppo allargato, comprendo, dico, che in quest'elenco l'onorevole ministro della guerra, assistito da pareri di corpi competenti, si sia limitato al puro indispensabile, tanto per non portare troppo perturbamento nell'animo di coloro che, avendo votato la legge del 1879, credevano di aver fatto un passo enorme nella questione ferroviaria.

E a persuadere l'onorevole Zucconi di questo fatto, io non avrò che a citare la Francia che è il paese che ha più analogia col nostro in fatto di questioni ferroviarie.

Nel 1879 in Francia si discuteva una linea ferroviaria analoga alla nostra; in quell'epoca la Francia aveva 20,000 chilometri di ferrovie circa in esercizio, e con quella legge ne ha votati altri 9 mila circa. Ma la Francia non ha diviso le sue ferrovie in ferrovie di 1ª, di 2ª, di 3ª, di 4ª, di 5ª ed anche di 6ª categoria; essa si è limitata a due categorie: linee di interesse generale, e linee di interesse locale.

Ma non basta: riconobbe essa che nell'interesse della difesa del paese si richiedeva che molte linee le quali erano state incluse tra le linee d'interesse locale, linee che noi potremmo giudicare di seconda e di terza od anche di quarta categoria, dovevano essere portate invece tra le linee di prima categoria.

E noi troviamo citati nientemeno che 2000 chilometri di linee già concesse come linee di interesse locale, le quali, colla legge del 1879, furono classificate fra quelle d'interesse generale.

La Francia che aveva già 20,000 chilometri, ne ha votati altri 9000 nel 1879, oltre a 5000 chilometri votati prima di detta epoca.

Noi nel 1879 avevamo 7500 chilometri di ferrovie continentali: ne abbiamo allora votati altri 4300 circa: non abbiamo poi votato gran cosa: sono 12,000 chilometri circa contro 34, o 35 mila che avrà la Francia, quando avrà costruito la sua rete.

Ora se noi esaminiamo le ferrovie nell'interesse del paese come mezzo di trasporto dell'esercito, imperciocchè l'esercito non ha valore se non può essere a tempo debito concentrato, e facciamo il confronto colla Francia, troviamo che noi, con tutte le linee votate, saremo sempre in una inferiorità grandissima rispetto alla Francia. Non parlo della Germania, nè parlo dell'Austria, la quale quantunque si trovi in condizioni meno prospere, delle due prime potenze, è già superiore a noi su questo punto, perchè conta 17,000 chilometri di ferrovie.

Per rispetto poi alla configurazione geografica io mi permetto di osservare che sotto questo riguardo si richiedono per noi forse molte più ferrovie di quello che si esigano in altri paesi. E ciò per più ragioni: la prima perchè le nostre ferrovie percorrendo terreni molto accidentati non potranno essere così produttive come quelle della Francia e della Germania che corrono su terreni facili e che per ciò sono assai più produttive. Secondariamente perchè nel nostro paese avendosi delle lunghe distanze da percorrere per andare alle frontiere, noi abbiamo bisogno di avere assai più ferrovie per accelerare il movimento.

E questo acceleramento è per noi più importante, in quanto che per esso solo ci sarà dato di compensare l'inferiorità numerica nostra per rispetto agli Stati a noi finitimi.

Io non discorro di una regione particolare, discorro dell'Italia in generale.

In Francia per la legge ferroviaria del 1879 si sono fatte delle relazioni brevissime, succinte, di poche pagine, ed in quelle poche pagine si fecero pochissime considerazioni. Si disse: il Governo ci ha incaricato di studiare le ferrovie, e di prendere in

considerazione: 1° le ferrovie che erano necessarie alla difesa del paese; 2° le altre; 3° le altre; 4° le altre, ecc.; ma prima di tutte quelle che erano necessarie nell'interesse della difesa del paese.

A me non consta che nella nostra legge del 1879 si sia fatto simile esame. Io so che la Commissione d'allora si è preoccupata della questione della difesa del paese, e lo debbo confessare, con molto interesse, ma mancandole la guida che ora abbiamo negli allegati, che sono annessi al disegno di legge, non poteva essa di certo dire quali linee avrebbero dovuto essere di primaria e quali di secondaria importanza; ed è perciò che avviene che noi vediamo classificate in 2ª, 3ª e 4ª categoria ferrovie che hanno una grandissima importanza militare.

Non è ora il caso di far qui uno strappo ed includere in questo disegno di legge tutte le ferrovie mancanti, e di proporre promozioni di categoria, nella considerazione che così facendo il disegno di legge potrebbe forse non ottenere l'approvazione della Camera; ma, tuttavia, dacchè questo disegno di legge si trova davanti alla Camera, io credo sia il caso di fare quelle riflessioni che per mancanza di studi non si poterono fare nel 1879.

L'onorevole Zucconi ha lamentato che la Commissione delle ferrovie abbia raccomandato di dare uno speciale impulso alla costruzione di quelle ferrovie che hanno un'importanza militare, a scapito delle altre.

Ma le pare, onorevole Zucconi, che sia giusto questo lamento? Le pare che il pensare alla difesa del paese sia una cosa proprio da lamentarsi? Se l'onorevole Zucconi avesse chiesto di affrettare anche le altre, avrebbe forse trovato il plauso dei membri della Commissione (me compreso, che pel momento me ne sono staccato), ma non è certo da lamentarsi se la Commissione stessa, così impensierita delle condizioni ferroviarie militari, quali sono state dimostrate dall'onorevole ministro della guerra, abbia cercato, per quanto stava in lei, di assecondare questo desiderio; e di affrettare, per quanto fosse possibile, la costruzione di queste linee, senza delle quali, giova pur dirlo, gli ordinamenti che voi avete votati, non potrebbero funzionare in modo completo.

Io certo comprendo, come possa parere poco logico che si venga ora a dire: guardate le tali ferrovie che sono di 3ª categoria hanno importanza militare; ma tuttavia le lasciamo in 3ª categoria. Io confesso che nelle condizioni attuali non saprei trovare un rimedio speciale per questo fatto; ma certo è che è questa una condizione anormale.

È strano il dover dire al paese: queste ferrovie hanno importanza militare, vale a dire servono per

un interesse generale quale è la difesa del paese, e voi provincie, voi comuni dovete sottostare ai 2/10 della spesa; 2/10 della spesa i quali non sarebbero gran che se si trattasse di ferrovie di pianura; ma che trattandosi di ferrovie quasi tutte in condizioni difficili, finiscono per costituire un carico così grave per le provincie e i comuni, che le ferrovie stesse non potranno essere eseguite. La Commissione facendo tutto quello che poteva fare di meglio ha raccomandato queste ferrovie di 3ª categoria; ma siamo certi noi che queste ferrovie potranno esser costruite in quel limite di tempo, che secondo l'allegato del ministro della guerra sarebbe desiderabile? Quale garanzia abbiamo noi che queste ferrovie possano essere non dirò costruite ma cominciate? Nessuna!

Troviamo per esempio negli allegati parecchie linee di terza categoria, che l'onorevole ministro della guerra dice che sono urgenti e che sono indispensabili, per le quali non ci sono ancora stanziamenti di sorta! E questi stanziamenti non ci sono per la semplice ragione, me lo immagino (se ho torto qualcheduno me lo avverta), che le provincie ed i comuni non si sono potuti ancora accordare per formare quei due terzi della loro quota che sono necessari per stabilire il consorzio e per poter cominciare i lavori. E questo che non hanno fatto i comuni dal 1879 al 1882 non lo faranno certo dal 1882 al 1885. E prima che si arricchiscano al punto di spendere tutte quelle somme che occorrono per iniziare questi lavori passeranno ancora di molti anni. Dimanierachè noi ci troviamo ad avere ferrovie che sono dichiarate di un interesse generale, ferrovie costosissime per le provincie ed i comuni; ferrovie che sono decretate per legge, ferrovie intorno alle quali le popolazioni hanno già concepito delle lusinghe e che resteranno sulla carta.

Questo è il fatto. Se noi oggi fossimo a rifare la legge del 1879 tutti sarebbero, credo, d'accordo con me nel sopprimere la 2ª, la 3ª e la 4ª categoria, e fare una categoria sola di ferrovie che rispondesse all'interesse generale del paese; interesse politico, economico, amministrativo, militare. Ed avremmo potuto lasciare largo campo a quelle ferrovie secondarie, che servirebbero per la comodità dei piccoli centri delle singole regioni, e che sono già servite dalle ferrovie.

Ora io considerando soprattutto la posizione fatta alle ferrovie di 3ª categoria sarei tentato a fare una proposta. Non dirò da attuarsi immediatamente; ma una proposta che io pregherei il Governo a tenere in considerazione.

Non è forse il caso di ritornare sul principio sancito colla legge del 1879, ed inaugurare una

politica ferroviaria militare, che meglio risponda all'interesse del paese e sacrifichi meno quello delle provincie e dei comuni? Il concetto della 1ª, 2ª, 3ª e 4ª categoria nel 1879, allorchè le condizioni finanziarie, come ben disse l'onorevole presidente del Consiglio, non erano tanto fiorenti, si poteva forse comprendere, inquantochè i maggiori sacrifici che si richiedevano per talune linee potevano trattenere i postulanti dal domandare le linee più costose. Ma se questo fu il movente, se ne ottenne un effetto contrario, imperciocchè malgrado la grave spesa inerente alle ferrovie di 2ª e 3ª categoria, noi abbiamo veduto che i postulanti han tutti richiesto la loro ferrovia ed hanno tutti trovato una porticina per poterla far entrare.

E non sarebbe il caso di domandare: perchè imponiamo noi alle provincie e ai comuni un carico così forte per ferrovie che noi dichiariamo d'interesse generale? E non sarebbe il caso di costruirle definitivamente tutte a spese dello Stato? (*Movimenti ed interruzioni*)

È una osservazione che faccio! Non so se la trarrò in proposta prima che termini la discussione; ma ad ogni modo l'onorevole ministro delle finanze conosce già le mie idee in proposito, e mi farà tacere se mi opporrà buone ragioni.

Oltre alle ferrovie di terza categoria riconosciute d'importanza militare dal ministro della guerra, abbiamo pure altre ferrovie d'interesse militare, le quali non hanno avuto nemmeno l'onore di essere state menzionate dalla legge del 1879, e se anche furono menzionate durante la discussione, dovettero cedere il posto ad altre linee, perchè altri interessi ebbero allora il predominio. Io vorrei fare in proposito una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici:

Ritiene egli che queste ferrovie non comprese nella legge debbano essere eseguite in un avvenire più o meno lontano?

Ritiene egli che per queste ferrovie si debbano proporre i mezzi di esecuzione?

In un articolo della legge proposta dalla Commissione c'è qualche cosa di consimile, ma non completamente mi appaga; a quell'articolo ho già proposto un emendamento. Se quell'emendamento sarà accettato, qualche cosa spero che ci sarà di guadagnato.

Signori, io ho dette alla buona, così come avete udito, quelle poche considerazioni che credeva di fare relativamente a questa legge. E le considerazioni si riassumono in questo: assicurare la esecuzione delle linee di terza categoria che sono d'interesse militare, una gran parte delle quali, nelle condizioni in cui si trovano le provincie ed i co-

muni interessati, resterebbero, senza di ciò, molto tempo senza essere fatte; e provvedere perchè la rete ferroviaria italiana, nell'interesse della difesa del paese, sia completata con l'aggiunta di quelle altre ferrovie, che, secondo l'allegato dell'onorevole ministro della guerra, sono indicate come militarmente importanti.

Se dal Governo, non dirò dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, se dal Governo avrò l'affidamento che per queste ferrovie si studierà, e si provvederà seriamente, io non avrò che a felicitarmi, ed a votare serenamente il disegno di legge che ci sta dinnanzi.

Moltissime voci. La chiusura! la chiusura!

LUALDI. Chiedo di parlare contro la chiusura.

NERVO. Domando di parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. Un momento. Essendo chiesta la chiusura domando se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

L'onorevole Nervo ha facoltà di parlare contro la chiusura.

NERVO. L'onorevole Lualdi ha chiesto di parlare prima di me.

PRESIDENTE. Non ne aveva udita la voce. Parli dunque onorevole Lualdi.

LUALDI. Io comprendo la legittima impazienza della Camera di arrivare al più presto alla votazione di questo importante disegno di legge. Ma io mi permetto di sottomettere alle sue considerazioni questo fatto, che cioè, mentre il disegno di legge è buonissimo nel senso che affretta la costruzione di ferrovie importanti, dall'altro lato però contiene nella sua parte finanziaria una disposizione molto grave la quale dà di frego a tutte le precauzioni ed a tutti i criteri che in ogni paese ed in ogni Parlamento si sono sempre osservati nel vero interesse della cosa pubblica, e per riuscire ad ottenere i risparmi voluti nella esecuzione dei lavori.

Ora a me pare che, sotto quest'aspetto, la questione non sia stata abbastanza esaminata; e poichè so che ci sono altri colleghi i quali si sono iscritti per parlare, io troverei opportuno che si lasciasse loro modo di farlo. Confesso che tra gli iscritti sono ancora io, ma io mi sono altresì iscritto sull'articolo 8 che si riferisce precisamente a quest'argomento. Ma poichè in circostanze come queste, quando la Camera ha fretta di finire i suoi lavori, accade di solito che essa spieghi un soverchio rigore e non si lasci campo a considerazioni intese a porre in maggior luce gli effetti che debbono derivare dalle disposizioni contenute negli articoli, mi sono permesso di chiedere che continui la discussione.

Onorevoli colleghi, fra ieri ed oggi abbiamo votato (dico votato, perchè abbiamo più votato che discusso) 23 o 24 disegni di legge. Ebbene, questi 24 disegni di legge sono un nulla a paragone dell'attuale progetto, l'importanza del quale ha assicurato al giorno d'oggi la presenza della maggioranza della Camera. Quindi per un disgravio della nostra coscienza, e perchè l'ultimo atto che da noi si compie possa essere serio ed apparir tale anche al paese, dobbiamo permettere ampia discussione. Io quindi pregherei la Camera di non chiuderla.

PRESIDENTE. Essendo stata appoggiata la chiusura, io debbo porla ai voti e non faccio riserve, se nessuno me le domanda.

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando alla Camera, se intenda di votare la chiusura, di riservare la facoltà di parlare al ministro.

GAGLIARDO, relatore. Domando che sia pure riservata tale facoltà al relatore.

PRESIDENTE. Sta bene. Si farà questa riserva ora che è stata domandata; ma se ciò non fosse, non ci sarebbe stata riserva di sorta nè pel ministro, nè pel relatore.

SPANTIGATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A proposito di che?

SPANTIGATI. Su quest'incidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SPANTIGATI. L'onorevole ministro domanda che gli sia riservato di parlare dopo la chiusura; è il suo diritto; però io non credo che sia buon sistema questo, che il ministro abbia da parlare e da parlare in una questione di tanta importanza, senza che gli si possa rispondere. Non mi pare che, di questa maniera, si facciano salve le prerogative del Parlamento. Siamo Parlamento perchè abbiamo diritto di parlare. (*Movimenti*)

PRESIDENTE. Onorevole Spantigati, io la prego. Ella ha fatta una questione che è fuori di luogo; e sa che questioni di questo genere non si possono fare. La chiusura è appoggiata dall'uno, dall'altro combattuta. E basta.

SPANTIGATI. Sta benissimo, signor presidente, quello che ella avverte. Ma, dappoichè l'onorevole ministro ha chiesto che sia riservata a lui la parola dopo la chiusura, mi pare che sorga una ragione nuova per contraddire la chiusura.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non ho inteso di domandare pel Governo nessun privilegio: ho

inteso solo di domandare alla Camera che, poichè l'importanza di questa legge è gravissima, fosse a me riservata la facoltà di parlare. D'altra parte credo di avere sempre il diritto di parlare, qualunque sia la determinazione della Camera. Io non intendo di parlare l'ultimo: sono disposto a parlare anche adesso, dopo, quando vogliono; intendo però di valermi del mio diritto costituzionale di parlare sulla discussione generale.

PRESIDENTE. Dunque porrò ai voti la chiusura della discussione.

DI SAN DONATO. Chiedo di parlare. (*Oh!*)

PRESIDENTE. Ma su che cosa, onorevole Di San Donato? Finiranno per fare dei regolamenti a modo loro.

DI SAN DONATO. Potrebbe il ministro parlare ora e poi.

PRESIDENTE. Ma io intanto debbo porre ai voti la chiusura, perchè è stata chiesta e appoggiata. Chi non la vuole voti contro.

Pongo dunque ai voti la chiusura della discussione; chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(La Camera non approva la chiusura.)

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Parlerò brevemente per quanto lo comporti l'argomento. Non creda la Camera che voglia intrattenerla lungamente imperocchè di tutti gli oratori che ho uditi, e li ho uditi con attenzione e con interesse, non mi è parso che alcuno abbia veramente combattuto il presente disegno di legge. E non solo nel senso di respingerlo, ma anche nel senso di modificarlo. Non è parso a me che alcuno faccia delle proposte sostanzialmente diverse da quelle comprese nel disegno medesimo.

Furono fatte importanti considerazioni sopra alcune delle parti fondamentali del progetto medesimo e sopra diverse questioni speciali, che per un momento terrò separate dal soggetto principale del disegno di legge. A me pertanto rimane un compito ormai reso facile specialmente dopo quanto ha detto il mio onorevole collega delle finanze, ed è quello di dare qualche maggiore schiarimento sul sistema proposto, sulla vera e sostanziale economia della legge.

Mi permetta intanto la Camera due parole di ricordo storico, non per vanto personale, non per giudicare diversamente da quello che fu giudicato prima, ma perchè le responsabilità bisogna stabilirle bene, parlando io come ministro in faccia vostra e, per vostro mezzo, al paese: *meminisse juvabit*.

Nel 1878 ebbi l'onore di presentare un disegno di legge per il completamento della rete ferroviaria

dello Stato. I cardini principali di quel disegno di legge erano due: la divisione delle linee per categorie secondo la loro importanza, ed il modo di provvedere alla loro costruzione. Di quel disegno di legge la parte riguardante la divisione per categorie, rimase; la parte riguardante il sistema da seguirsi nelle costruzioni (non parlo dell'esercizio) venne fondamentalmente modificata.

Io proponevo con quel disegno di legge, che lo Stato costruisse per proprio conto direttamente, ed esercitasse, come tutto il resto, 4 linee soltanto di prima categoria; 5 di seconda, cioè quelle che riguardavano i capoluoghi di provincia che non avevano ancora un accesso ferroviario; ed altre 6 linee di terza categoria d'importanza particolare, come, ad esempio, la Aosta-Ivrea, ecc. Erano pertanto 15 linee che lo Stato avrebbe costruito direttamente.

Per tutto il resto delle linee proponeva che fossero lasciate costruire dalle provincie, lo Stato le avrebbe esercitate poi. La diffidenza, non mossa da considerazioni personali, ma ispirata al sentimento dell'interesse del paese, è una delle forze vive del sistema parlamentare, e, guidata da questa, la Camera stimò opportuno di seguire un altro sistema, non ritenendo conducente a buon fine di affidare agli enti provinciali la costruzione delle linee d'interesse locale, o almeno d'interesse interprovinciale.

Io non devo giudicare ora questo sistema, che del resto non era quello che io avrei preferito. Non mi trovava neppure a questo banco per difenderlo, ma lo difesi poi, avendo avuto l'onore di portare io stesso la legge, come fu votata dalla Camera, al Senato. Quindi io sono ora un alleato delle disposizioni della legge del 1879, comprese quelle che non erano del tutto conformi alle mie proposte; e sono oggi nella condizione del comandante di una fortezza, il quale deve difenderla a qualunque costo, quand'anche pensi che se ne poteva costruire una migliore.

Stabilito che lo Stato deve costruire le linee, non si può far colpa al Ministero se le costruzioni procedono lentamente, per sminuzzamenti, e non con quella sollecitudine che sarebbe nel desiderio di ciascuno di noi. Poste le premesse, le conseguenze sono inesorabili: con 60 milioni, non si fanno che 300 chilometri all'anno: se fossero sopra una linea sola, voi avreste in media 300 chilometri all'anno da aprire all'esercizio, ma se li dividete in 10 linee, ne avete 30 per ogni linea. Per conseguenza sembrerà sempre che si faccia poco, o nulla. Ma che cosa ha fatto il Governo? Il Governo sapeva fino d'allora che tutto non riusciva perfetto, che i desideri, i quali non sarebbero stati soddisfatti immediatamente, avrebbero incalzato; e perciò per gli

stanziamenti della legge del 1879 che non erano ragguardevoli abbastanza per i primi anni, voi vi sarete accorti che il Governo s'è andato ingegnando di provvedere per una più sollecita utilizzazione dei medesimi.

Con una legge, che è quella del 5 giugno 1881, furono migliorate alcune disposizioni per rendere più facili le costruzioni alle provincie e al Governo stesso. Con un'altra legge fu disposta l'anticipazione di altri lavori che colla legge stessa erano prescritti in quindici anni, e colla presente io ho pensato di interpretare completamente il volere, più che il desiderio della Camera.

Che cosa è questa legge? Puramente e semplicemente è l'adempimento delle disposizioni dell'articolo 9 della legge 5 giugno 1881, colla quale voi approvaste la ripartizione delle somme per la costruzione delle linee di prima categoria. Quell'articolo dava obbligo al Governo di fare per le linee di seconda e terza categoria, quello che si era fatto per le linee di prima. Io proposi allora il riparto dei fondi per la prima, perchè per quella categoria erano stanziati tutti i fondi che ragionevolmente si potevano richiedere, e vi potrei dimostrare linea per linea che gli stanziamenti fatti colla legge del 1879 e colla ripartizione posteriore, corrispondono presso a poco a quello che è, quasi direi, possibile, tecnicamente parlando. Io non starò qui a dimostrarvi questo, ma è mia opinione che qualche anno potrà ancora essere guadagnato, ma molti no.

Dunque la seconda e la terza categoria dovevano trovare delle disposizioni che presso a poco le mettessero nelle condizioni delle linee di prima categoria. Mancavano i mezzi: *Hoc opus, hic labor*.

Che ha fatto il ministro dei lavori pubblici? Si è rivolto al suo collega delle finanze, gli ha presentato il suo conto, e ha dimostrato che per poter affrettare la costruzione delle linee di seconda e di terza categoria in maniera da ragguagliare il tempo finanziario al tempo tecnico, occorrerebbe di scontare le quote che sono al di là del primo decennio; tutto ciò equivaleva naturalmente, sotto una forma, o sotto un'altra qualunque, ad un sacrificio pecuniario.

Il ministro dei lavori pubblici naturalmente contrapponeva a questo maggiore sacrificio il maggior utile che le linee, una volta aperte più sollecitamente avrebbero portato alla finanza stessa, sia per redditi propri, sia per redditi maggiori della rete in esercizio attualmente. Il ministro delle finanze, nuovo Popilio, chiuse il circolo intorno al suo collega dei lavori pubblici; egli disse: 60 milioni a vostra disposizione, di lì io non posso lasciarvi uscire; ed io, che rispetto altamente il mio collega delle

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

finanze, non ho domandato altro che di potermi muovere lì dentro. È uno spediente il pagare il 5 per cento agli accollatari; ma chi non sa che è meglio avere il danaro in saccoccia e pagare direttamente? Quella è la vera regola per tutti coloro che hanno del danaro a disposizione, ma per coloro che non ne hanno una piena disponibilità, bisogna pure che qualche spediente si trovi. Una delle due, o si aspetta, oppure, se si vuol anticipare, bisogna trovare la maniera di pagare. L'onorevole Branca ride; io non so cosa dirgli, io parlo come sento, e dico le cose francamente. Non intesi d'inventare nulla, dico che questo è un vero e proprio spediente. Ma che cosa ha esso di male?

Un po' più tardi verrò a rispondere agli argomenti addotti dall'onorevole Branca, i quali condurrebbero al nulla assoluto.

Dunque, stabilito che si poteva tentare questa forma, la quale non danneggiava la finanza (e l'onorevole ministro delle finanze, che, per me, è un vangelo, me ne assicurava) io mi sono messo all'opera, ed ho ricorso a questo spediente che metteva il danaro immediatamente a mia intera disposizione in tempo relativamente breve; imperocchè, o signori, non bisogna poi esagerare. Io vi potrei dimostrare che noi costrurremo nella prima categoria e costrurremo con questo sistema nella seconda e nella terza con tanta sollecitudine con quanta si sono costrutte le strade in Italia anche col pagamento diretto o per mezzo delle concessioni sociali.

L'onorevole Branca ha attaccato più direttamente di tutti il sistema, lo ha definito una specie di finimondo finanziario; mi pare che abbia detto che ne avremo delle conseguenze sinistre, finanziariamente parlando. Io non ho poi capito come la conseguenza sua sia quella di votare non ostante egli pure in favore della legge; non l'ho capito, perchè quando si teme che una cosa sia dannosa all'interesse delle finanze, che vuol dire all'interesse del paese, bisogna votarci contro, non in favore; non si può essere tratti a dare un voto per una ragione o per un'altra, bisogna stare al fine principale. Se un sistema è possibile, non è dannoso, si approva; diversamente, reputandolo dannoso, lo si respinge.

L'onorevole Branca però ha detto: voi potrete valervi dei mezzi finanziari che vi restano anno per anno disponibili nel bilancio e provvedere anno per anno. Ma onorevole Branca, tutto questo potrà andar bene per considerazioni finanziarie, ma per un ministro dei lavori pubblici è un bel nulla, il nulla assoluto. Io ho bisogno di appaltare lavori per 10 anni: con che cosa faccio gli appalti se non so di quali fendi posso disporre? Che contratti vuol fare

disponendo anno per anno dei mezzi finanziari? Come assicurare un contratto? Vuole che io faccia quello che fo adesso, vale a dire venire qui a chiedere tutti gli anni, per esempio, 200,000 lire per linea, sperando che mi saranno concesse anche in futuro? Potrò impegnarmi, mettiamo per due o tre anni, supponendo che queste 200,000 lire, come dico, me le diano tutte le volte che verrò a chiederle nel bilancio; ma quando voglio anticipare di una diecina d'anni la costruzione delle strade, se non so su quanti fondi posso contare, delle strade non ne fo di sicuro.

Dunque uno solo è il sistema, quello di avere fin d'ora i mezzi disponibili. L'onorevole Branca crede questo sistema non solo poco conducente al fine, ma anche oneroso, perchè a lui pare troppo il 5 per cento; sembrami anzi accennasse che la rendita pubblica è ancora a migliore mercato.

Io prego l'onorevole Branca di considerare che il Governo non propone di dare il 5 per cento, ma chiede soltanto di essere facoltizzato ad andare fino al limite del 5 per cento, perchè appunto potrà regolarsi secondo la scala che sarà segnata dal credito pubblico; ma, mentre l'onorevole Branca teme che questo sistema sia troppo largo pei sovventori; l'onorevole Curioni che, sotto un altro punto di vista se ne intende anche lui, crede che sia assolutamente insufficiente, e dice: io non credo che voi troverete al 5 per cento i mezzi per poter eseguire questi lavori, perchè nessuno degli accollatari si contenterà di questo sconto. Io credo che, invece di 45 milioni, come voi computate lo sconto, ne pagherete da 65 a 161, secondo le diverse supposizioni!

Ma l'onorevole Curioni pare che guardi al fine principale della cosa, e si preoccupa in linea secondaria (e fa bene, secondo me) di qualche diecina di milioni di più o di meno in una lunga serie di anni, e dice: ad onta di questo, io sono un alleato; e voto di gran cuore la legge. Dunque *inter utrumque tene, medio tutissimus ibis*, esclama il poeta. E a me pare proprio di star bene tra l'uno e l'altro.

L'onorevole Curioni dice: non riuscirete. Lo vedremo col fatto. Non sono denari che io chiedo alla Camera; è una facoltà di fare anticipare i lavori mediante uno sconto, che si tradurrà in una spesa; ma, in fine dei conti, questa spesa la faremo se avremo i lavori, se non avremo i lavori, non faremo nulla. Che cosa può accadere? Può accadere unicamente questo, che per una strada si trovi l'accollatario che anticipa, e per un'altra no. Fra un anno o due, se fossi ancora io a questo banco, per tutte quelle strade per le quali non avessi potuto trovare la via di fare quest'anticipazione di lavori, sarei il primo, dato le condizioni finanziarie di-

verse da quelle d'oggi, ad escogitare ancora un altro sistema.

Quando si dà una promessa al paese, dico per questa legge quello che ho detto per le leggi del 1862), la si deve mantenere. Le strade sono state iscritte in una legge; e nessun Governo può permettersi di non fare tutto quello che è possibile per arrivare più prontamente che può al suo scopo.

Dunque io non temo nessun finimondo per pagare il 5 per cento che potrebbe anche essere il quattro od il tre. Non temo poi di non trovare i denari per la ragione che c'è il fatto, il quale smentisce questo timore. Discutendo la legge del 5 giugno 1881 ricordano tutti i miei onorevoli colleghi che nacque una questione della stessa specie, quando io chiedeva col famoso articolo 8 di essere autorizzato a poter anticipare l'esecuzione dei lavori ritardando i pagamenti senza interessi per un terzo del tempo corrispondente; locchè vuol dire, per esempio, fare un contratto che dura sei anni, e quindi comprende sei rate di pagamento ed avere i lavori in quattro; cioè due anni senza interessi, su sei, tre sopra nove, quattro sopra dodici, ecc.

Ebbene tutti gli appalti che abbiamo fatto da allora in poi per somme grosse ed anche piccole con questa condizione, non solo sono andati a buon fine, ma con dei ribassi i quali fanno piuttosto desiderare che non ci fossero. Perciò domando io se col solo fatto di pagare anche con ritardo possiamo accollare i lavori, per qual ragione pagando l'interesse al di là di quel termine non si debbono poter accollare? Io non temo questo; io temo piuttosto un'altra cosa che non so da chi fosse osservata, se dall'onorevole Curioni o da altri; che cioè questo sistema ci riconduca in parte al sistema delle concessioni, chiamando le cose per il loro vero nome. Ma, o signori, quando si fanno lavori a piccoli lotti, si dice che si va per le minuzie e non si conchiude nulla: quando si cerca la maniera di affrettarli e di farli in grossi lotti, si dice: voi allontanate la concorrenza, i piccoli costruttori non potranno più venire. Ma in che modo li vogliono fare i lavori? In qualche modo bisogna pur che si provveda.

Ora io dico, col sistema nuovo ci saranno i grossi ed i piccoli lotti; ci saranno dei piccoli lotti, che si pagheranno subito, ma non saranno i grossi. E per portare un esempio, per la ferrovia dei Giovi, il giorno dopo che la legge sarà promulgata, come spero, io farò un appalto di tutta la linea: volete che io stia a dividere questa linea di 22 o 23 chilometri dove ce ne sono dodici di gallerie delle quali una sola di otto chilometri?

Comprenderete che per grandi opere non possono essere che grossi appalti, e per conseguenza ver-

ranno i grossi accollatori, e se verranno i piccoli avranno chi fornisce loro il danaro; è sempre così in tutti gli appalti. Sotto un certo aspetto si accenna alla concessione propriamente detta, ma la concorrenza non è tolta affatto, perchè non è una trattativa privata. È libero chiunque di concorrere e concorrere con ribasso e non mai per trattativa.

L'onorevole Curioni espose un suo concetto, ma non ne fece proposta, per un miglior sistema da adottarsi nella esecuzione di questa legge. Egli disse che sarebbe stato meglio dividere le reti per regioni, e poi costruire le linee più utili. Ma, onorevole Curioni, ella deve pensare che con questo mezzo distrugge completamente la legge del 1879! Che cosa vuol dire dividere le reti per regioni, e fare le linee più utili? Vuol dire fare le linee tutte in una regione, poi in un'altra, e lasciare in ultimo precisamente quelle nelle quali, secondo me, appunto perchè mancano le ferrovie, bisogna affrettare di più la costruzione.

Questo discorso va bene per uno che costruisca per interesse privato; ma quando si costruisce nell'interesse pubblico, non sono solo le considerazioni di indole economica o finanziaria, o di buon costruttore che bisogna fare; ma sono anche le considerazioni d'ordine generale; le quali per i Governi e per i Parlamenti hanno un valore, che si sconta anche più che a danaro sonante. Dunque questo è un sistema, che non sarebbe stato mai possibile di poter seguire. E poi con quest'ordine di considerazioni si esce affatto dal terreno della legge, e se ne esce per entrare invece in quello della distruzione della legge del 1879. Le considerazioni militari sono di quest'ordine. Parrà strano ma è così. Come vogliono distinguere le linee della legge del 1879 per importanza? Ma la legge ha classificato già quelle linee; e se ne ha classificate 10 in una categoria, 20 in un'altra, e le 10 e le venti hanno tutte lo stesso valore legislativo; a nessuno è permesso di venire oggi a dire, questa è più importante perchè militarmente è più importante; o questa è più importante perchè darà un reddito maggiore.

È vero che si può cambiare; ma allora converrebbe che si venisse fuori con un disegno di legge di nuova classificazione. Fino a che c'è la classificazione attuale, non è lecito a nessuno di dare un'importanza, legislativamente parlando, maggiore ad una piuttosto che ad un'altra linea.

Le fatte considerazioni sono quelle che hanno servito durante la discussione della legge del 1879 per dare a ciascuna linea il suo posto. Per cui tutte le linee della categoria seconda hanno per me, ministro, la stessa importanza economica, militare, fi-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

nanziaria. Per conseguenza io non riconosco priorità sotto nessun aspetto per nessuna.

Una voce. E l'articolo 7?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Giacchè mi si richiama all'articolo 7, dirò che l'accetto. Ma l'articolo 7 che cosa dice? Non mi dà affatto un obbligo. Mi dà un'autorizzazione. Perché? Perché, a parte tutta la legge, se c'è una linea la quale abbia un interesse eccezionale per la difesa dello Stato, anche senza l'articolo 7, è dovere del Governo di cercare che si faccia presto. Questo è nell'ordine naturale delle cose. Tutti i lavori sono così. Quando, per esempio, si costruisce una strada, se il primo tronco è più necessario del secondo, ed è nelle nostre facoltà di farlo prima, naturalmente dobbiamo secondare il ministro della guerra se ci chiede di costruire quel tronco prima dell'altro. È in questo senso che io accetto l'articolo 7.

Ma si vuole, che accetti sul serio quell'articolo per le 63 linee comprese nelle tabelle?

Credo che non sia nemmeno passato per la mente al mio collega il ministro della guerra di domandare l'esecuzione anticipata di 63 linee. Il ministro della guerra è invitato a dire quali sono le linee d'interesse militare. Egli le espone come farebbe in un articolo sulla *Rivista Militare*. Ma il Governo che ha un progetto davanti alla Camera, è tutto solidale. Non c'è ministro della guerra o ministro dei lavori pubblici. Se il ministro della guerra voleva una linea passata di categoria o aggiunta per considerazioni militari la chiedeva quando si discuteva in Consiglio dei ministri. Qui bisogna dare alla *proposta* il valore che può avere. Il ministro della guerra è invitato a dire quali sono le linee d'interesse militare e lo dice. Ma da questo a chiedere che siano passate di categoria o fatte delle aggiunte, ci corre e ci corre di molto.

Ecco dunque in qual limite io accetto l'articolo 7. Al mio amico Di Lenna farò osservare una cosa; che ho ascoltato sempre con grande piacere le discussioni militari, quantunque non sieno proprio di mia spettanza: certe discussioni poi che riguardano specialmente le costruzioni ferroviarie, le ascolto ancora con maggiore interesse, perchè c'è sempre qualche cosa da imparare. Ma tante volte io mi sono domandato se non fosse meglio che i dotti nelle questioni militari si accordassero una buona volta fra loro. Un giorno accade che si discutano leggi per la difesa militare e sento da tutte le parti sostenere che non bastano i milioni chiesti, che bisognerebbe aggiungerne 20 o 30. Il giorno dopo si discutono leggi per ferrovie e si dice che mancano 60 linee di indole militare e bisogna aggiungerle. Ma non sarebbe allora meglio che si fissassero sopra un argo-

mento solo e mettessero questi milioni o tutti sulla difesa militare o tutti sulle strade ferrate?

Voce. Che dice il ministro della guerra?

PRESIDENTE. Prego di non interrompere!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Scusi, il ministro della guerra dice questo: che se invece di 200 milioni avesse modo di spenderne 250 per la difesa militare, sarebbe felice (*Ilarità*); che se invece di aver 20 ferrovie ne potesse avere 60 sarebbe egualmente felice! Ma non dice altro.

Io invece a coloro, che trovano sempre che avendo il denaro si dovrebbe oggi adoperare per la difesa militare, dimani per le ferrovie, dico, che a me piacerebbe che si scegliesse una delle due, perchè il voler far tutte in una volta le due cose, porta a che non se ne completi nessuna.

Ma questa è una considerazione estranea; non credano peraltro, signori, che io metta in dubbio l'opportunità, la necessità e il merito delle proposte di linee di carattere militare, perchè più volte ho detto che già per me tutte le linee hanno dal più al meno un carattere militare.

Del resto la legge del 1879 comprendeva le linee, che allora erano giudicate d'interesse militare, e ripeto che quando io ebbi l'onore di presentare quella legge, lo feci dopo il voto di una Commissione militare, alla quale intervenni anch'io come ministro dei lavori pubblici, che era presieduta dall'allora mio collega il ministro della guerra Bruzzo, e composta del generale Bertholè Viale, del generale Brignone e del compianto generale Milon.

Questa fu la Commissione che diede il suo parere sopra le linee di carattere militare che dovevano includersi in quella legge. Dunque non è il ministro dei lavori pubblici che abbia scelto le linee: le questioni militari sono sempre state trattate dai militari. Ai maggiori bisogni nessuno rifiuta di provvedere, ma *omnia tempus habent*.

L'onorevole Di Lenna mi dirà (anzi lo ha già detto), adesso sono migliorate le finanze, perchè non provvediamo a qualche cosa di più? Verissimo. Nessuno più di me deve sostenere che sono migliorate le finanze, perchè ne ho la convinzione profonda, e poi siedo su questo banco. Dunque perchè non farlo? Ma, onorevole Di Lenna, poichè non l'ha detto l'onorevole ministro delle finanze, permetta che lo dica io, che non ho nessuna difficoltà di dire tutto quello che sento. Io crederei di commettere, non solo uno sproposito, ma qualche cosa di peggio dinanzi al paese, se, in pendenza dell'abolizione del macinato, e del corso forzoso, venissi a proporre delle spese che non siano assolutamente richieste dalle necessità immediate del paese. Aspetti al 1884, al 1885, e poi, se vi saranno degli

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

avanzi in bilancio, vedrà che anche dal banco dei ministri si troverà chi proponga d'impiegarli in qualche cosa. Ma per ora no, perchè il dovere di chi siede a questo banco si è quello di guarentire le promesse che sono divenute legge. (Bene! a sinistra — *Movimenti a destra*)

CAVALLETTO. Tregua di Dio!

PRESIDENTE. Prego di fare silenzio.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ora passo ad un argomento posto in campo dall'onorevole Meardi, dall'onorevole Zucconi e da qualcun altro, ed è quello relativo alle anticipazioni fatte, o da farsi dalle provincie.

Tutti ricordano che, per provvedere in qualche guisa ad una graduatoria delle linee rispetto alla prontezza della costruzione, la legge del 1879, coll'articolo 15, dà facoltà alle provincie di procacciare la più pronta costruzione mediante qualche sacrificio proprio, anticipando tutta o parte della somma occorrente. Poi viene una seconda categoria, che è di quelle che aggiungono qualche cosa alla propria quota per avere qualche riguardo. È accaduto che poche provincie hanno potuto avere i mezzi di fare l'anticipazione totale della propria quota e della quota governativa. Quasi tutte invece hanno aggiunto uno o due decimi per potere avere diritto ad un riguardo; cosa questa che le ha rimesse tutte nella stessa condizione, come se l'articolo 15 non esistesse. Avendo quasi tutte preso questa deliberazione, si è finito per andare piano dappertutto e di avere 100 o 200 mila lire per ciascuna linea, perchè pei primi anni non c'è altro.

L'onorevole mio amico Meardi, con una certa speciosità che par ragione, ma non è, ha detto: Voi venite con questa legge a sancire un'ingiustizia contro i più diligenti. Si risponde dal Governo: Per fare più presto le strade, avendo fondi, do il 5 per cento agli appaltatori. Allora, replica l'onorevole Meardi, date questo 5 per cento alle provincie che vi hanno anticipato il denaro. Ma questa non sarebbe giustizia, onorevole Meardi. È questo un punto della legge che abbiamo studiato lungamente, e non abbiamo potuto risolvere nel senso desiderato. Prendiamo un esempio, il più calzante. La linea Stradella-Pavia-Mortara-Vercelli, ecc., per la quale le provincie che sono interessate hanno anticipato l'intera somma, che mi pare essere di 7 ad 8 milioni, sarà finita entro l'anno presente, od al più tardi alla metà dell'anno venturo. Se le provincie non avessero anticipata l'intera somma, chi sa quando questa linea sarebbe stata finita! Nella tabella sarebbe diviso il lavoro in sette od otto anni, come per le altre che hanno l'equivalente importo e le stesse difficoltà tecniche. Se noi des-

simo alle provincie il 5 per cento, regaleremmo loro la strada fatta in pochissimi anni. Ecco l'ingiustizia.

Le provincie in compenso del 5 per cento che non diamo loro, hanno la strada. Se tutte le provincie si fossero trovate nelle condizioni di quella di Pavia ed avessero potuto fare anticipazioni, credo che sarebbero molto contente d'aver pagato. Perciò da questo lato è impossibile dare retroattività a questa legge.

Per essere giusti bisognerebbe fare, nello stesso tempo, tutte le altre linee; ed allora non basterebbero più i 45 milioni, ma ce ne vorrebbero forse 400.

L'onorevole Zucconi dice: pagatelo a quelli che vollero fare le anticipazioni d'ora in avanti. E questa proposta è anche più appariscente. Anche questa, però, non sarebbe giusta, perchè tornerebbe a ricadere nello stesso difetto dell'altra. Una strada indicata in 6 anni, per esempio, potrebbe costruirsi in minor tempo. Una provincia viene e dice: io vorrei farla in tre anni; vi do il danaro e voi datemi il 5 per cento. *In primis et ante omnia*, dico che non c'è nessun bisogno che la provincia mi dia questo danaro, perchè, se lo trova lei, lo trova anche lo Stato; a meno che, per trovarlo in ogni modo, pagasse il 7 o l'8 per cento, nel qual caso vi è un altro dovere pel Governo: quello di non secondare gli enti morali a fare sacrifici sproporzionati ai loro mezzi e ai loro bisogni.

Ma prescindendo da questa considerazione, se alla provincia che anticipa di tre anni la quota, lo Stato dovesse pagare il 5 per cento, allora bisognerebbe pagare l'anticipazione anche a quelle che hanno messo già fuori il danaro, e così si ricade nel caso precedente.

Di una sola cosa potranno giovare le provincie (e non c'è bisogno di legge, secondo la mia opinione, e, credo ancora, secondo quella del mio collega delle finanze), ed è: che, se vogliono anticipare le costruzioni, hanno sempre l'articolo 15 vigente anche dopo la pubblicazione di questa legge; e, senza che anticipino la intera quota, possono anticiparne le parti. E non solo; ma, se qualcuna vuol fare qualche sacrificio, non le è tolto di pagare, invece del 5, l'1 per cento di più all'impresa, con un contratto diretto; salva sempre, ben inteso, l'approvazione data secondo la legge comunale e provinciale, perchè resta a vedere se questo sacrificio, dopo la presente legge, sarà trovato veramente necessario. Questa, infatti, abbrevia di tanto il tempo delle costruzioni, che pochi anni di più ritengo potrebbero guadagnarsi anche rispetto a quel che comunemente si fa coi danari in pronto.

Sono state sollevate durante la discussione tante

questioni speciali, direi quasi, quanti sono gli oratori che hanno parlato.

Io faccio qui una dichiarazione che vale per tutti, cioè che sulle domande particolari di nuove linee, di trapasso di una linea da una categoria all'altra, mi riservo di parlare nella discussione degli articoli se saranno fatte speciali proposte; finchè non vi sono proposte concrete, io preferisco di non pregiudicare il merito di nessuna di esse da questo banco, perchè personalmente non varrebbe nulla il mio giudizio; mentre dall'altro canto non è possibile al Governo di accettare aggiunte di nuove linee o trasferimento di una linea da una categoria all'altra; dappoichè non è questa la base sulla quale la legge attuale dev'essere discussa.

Dunque piuttostochè respingere una proposta qualunque di nuove linee per il suo merito intrinseco, preferisco di dichiarare che non ne combatto alcuna.

D'altronde non avrei ragione di combatterle; come potrei infatti combattere il merito di una linea da Santhià a Sesto Calende per Borgomanero?

Io non solo non me ne sentirei la volontà, ma mi repugnerebbe di farlo, perchè se dovessi presentare una proposta di nuove costruzioni ferroviarie, la prima linea che proporrei sarebbe appunto quella da Santhià a Sesto Calende, per abbreviare il percorso verso il Gottardo ad una gran parte dell'alto Piemonte. (*Commenti*)

Dico per esempio, Santhià-Sesto Calende, riservando ogni migliore andamento subalpino; io non intendo di fare questione di tracciato.

Così dico agli onorevoli Lugli e Minghetti i quali hanno parlato di una linea direttissima Bologna-Roma, che abbrevierebbe il percorso di 47 chilometri, e potrei parlare ancora di altre linee che mi sono state raccomandate da alcuni colleghi oggi assenti, e che forse verranno quando non ci sarà più tempo di parlarne. (*Si ride*)

Potrei dire ad esempio dell'Adriatico-Tiberina, la quale abbrevia il viaggio dalla Pontebba a Roma di 200 chilometri. Io ho avuto occasione di parlare altra volta di questa linea e l'ho chiamata l'ideale delle linee di abbreviamento; queste però le chiamo le linee dell'avvenire, come ebbi occasione di scrivere nella relazione ministeriale sul progetto di legge del 1878.

Quando si dovrà discutere di nuove linee io, o da questo o da altri banchi, potrò forse unirmi con quelli che hanno messo in evidenza i pregi di parecchie delle teste ricordate, ma oggi che il Governo domanda unicamente l'approvazione, o no, delle proposte di anticipazione per le linee che sono nella legge, e rifiuta assolutamente qualsiasi aggiunta, pare a me

nell'interesse delle proposte medesime che sia meglio che mi astenga dal discuterne il merito. Quello che dico di queste linee, intendo dirlo per tutte le altre che sono state, o fossero proposte. Se poi quando saremo agli articoli vi saranno delle proposte formali, dirò la mia opinione volta per volta.

Una quistione che ho sentito trattare da diversi oratori è quella relativa alla Lecco-Colico.

Qualcheduno però dichiarandosi favorevole al trapasso di categoria proposto dal Governo, ha creduto di poterne trarre argomento come di un precedente stabilito dal Governo stesso per i passaggi di categoria. Ciò è assolutamente contrario alle intenzioni e alle dichiarazioni del Governo ed a quelle della Commissione, con le quali sono stati spiegati chiaramente i motivi della proposta governativa.

Quando si è discussa la legge del 1879 è accaduto per la Lecco-Colico ciò che è accaduto per molte altre, cioè che durante la discussione fu introdotta in 4ª categoria. Però l'importanza di quella linea, non tanto in sè stessa, quanto come continuazione delle linee valtelinesi, era così evidente che ne fu resa obbligatoria la costruzione benchè in quarta categoria. C'è un articolo nella legge del 1879 che fa precetto al Governo di costruire la linea Lecco-Colico, immediatamente e per prima di quelle della quarta categoria, e la Camera ricorda che fino dal primo anno 1880 fu stanziata in bilancio nella prima tabella un fondo per cominciarne la costruzione. Ma nel frattempo è accaduto che le provincie, le quali devono contribuire per quattro decimi alla costruzione di questa linea non hanno mai voluto emettere le loro deliberazioni sapendo che un altro articolo della legge rende impossibile l'adempimento dell'articolo che prescrive la costruzione, poichè stabilisce che per costruire le linee di quarta categoria, bisogna che intervengano prima le deliberazioni delle provincie per due terzi del concorso.

La deliberazione non si prende pel fatto singolare che la linea sta tutta nella provincia di Como, e l'interesse maggiore l'ha la provincia di Sondrio. La provincia di Como non è traversata da questa ferrovia che nel solo circondario di Lecco, e quindi ha poco interesse alla costruzione. Per la città di Como poi basta il servizio di navigazione.

Ora una delle due. O colla presente legge sarei stato costretto a dichiarare abolito l'articolo che era in favore della Lecco-Colico per farla costruire subito, o provvedere in maniera da renderla esecutiva. Quell'articolo faceva al Governo la prescrizione di far costruire una linea che poi non c'è modo di costruire, rendendo così l'articolo illusorio. Ora in tutti questi casi il sistema generale è quello

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

di dar ragione ai deboli; per conseguenza quello che deve fare qualche sacrificio di più è sempre lo Stato, per rispetto alla provincia di Sondrio, ed anche per quella di Como. Accadeva inoltre che la linea Lecco-Colico costava quasi la metà di quanto per combinazione era stato iscritto nella legge del 1879, ed allora si rendeva anche più facile il trapasso, perchè il sacrificio dello Stato, colla costruzione fatta secondo il progetto ultimo, non equivaleva nemmeno a quello della quarta categoria, secondo il vecchio sistema.

L'onorevole amico mio Lugli dice che egli approva il trapasso, ma che non approva che il di più sia tolto alla quarta categoria; ma via, la questione è troppo piccola: egli sa bene che la quarta categoria abbia 4 o 5 milioni di più in vent'anni, non fa nè caldo nè freddo, come suol dirsi: ed io proprio non ho pensato di lasciare lo strascico della Lecco-Colico nella quarta piuttosto che nella seconda; anzi, dirò, ci ho pensato così poco che siccome la linea dei Giovi, di seconda categoria, invece di costare 16 milioni, ne costerà 22 o 23, non mi è parso vero di avere l'avanzo della Lecco-Colico per far fronte al disavanzo che si verificherà per quest'altra linea. Ma, del resto, la legge è sempre quella, il complesso della spesa non muta, e che sia in 4ª od in 3ª categoria poco interessa, sostanzialmente parlando.

La linea Lecco-Colico, secondo me, poteva e doveva prendere la sua classificazione fin dalla legge del 1879, non disgiuntamente dalle linee valtelli-nesi, Colico-Chiavenna e Colico Sondrio, e non solo per considerazioni militari, ma per ragione intrinseca, essendo la Lecco-Colico l'immediata continuazione di quelle due linee.

Si può sostenere che c'è la navigazione sul lago, che può sostituire in qualche modo, come diceva l'onorevole Branca, la ferrovia che si vuol costruire. Ed è verissimo; ma questa era una ragione per chi avesse voluto lesinare in modo assoluto per respingere la legge.

Ma debbo osservare che la legge impone questa continuazione. Mettiamoci, o signori, come suol dirsi, una mano al petto: noi abbiamo girato oramai tutte le coste d'Italia con delle linee litorali. (*Interruzione a sinistra*) Scusino, lo stiamo facendo. Tra le costrutte e le costruende non vi sarà più un palmo di litorale non solcato dalle ferrovie. (*Nuova interruzione a sinistra*) Ma se la legge è davanti alla Camera anche per la Roma-Napoli!

PRESIDENTE. Non interrompano l'oratore.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non ci sarà più un palmo di costa non fecondato da ferrovie; perchè vogliono invidiare per due milioni di più o di meno,

alla sola provincia di Sondrio questa linea, mentre quella provincia, da 50 anni che esistono strade ferrate in Italia, non ne ha ancora un metro, e l'avrà appena fra 4 o 5 anni? Si avrà da discutere di sostituire solo per essa la navigazione lacuale? La navigazione lacuale è buona per andare a spasso, ma per fare degli interessi su grande scala e specialmente degli interessi militari, troppi ce ne vorrebbero di battelli a vapore per sostituire la strada ferrata. Dunque io non credo che meriti la pena di discutere se questa linea possa o non possa trapassarsi in seconda categoria. Se è stata trapassata in seconda, nell'intenzione del Governo fu unicamente per rendere possibile l'esecuzione della legge del 1879.

Senza di questa considerazione, signori, io non mi sarei mai sognato di trapassare, qualunque fosse la considerazione, la linea Lecco-Colico in seconda categoria. Essa avrebbe corso la sorte di tutte le altre.

Se ci furono trattamenti più o meno larghi, colpa mia non sarebbe stata o, per lo meno, sarebbe stata colpa comune, ed io avrei detto per la Lecco-Colico quello che dico per tutte le altre linee; la legge del 1879 è quella che è e va osservata. Ma il caso non è assolutamente questo; la linea Lecco-Colico deve essere costrutta, secondo me, perchè sarebbe una vera ingiustizia approfittare di una circostanza eccezionale, per poche centinaia di migliaia di lire, per renderla impossibile.

Viene l'altra questione trattata in vario senso e che ha una grande importanza, quella della succursale dei Giovi.

Io sono lieto di non aver sentito oppugnare seriamente (perchè l'onorevole Meardi ha fatto qualche considerazione ma non mi pare che abbia voluto nemmeno egli oppugnarla in modo assoluto) la soluzione data a questa questione. Anzitutto io farei osservare a coloro che dubitassero di una soluzione più o meno conforme all'assoluta giustizia, che il Governo non aveva altra soluzione da prendere; la legge del 1879 stabiliva chiaramente qual era la proposta del Governo; una vera e propria succursale alla galleria dei Giovi.

La galleria dei Giovi, quale succursale, fu aggiunta nella legge del 1879, durante la discussione, dallo Stato, più come proprietario della rete ferroviaria, di quello che come Governo. Lo Stato aveva un tronco di linea da Alessandria a Genova in condizioni tali da non poter più fare utilmente il proprio servizio, e fece quello che farebbe una società privata, la quale corregge la sua strada.

Negli ultimi giorni della discussione l'onorevole Sanguinetti, mi pare, sollevò una questione a que-

sto riguardo, e disse: ormai, invece di fare una vera e propria succursale, potrebbe essere forse più opportuno di fare addirittura un'altra linea. E il Ministero e la Commissione dissero: va bene. Qui si tratta di studiare in guisa che si faccia quanto è possibilmente più utile agli interessi dello Stato. E certamente nessuno poteva negare di esaminare la questione.

Ma poi, o signori, chi ha avuto la pazienza di leggere la relazione del Governo e quella della Commissione, avrà veduto che non c'è una questione più chiara e più semplice di questa. La linea dei Giovi ha un tratto che non può più andare col servizio sviluppato come è ora. Potrà andare ancora per qualche tempo; ma se il Gottardo vale per qualche cosa, fra qualche anno ci si troverà proprio a capelli tirati, come si dice, per fare un esercizio non solo interamente soddisfacente, ma anche solo utile; perchè il costo di trazione in quel tratto è soverchiamente elevato. Non entro in particolari, che d'altronde si trovano nella relazione; ma dico che il fare una galleria nuova nel tronco fra Genova e Novi è necessità dell'esercizio, indipendentemente da qualsiasi altra considerazione.

La nuova linea invece sia per la Stura e l'Orba, sia da Serravalle per Tortona, per Pontecurone, per Voghera e per altri luoghi, sono linee che possono provvedere, che provvederanno a maggiori bisogni in un futuro più o meno lontano, perchè i nostri progressi ferroviari spero che saranno grandi, perchè avremo la necessità noi stessi di diramare il movimento dal porto di Genova per diverse direzioni. Ma tutto ciò è indipendente affatto dalla costruzione che è necessaria per la duplicazione della galleria dei Giovi. Si disse che fatta la seconda galleria dei Giovi la prima resterà inutile; questa è un'altra cosa; io non credo che resterà inutile mai, ma che sarà sempre una buona riserva. Ora io ho fatto osservare che la linea attuale rende già lire 110,000 per chilometro, ed è ora di pensare anche al caso di diramare il movimento, perchè non basta che possano avviarsi i treni per portare tutte le merci, bisogna anche poter fare un servizio che lasci tranquilli sulla sicurezza; e per fare tale servizio oltre le 150,000 lire, occorre far partire i treni ogni 20 minuti, ed è impossibile che non vi sia mai qualche causa di ritardo, che non si rompa mai una catena, che non vi sia mai uno scontro.

Verificandosi il bisogno di diramare sia per il colle del Turchino, sia per la parte opposta, il traffico di Genova, per il buon servizio è necessario che la diramazione la faccia l'ente che eserciterà la grande rete, sia esso lo Stato, sia la Società che succeda allo Stato nell'esercizio della grande rete.

Quanto al dedurre dall'articolo relativo alla linea per Ovada ed Acqui un precedente, esso lo è così poco, che dichiaro potersi fare fin d'ora eguale condizione a qualsiasi altra linea che sia destinata a sollevarne altra di reddito maggiore anche soltanto a 100 mila lire.

Io non avrei più adesso che a rispondere sopra proposte e raccomandazioni di linee speciali; ma ripeto, su questo mi riservo di parlare alla discussione degli articoli, se verranno proposte formali; in caso diverso resta fin d'ora stabilito che non oppugnerò nessuna di quelle proposte, ma che le considero tutte estranee alla presente legge. (*Movimenti diversi*)

Signori, non c'è da farsene meraviglia. L'opportunità è sempre mosso dal tornaconto; sia anche tornaconto politico, esso ripugna al mio temperamento. L'opportunità credo che debba invece essere la guida di chi vuole saviamente rimanere al suo posto. Ora l'opportunità, per considerazioni d'indole finanziaria, suggerisce a noi, di non accettar nulla, ed a questa io mi conformo. (*Bene!*)

Perciò dichiaro che mi trovo nel caso di un capo battaglione, chiuso in un quadrato davanti ad un assalto di cavalleria; sfondino il quadrato ed avranno ucciso il comandante! (*Bene! Bravo! — La chiusura!*)

PRESIDENTE. Abbiamo pazienza.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiaves.

CHIAVES. Io comprendo bene che a questo punto non è il caso di fare discorsi. Quanto a me non avrei nemmeno parlato se non avessi creduto di rivolgere all'onorevole ministro alcune domande, perchè volesse darmi qualche spiegazione circa al sistema relativo alle anticipazioni; circa alla categoria alla quale potesse aver diritto di appartenere la succursale dei Giovi; e circa anche alle sue intenzioni relativamente ad una legge speciale, la quale è contemplata nell'articolo 12 del disegno di legge.

Ma, dopo le parole dell'onorevole ministro, io in parte mi ritengo già soddisfatto per le cose che voleva domandargli. D'altro canto poi le sue ultime dichiarazioni mi hanno dimostrato inutile il venir qui a fargli nuove interpellanze, od accennare a nuove proposte.

Quindi io non dico altro, se non che, mi compiacio della presentazione di questo progetto e specialmente della soluzione proposta relativamente alla succursale dei Giovi, e del modo con cui a questa soluzione si viene, provvedendo anche, come conseguenza di essa, ad un tracciato di ferrovia il quale serve alle provincie del Piemonte, al traffico del Cenisio, ed è un principio di quei provvedimenti ai quali accennavano altri onorevoli oratori, ai quali

alludeva lo stesso ministro, e che pure dovranno essere adottati relativamente a comunicazioni ferroviarie per le provincie subalpine.

Ora lasciatemi aggiungere, o signori, che ho udito dire da varie parti in questi giorni: perchè mai voi piemontesi insistete per tratti di ferrovie che interessano le provincie subalpine che pure da tanto tempo sono fornite di strade ferrate? Ed è vero. Noi anzi siamo venuti alla costituzione del regno d'Italia forniti discretamente di ferrovie che le provincie subalpine si erano costruite, e fummo lieti di poter portare nel consorzio comune questo contributo ferroviario. Ma con ciò naturalmente non poteva intendersi che noi rinunziassimo alla distribuzione equa di quegli effetti delle grandi opere le quali si fossero prodotte poi a spese comuni, e che avessero esercitata influenza sull'importanza dei centri commerciali, eppure sull'avviamento del commercio italiano e straniero in questa o in quella parte d'Italia. Quindi io considero la costruzione di questi tratti di ferrovia ai quali ho accennato come il principio di questi provvedimenti; perocchè se vi è necessità di far ferrovie dove non ve ne sono, v'è pure la necessità non minore di fare in modo che quelle esistenti non vengano a decadere di utilità e di produttività. Io non aggiungerò altro, e voterò di gran cuore questo disegno di legge.

Voci. La chiusura! Ai voti! ai voti!

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

GAGLIARDO, relatore. Domando di parlare.

MINGHETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GAGLIARDO, relatore. Io veramente non parlo contro la chiusura; avrei dianzi domandato che, nel caso si votasse la chiusura, fosse riservata la facoltà di parlare al relatore. Ma a quest'ora capisco che un discorso lungo è inopportuno ed io ne faccio anche un sacrificio ai miei colleghi. (*Bravo!*) Però io debbo alcune risposte ai colleghi che nella discussione generale mi hanno rivolte domande ed a queste mi riservo rispondere nella discussione dei singoli articoli.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cucchi contro la chiusura.

CUCCHI. Se i miei colleghi lo desiderano assolutamente, accetterò la chiusura, purchè mi si riservi di parlare per una dichiarazione.

PRESIDENTE. No allora; adesso.

CUCCHI. Ma almeno per un fatto personale!

PRESIDENTE. Vedremo poi se ci sarà il fatto personale!

MINGHETTI. Domando di parlare per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti per una mozione d'ordine.

MINGHETTI. Il ministro dei lavori pubblici ha dato a tutti una risposta, ma non ha detto una parola sulla linea Castelvetro-Porto Empedocle della quale io ho parlato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non mi sarò forse spiegato bene, ma ho detto che non rispondo a questioni particolari sia per aggiunte, sia per trapassi di categorie.

Ma veramente l'onorevole Minghetti mi richiama giustamente a dare una risposta a lui perchè parlò di una linea, di cui non chiede nè il trapasso nè l'aggiunta e che non è perciò nè di 2ª nè di 3ª categoria. Egli ha parlato della linea Castelvetro-Porto Empedocle, mi pare, che è di 4ª categoria e di cui c'è una prima iscrizione nel bilancio dei lavori pubblici. In sostanza l'onorevole Minghetti mi ha chiesto se ho dato o voglio dare disposizioni perchè questa linea sia studiata, avendo riguardo agli interessi delle diverse parti contendenti per il tracciato.

Ora, posso assicurarlo che ho dato istruzioni per gli studi di questa linea ai due ingegneri capi di Girgenti e di Trapani, ciascuno per la propria provincia, di studiare tutti gli andamenti che sono messi avanti dagli enti interessati, municipi, ecc., nell'intendimento appunto di vedere se si può riuscire ad una soluzione conciliante per tutti gli interessi.

MINGHETTI. Lo ringrazio.

PRESIDENTE. La chiusura essendo stata appoggiata, la metto a partito, colla riserva della facoltà di parlare all'onorevole relatore, e per fatti personali.

(È approvata.)

L'onorevole Branca ha facoltà di parlare per fatto personale. Lo prego d'indicare.

BRANCA. Io, di fatti personali, ne ho due, ma brevissimi, e li accenno subito.

Il primo si riferisce all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale crede di trovarmi in contraddizione per avere io detto che accettava il disegno di legge, ma che non accettava il metodo rispetto ai modi di provvedere alla spesa.

Ora, accettando in massima il progetto, cioè il riparto, ed accettando le linee nuove, non sono punto in contraddizione, perchè io credo di avere già dimostrato che, senza servirsi di quel mezzo

assai poco opportuno, la spesa si sarebbe potuta fare.

Dunque io accetto, lo ripeto, il disegno di legge, credo che i mezzi ci siano, ma non credo sia buono il mezzo adoperato dall'onorevole ministro. Quindi non sono in contraddizione.

Vengo ora all'onorevole ministro delle finanze. L'onorevole ministro delle finanze mi fa dire che io vorrei che fossero emessi buoni del Tesoro allo scoperto. Io convengo perfettissimamente nelle teorie esposte dall'onorevole ministro delle finanze; ma gli faccio osservare che vi è un testo preciso di legge il quale autorizza il ministro delle finanze ad emettere buoni sino a 300 milioni.

Ho detto pure che, siccome in quest'anno stesso si economizza una somma non piccola di buoni del Tesoro, e siccome si trattava di provvedere in via provvisoria per uno o due esercizi, così si potevano emettere questi buoni del Tesoro senza dar luogo ad un altro debito fluttuante assai più soggetto ad oscillazioni che non sieno i buoni del Tesoro.

In fine l'onorevole ministro delle finanze mi ha fatto dire ch'io faceva consistere la differenza nelle due politiche, tra il non emettere rendita per opere, ovvero emetterla per spese di qualsiasi genere.

Io non ho detto questo. Ho detto che sarei stato uno dei più ardenti seguaci del ministro delle finanze, qualora egli avesse negato l'emissione di rendita per negare le spese; ma che, consentendo egli la spesa, poteva affidarsi alla buona fortuna, e quindi, in luogo di accettare espedienti che sono sempre operazioni di credito, scegliere fra le operazioni di credito quelle che fossero più consentanee agli usi comuni della finanza e nel tempo stesso più adatte ad ottenere le anticipazioni che si domandano. Quindi, nemmeno per questo credo di essere in contraddizione, e molto meno d'aver detto che le condizioni della nostra finanza si avviino verso il disastro.

Dico però che se non vanno verso il disastro, non è pei sottili provvedimenti degli onorevoli ministri, ma perchè le forze del bilancio sono forse maggiori di quanto credono coloro i quali amano di dimostrare che il nostro bilancio è poco elastico. Ecco tutto.

PRESIDENTE. L'onorevole Cucchi Francesco ha facoltà di parlare per un fatto personale. Lo prego d'indicarlo.

CUCCHI FRANCESCO. Io mi era iscritto nella discussione generale per proporre e sostenere il passaggio dalla seconda alla prima categoria della linea Lecco-Colico. (*Commenti*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

CUCCHI FRANCESCO. Io credo che ciò potesse essere

sostenuto con validissimi ed inconfutabili argomenti. Me ne appello all'onorevole Cavalletto che è competente perchè studiò seriamente la questione.

CAVALLETTO. Ha ragione.

PRESIDENTE. La prego di non sollevare un altro fatto personale; si attenga al suo.

CUCCHI FRANCESCO. Visto che la Camera per amore o per forza vuol chiudere la discussione, e visto che non mi sento voglia di fare cariche di cavalleria contro il quadrato nel quale, alla fine del suo discorso, si è chiuso l'onorevole Baccarini, al quale auguro completa vittoria; io mi accontenterò del meno, sebbene a stretta giustizia potessi pretendere il più. Ringrazio l'onorevole ministro per avere confutato così strenuamente le osservazioni fatte dall'onorevole Branca e da altri oratori intorno alla linea Lecco-Colico.

Mi permetta poi la Camera di rilevare un fatto personale che trovo nel discorso dell'onorevole mio amico Branca. Quando ieri l'onorevole Branca diceva che questo disegno di legge ha alcune linee che appartengono alla mano destra e altre linee che appartengono alla mano sinistra, io lo interruppi. Avrò fatto male, ma l'ho fatto.

L'onorevole Branca mi rispose con gentile vivacità, facendomi passare per un uomo molto potente (*Ilarità*), e disse che io era arrivato ad ottenere per la provincia che mi onoro di rappresentare, un trattamento di figlia della mano destra, mentre quella da lui rappresentata aveva avuto un trattamento contrario. Permetta l'onorevole Branca che io non discuta questa pretesa mia potenza, non fosse altro che per salvare la mia modestia. (*Ilarità*) Però mi duole che l'onorevole Branca abbia scelto, per fare confronti di preferenza e di migliore trattamento, la più povera fra le provincie d'Italia, la Valtellina. L'onorevole Branca vorrebbe avere la bontà di dirmi in che modo la provincia di Valtellina, che non ha ancora, come disse poco fa l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nemmeno un metro di ferrovia, abbia un trattamento di figlia della mano destra, mentre l'antica Lucania, che l'onorevole Branca pretende figlia della mano sinistra, ha per lo meno 171 chilometri di ferrovia in esercizio? (*Interruzione dell'onorevole Branca*)

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

CUCCHI FRANCESCO. Mi affido alla cortesia dell'onorevole Branca perchè voglia sciogliermi questo quesito.

PRESIDENTE. Ora, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Voci. A domani! a domani!

GAGLIARDO, relatore. Come ho detto, io ho fatto il sacrificio del mio discorso perchè capivo che non

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

era opportuno in questo momento. (*Bravo! — Rumori e conversazioni animate*)

PRESIDENTE. Infine, onorevoli colleghi, vogliono affrettare, vogliono indugiare, vogliono parlare? Vorrei sapere che cosa vogliono. (*ilarità*)

GAGLIARDO, *relatore*. Il miglior modo di affrettare la discussione è di rinunciare a parlare.

PRESIDENTE. Ella rinuncia a parlare?

GAGLIARDO, *relatore*. Mi riservo di rispondere ai miei onorevoli colleghi che mi hanno interrogato, durante la discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Sta bene. Passeremo quindi ora allo svolgimento degli ordini del giorno, presentati prima della chiusura della discussione, che sono quattro, oltre parecchi emendamenti.

Un ordine del giorno, presentato prima della chiusura della discussione, è quello dell'onorevole Spantigati. (*Conversazioni*)

Onorevoli colleghi, se sono stanchi, potremo rimandare la seduta a domani. (*No! no!*)

Dunque l'ordine del giorno dell'onorevole Spantigati è il seguente:

« La Camera invita il Governo del Re a presentare nella prossima Sessione una proposta di legge per la pronta costruzione di una linea ferroviaria che da Santhià a Sesto Calende, per Gattinara e Borgomanero, serva ad abbreviare le comunicazioni dal Piemonte al Gottardo e passa alla discussione degli articoli. »

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, do facoltà all'onorevole Spantigati di svolgerlo.

SPANTIGATI. (*Segni d'attenzione*) Io comprendo la facile contentatura del mio carissimo amico, l'onorevole deputato per Acqui (*ilarità*); ma la Camera comprenderà facilmente che io non posso essere del suo parere. Io mi riservo sull'articolo 6 e sull'articolo 11 di parlare intorno alla soluzione data alla questione della succursale dei Giovi.

Qui però io debbo limitarmi al tema del mio ordine del giorno, il quale non si discosta dal concetto della presente legge; ed è poi concepito con tale, direi quasi, riservatezza, quasi verginale (*ilarità*) da raccomandarsi facilmente alla considerazione della Camera e del Governo. Imperocchè io non commisi l'audacia di domandare al Governo del Re, d'iscrivere nella legge presente alcun provvedimento per questa linea, che è vecchio amor mio, e mi risveglia... *Veteris vestigia flammae*.

Questa linea in vero da me e da molti amici miei già altre volte invocata, rappresenta il compimento

per l'alto Piemonte, della linea del Gottardo ed è per le provincie nostre settentrionali, quello che è la succursale dei Giovi, per Genova.

Nel grande concetto di Carlo Cattaneo il Gottardo dev'essere la via delle genti; potrebbe essere giusto che fosse esclusa dalla grande strada una parte così importante del Piemonte?

Non faccia velo ad alcuno l'amore del natio loco; nè si pretenda ridurre il valico del Gottardo a servire ad interessi esclusivamente milanesi o genovesi. Certo sono cotesti grandi interessi e preziosi, perchè interessi d'Italia tutta e perciò da noi amati e dilette.

Ma, o signori, tra la grande regione che sta al settentrione del Gottardo e l'Italia nostra, non può essere solamente questione di trasporti e di transiti; è interesse ancora di scambi e di traffici diretti di produzioni nostrali e di germaniche: ed io penso, o signori, che là nella nostra zona subalpina, che sta tra Torino e il lago Maggiore, abbiamo così viva potenza d'italiane industrie, che sarebbe deplorabile danno, se non potessero al beneficio del nuovo valico alpino direttamente partecipare.

Il Gottardo è alfine aperto: *Adest promissa dies*; fatalità di casi però vuole che quella che i patti di Berna avevano stipulato come la linea più breve, cioè la linea lacuale, non è compiuta, mentre è aperta già al traffico l'altra linea, che era stata considerata come secondaria; ora chi si meraviglierà se pur in questi primi momenti sorge angosciosa preoccupazione in quelle provincie che la grande impresa ai dispendi di tutta Italia compiuta, non debba avere per loro equità di benefizi?

Certo è là, nelle piemontesi provincie un altro sbocco alpino; ma se il Frejus attesta una grande gloria degli ingegneri italiani, contiene ancora una grande decezione per i nostri interessi; imperocchè voi lo sapete pur bene, ed è a tutti notorio, le tariffe maliziose e artificiali delle ferrovie francesi hanno diminuito tanto, da renderla scarsa affatto ai nostri commerci, la efficienza di quella che pur ci lusingavamo dovesse essere vena a noi di grandi e potenti traffici.

Ora, o signori, io e gli amici miei che hanno parlato già su questa linea di Santhià a Sesto Calende, mentre veniamo a domandarvi che ci assicurate in tempo non lontano il beneficio grande di questa scorciatoia al Gottardo, veniamo a domandarvi provvedimento, dal quale non può nascere preoccupazione grave di oneri finanziari; imperocchè è breve tratto di strada cotesto e non difficile, il quale darà spesa non maggiore di 10 a 12 milioni.

Davanti al quale sacrificio non ha misura la gran-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

dezza del beneficio che verrà a quelle industri e gagliarde provincie nostre.

Di cotesta abbreviazione in vero al nuovo valico delle Alpi lepontine, si gioverà non solo quella potente regione industriale, che è tra Torino e il Lago Maggiore, ma profitterà ancora tutta quella plaga pur ubertosa che si estende da Torino fino al lago Ligustico al porto di Savona. Imperocchè, o signori, giova pur dirlo apertamente: pensiamo sì a Genova, ma non dimentichiamo Savona, modesto porto oggi, ma che si amplia già a notevole traffico e non può non diventare in breve potente succursale a Genova.

Però m'avveggo che l'ora incalza; e vengo a conclusione: ho sentito dall'onorevole ministro dei lavori pubblici dichiarazioni vive di simpatia per questa linea, e non potei non essere grandemente lusingato che l'onorevole ministro pigliasse questa linea quasi a tipo di quelle alle quali egli non si sentisse il coraggio di dire di no, significasse anzi viva inclinazione; ma l'onorevole ministro ha parlato ancora di ferrovie più o meno ideali, e di ferrovie dell'avvenire. Io ho bisogno e domando di essere rassicurato dall'onorevole ministro che questa linea di cui ragiono non debba restare nella nebulosità delle linee ideali, e tanto meno passare agli archivi quasi musica dell'avvenire. (*Harità*)

Io ed i miei amici domandiamo oggi e reclamiamo una comunicazione ferroviaria, che sarà beneficio non regionale ma nazionale; imperocchè mi sia lecito ridirlo una volta ancora, la linea di cui vi parlo è linea di corta spesa, ma non pagherà soltanto la spesa che costerà.

Io mi permetto dunque di domandare all'onorevole ministro più chiare spiegazioni intorno a questa linea nostra; ed io spero che avrò da lui beverole parole e giuste, le quali diano sicurtà alle popolazioni nostre, che questo grande interesse loro non sia dal Governo trascurato; sarebbe colpa se lo fosse! (*Bene! bravo!*)

PRESIDENTE. Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Alli-Maccarani. Ne do lettura:

« La Camera invita il Governo del Re a presentare un progetto di legge per la sollecita costruzione d'una ferrovia che congiunga a Empoli la centrale Toscana colle linee dell'Alta Italia. »

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Alli-Maccarani ha facoltà di svolgerlo.

ALLI-MACCARANI. L'onorevole ministro diceva che in questa legge egli era il comandante d'una fortezza, e che quindi doveva custodirla intangibile.

Dal canto mio lo prego di considerare che io sono nella condizione d'una sentinella che ha delicata consegna (*Si ride*), una consegna che mi ha tramandato l'egregio uomo che mi precedette nel rappresentare il collegio d'Empoli, il marchese Ludovico Incontri, la cui perdita, come è rimpianta dai suoi elettori, è rimpianta del pari da noi tutti in questa Camera; consegna che mi ha confermata l'onorevole collega il deputato di Siena, nel suo discorso poco fa con lodevole limpidezza pronunziato.

La Camera fin dal 17 marzo 1879 approvava un ordine del giorno proposto in uno col ricordato onorevole Incontri dagli onorevoli Mocenni e Martini, così concepito:

« La Camera riconosciuto che al complemento della rete ferroviaria del regno occorre un tronco ferroviario, che unisca la rete romana a quella dell'Alta Italia con l'obbiettivo di una via più diretta tra l'Alpi centrali e la capitale. »

Fino d'allora veniva dunque affermata la necessità di ricongiungere la centrale Toscana con le linee dell'Alta Italia, o presso Pistoia, o presso Pescia. Ora l'ordine del giorno che mi permetto di proporre alla vostra approvazione, affinché s'inviti il ministro a presentare una legge in proposito di tal linea di congiunzione, non è che una conseguenza di ciò che veniva riconosciuto occorrente nel marzo 1879. E perciò ardisco di affermare che questo mio ordine del giorno non è in contraddizione colla legge del 1879 che costituisce la fortezza custodita dal ministro, ma invece sta in piena coerenza di quella, perchè quando noi votammo la legge del 1879 la votammo coll'espressa dichiarazione che la linea della quale parlo doveva essere fatta.

Peraltro mi giova avvertire che non è dal 1879 soltanto che fu riconosciuto l'interesse di questa linea, ma fin da epoca anteriore al 1860 si costituì un comitato che si proponeva di sostenerne il progetto, e quindi nel 7 marzo dell'anno 1862, il ministro dei lavori pubblici di quel tempo (non so se fosse l'attuale presidente del Consiglio) annunciava al Consiglio compartimentale di Firenze di aver già dato incarico all'ingegnere Bernardi di fare gli studi della linea alla quale io mi riferisco.

Di più, nella seduta parlamentare del 9 giugno 1877 l'autorevole parola del colonnello Marselli si faceva a sostenere la necessità d'una strada che da Modena o da altra località prossima giungesse a Lucca, e davasi a dimostrare come questa strada di un interesse militare di primo ordine, purchè... (*Conversazioni*)

Onorevoli colleghi, concedetemi un po' di attenzione; la questione è più grossa di quello che si

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

creda, economicamente e militarmente. Purchè, dicevo, si costruisse altra linea di congiunzione fra la strada Lucca-Pistoia ed Empoli. E tanto l'idea di tale congiunzione è giusta, che vi partecipò un uomo espertissimo, e che a tutti noi spiace di non aver tra noi nella pendenza delle gravi questioni militari che ci hanno occupato.

Ed all'autorevole parere dell'onorevole Marselli concorse a dare anche maggiore rilevanza l'adesione piena e influentissima del ministro della guerra d'allora, l'onorevole generale Mezzacapo.

È vero che una linea di congiunzione tra Empoli e la Lucca-Pistoia è preveduta nell'allegato n° 2, lettera C, delle linee di quarta categoria, unito al progetto in discussione, trovandosi al n° 6 di tale allegato notata la linea Lucca-Empoli tra quelle raccomandate per interesse militare dal ministro della guerra, linea già studiata e che non richiede lavori importanti, sicchè bastano a costruirla meno che quattro milioni. Per altro deve avvertirsi che perchè tali linee si effettuino, si richiede il consenso dei Consigli provinciali interessati. Ma è da temersi che tale consenso si faccia attendere troppo, e così il progetto sia di attuazione più remota di quelli che l'onorevole ministro diceva testè progetti dell'avvenire, inquantochè potrebbero incontrarsi delle contrarietà.

Io desidero quanto altri mai il bene di Firenze, ma non comprendo che grande interesse vi sia per Firenze ad impedire correzioni necessarie di viabilità per il timore che transiti da quella città qualche passeggero di meno, mentre d'altra parte ritengo che la città di Firenze attragga per meriti propri i passeggeri, e che come capoluogo della provincia, si avvantaggi assai dell'incremento che può darsi ai commerci ed al benessere delle località comprese nel suo territorio. Alla fine dei conti, migliorati gli interessi dei paesi suburbani come Empoli, Pistoia e via dicendo, grandi benefizi devono refluire necessariamente a Firenze, imperocchè gli abitanti del Pistoiese e del Val D'Arno contribuiscono e concorrono per molti affari in questa città, frequentandone ordinariamente e i mercati e i ritrovi quasi giornalmente.

Ond'è che io, benchè fiorentino, non ho ritrosia a sostenere la necessità del proposto congiungimento viario, e avverto gli ostacoli che la sua effettuazione può incontrare, e perciò la necessità di adottare un particolare provvedimento legislativo per scongiurare tali ostacoli.

L'interesse che vi ha la nazione dal lato militare, lo assicurano le autorità da me invocate e lo ha del pari autorevolmente ripetuto oggi l'onorevole Mocenni.

Si è preveduta in terza categoria la linea Aulla-Lucca. Or bene questa non può assumere tutta l'importanza militare di cui è capace; se non si accompagna colla congiunzione dell'Agro della Nievole e di Pistoia con Empoli. E questo è manifesto. Ma la congiunzione di Empoli con la Lucca-Pistoia, oltre a raccomandarsi dal lato dell'interesse militare, presenta senza dubbio un interesse eminentemente nazionale, inquantochè, collegate la linea porrettana e la centrale toscana, vengono ad accorciarsi sensibilmente le comunicazioni fra l'alta, la media e la bassa Italia; si viene a formare nell'insieme una linea diretta, che costituisca una delle primarie arterie nazionali, difesa e protetta da improvvisi assalti e sorprese, come opportunamente dopo il Marselli nel 1877 rilevò l'onorevole Mocenni nel 1879 ed oggi lo ha ripetuto. (*Rumori*)

È per tutte queste considerazioni da me accennate che io raccomando il mio ordine del giorno all'onorevole ministro.

Dopo le dichiarazioni da esso fatte in questa stessa seduta, cioè di non potere consentire a proposte modificative del progetto in discussione, è facile prevedere la risposta che egli potrà dare quanto al mio ordine del giorno; nè io sono insistente. A me basterà che egli mi assicuri di studiare questa questione, e di adoperare tutti i mezzi che sono in sua facoltà, affinchè la linea della quale vi ho intrattenuti non sia abbandonata. Non abuso della giusta impazienza della Camera col parlare dell'interesse interprovinciale cui soccorrerebbe il voluto congiungimento, essendo manifesto quanto se ne avvantaggerebbero i rapporti tra i territori del Lucchese, della Nievole, dell'Ombone, dell'Arno inferiore e della Elsa fino a Siena.

E sperando di essermi spiegato abbastanza, o almeno quanto l'angustia del tempo il consentiva, darò termine al mio dire. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Li prego di fare silenzio.

ALLI-MACCARANI. Soltanto aggiungo una parola per fare adesione a ciò che ha detto l'onorevole Mocenni a proposito del sistema sbagliato col quale sono tenuti gli orari della Centrale; basti il dire che per recarsi da Roma a Certaldo o a Castelfiorentino, paesi distanti l'uno due, l'altro 3 stazioni da Siena, con l'orario attuale si ha convenienza a passare da Firenze anzichè da Siena, isolando la tanto gentile, solerte e cordiale capitale della provincia senese.

Ed anche su ciò mi permetto richiamare l'attenzione del ministro.

PRESIDENTE. Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Sanguinetti Adolfo.

Voci. A domani! (*Rumori*)

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, li prego, finiamo questi ordini del giorno. Non ce ne restano che due.

Do lettura dell'ordine del giorno dell'onorevole Sanguinetti:

« La Camera raccomanda al Ministero di studiare in qual modo si possa migliorare il servizio della ferrovia da Savona a Torino, e passa all'ordine del giorno. »

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato l'onorevole Sanguinetti ha facoltà di svolgerlo.

SANGUINETTI ADOLFO. Io non domanderò alla tirannia dell'ora che tutti ne sospinge, che cinque minuti di tolleranza, che spero la Camera vorrà accordarmi.

Comprendo che non è opportuno il momento per svolgere tutte le considerazioni che era nel mio intendimento di esporre alla Camera; mi limiterò a pochissime parole, alle osservazioni indispensabili a spiegare la portata dell'ordine del giorno che presentai insieme ad altri colleghi.

La linea da Savona a Torino è una linea disgraziata; ma la colpa non è dell'attuale Ministero, e molto meno dell'onorevole Baccarini; si tratta di un peccato d'origine, il quale, ora più che mai, fa sentire le sue conseguenze. Vi sono in questa linea delle pendenze eccessive, delle curve molto strette; vi sono le stazioni insufficienti ed anche insufficienti i binari di scambio. Con una linea che si trova in queste deplorabili condizioni, il servizio non può essere tale da soddisfare il pubblico, nè le esigenze del commercio, che vuole speditezza di consegne e di trasporti. Il Governo, io debbo rendergli questa giustizia, ha già fatto qualche cosa; alcune stazioni furono allargate, furono aggiunti binari di scambio, ed il servizio, debbo dirlo per l'omaggio che tutti dobbiamo alla verità, si trova da qualche tempo a questa parte migliorato; ma naturalmente non tutte le legittime esigenze furono soddisfatte. Il movimento delle merci su questa ferrovia cresce ogni giorno; e quando il nuovo porto di Savona sarà aperto, questo movimento assumerà tali proporzioni, da non potere trovar sfogo colla ferrovia, se non saranno migliorate le sue condizioni altimetriche e planimetriche.

Ora il mio ordine del giorno ha questo scopo, di raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici di vedere in qual modo si possa per l'avvenire migliorare la linea da Savona a Torino, alla cui costruzione comuni e provincie hanno concorso per somme considerevoli a fondo perduto.

Non perda il Governo di vista il porto di Savona; esso è destinato ad avere uno splendido avvenire; perchè, checchè se ne dica, esso deve servire agli scambi internazionali fra la parte più ricca ed estesa del Piemonte e gli scali del Mediterraneo. Il movimento del porto da alcuni anni a questa parte venne sempre crescendo; ma, perchè assuma quella importanza cui ha diritto, è necessario che la ferrovia che lo collega col Piemonte, sia posta in condizioni tollerabili. Quali siano gli studi da farsi, quali i lavori o le modifiche da eseguirsi, se sia possibile togliere o moderare le pendenze, allargare le curve, quali siano le stazioni da allargarsi o completarsi, quali le località dove siano da duplicarsi i binari, quelle nelle quali siano da farsi gli scambi, è cosa che i tecnici metteranno in luce. A me quello che ora importa gli è di mettere all'ordine del giorno la questione. Il tempo matura molte cose; farà maturare anche la questione della ferrovia di Savona.

Stante l'ora tardissima non aggiungo altro; spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici accetterà l'ordine del giorno che insieme ad altri colleghi ebbi l'onore di presentare.

PRESIDENTE. Rimane per ultimo l'ordine del giorno dell'onorevole Arbib:

« La Camera confidando che il Ministero proporrà nella prossima Sessione gli opportuni provvedimenti per portare a 100 milioni la quota annua da stanziarsi in bilancio per le costruzioni ferroviarie, passa alla discussione degli articoli. »

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato l'onorevole Arbib ha facoltà di svolgerlo. (*Rumori*)

Li prego di far silenzio,

ARBIB. Io parlerò solamente 10 o 12 minuti. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ma onorevoli colleghi facciano silenzio!

ARBIB. A me pare che tutta la discussione su questo disegno di legge possa così riassumersi: da un lato il desiderio vivissimo, legittimo, giustificato per diversi titoli, di affrettare la costruzione delle ferrovie e di aggiungere alle linee attualmente comprese nella legge 1879 altre non meno importanti; dall'altro mancanza di mezzi, perchè, come diceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici, c'è un dato immutabile, inviolabile di 60 milioni l'anno da spendere. Tutto quello che si è detto a proposito delle linee militari, commerciali o economiche, a proposito, per esempio, di quella linea di cui con

tanta eloquenza ha parlato l'onorevole Spantigati, e di quella che l'onorevole Baccarini chiamava ideale, insomma a che si riduce? Si riduce a confessare che se si potesse spendere di più, si soddisferebbero molti bisogni, dei quali si riconosce la legittimità e la ragionevolezza.

Ora, possiamo o non possiamo spendere di più? Possiamo o non possiamo portare la spesa annua per le ferrovie, poniamo, da 60 a 100 milioni?

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatto una dichiarazione, che soprattutto da quel banco è importantissima. Egli ha detto: noi non possiamo assumere impegni maggiori degli attuali, perchè prima di tutto dobbiamo mantenerne altri e più gravi, ossia dobbiamo provvedere all'abolizione completa del macinato e del corso forzoso. Se accettassimo impegni maggiori di questi, noi andremmo incontro a quel tale spareggio del bilancio che è assolutamente considerato da tutti come un nemico.

Ora giova un'osservazione. Dato il sistema adottato con molta ragionevolezza, e soprattutto col concorso del presidente del Consiglio, di non stanziare in bilancio che l'interesse del capitale necessario per costruire le ferrovie, chiaro è che se noi portiamo da 60 a 100 milioni la spesa annua per esse, l'aggravio materiale del bilancio, la maggiore spesa effettiva si riduce a qualche cosa, come a 2 milioni all'anno. Or bene io ho tanta stima e tanto rispetto per l'onorevole ministro delle finanze, e credo che egli regga il suo dicastero con tanta e così reale abilità, che sono più che persuaso che questi due milioni di più che si dovrebbero spendere non menomerebbero affatto i suoi calcoli, e non disturberebbero minimamente il programma finanziario alla esecuzione del quale egli consacra il suo ingegno e la sua operosità.

Ma mi faccio lecito di aggiungere subito che quando anche si dovesse allontanarsi dal pareggio per una somma di due milioni, credo che ciò non presenterebbe nessun inconveniente qualora noi lo facessimo per dare un vigoroso impulso alle costruzioni ferroviarie.

Onorevole ministro, io le domando il permesso di sottoporre al suo acume una semplice considerazione. Come abbiamo fatto noi in Italia per le costruzioni ferroviarie dei primi anni? Quando il Parlamento decretò i primi e grandiosi lavori ferroviari, ella sa meglio di me che eravamo in condizioni finanziarie da fare impallidire chiunque.

Ci trovavamo allora con disavanzi che andavano a più decine di milioni, e tuttavia la Camera non esitò a dare vigoroso impulso alle costruzioni fer-

roviarie. E quale è stato il risultato di questa politica? È stato precisamente questo, che a grado a grado ci siamo potuti arrivare al pareggio ed abbiamo finito per raggiungerlo. In altre parole, ponendo mano coraggiosamente e malgrado i disavanzi d'allora alle costruzioni ferroviarie, si sono talmente migliorate le condizioni economiche del paese, che fortunatamente siamo arrivati ad un bilancio in cui l'entrata eccede la spesa.

Ora è possibile che per due milioni all'anno di maggiore spesa per le costruzioni ferroviarie, si comprometta la situazione finanziaria del nostro paese, quella situazione che l'onorevole ministro delle finanze, mi piace riconoscerlo, ha tanto contribuito a migliorare? La stessa enunciazione di questa ipotesi mi dispensa dal dimostrarne l'assurdità, e mi autorizza a ritenere che una maggiore spesa per le ferrovie non comprometterebbe in nulla la situazione finanziaria e darebbe invece il modo al Governo ed al Parlamento di chiudere utilmente una discussione in cui tutti s'ingegnano di strappare qualche bocconcino per arrivare a vedere costruita la linea di loro preferenza. Insomma si avrebbe modo di provvedere con un po' di larghezza a una suprema necessità del paese.

Io aveva preparato, a dire il vero, molti dati a sostegno della mia tesi. Ma, date le condizioni della Camera, non c'è nemmeno da parlarne. La Camera è ben fortunata di potersi risparmiare la noia d'ascoltarmi. Mi permetta però il ministro delle finanze di sperare che egli non vorrà mostrarsi eccessivamente severo verso il mio ordine del giorno. E per concludere aggiungerò qualche parola all'indirizzo dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Qui in realtà proprio non si tratta di quadrati di fanteria entro i quali egli si trovi capitano, molto meno poi di volerlo sfondare con la cavalleria per farne uscire lui.

Io desidero invece che egli continui per molto tempo a dare esecuzione alla legge sulle ferrovie con l'intelligenza e l'operosità di cui fin qui ha dato prova. Solamente desidero altresì ch'egli abbia maggiori mezzi di quelli che ha attualmente, perchè sono persuaso che li impiegherebbe nel miglior modo possibile e saprebbe trarne il miglior partito. Vediamo dunque di intenderci, e separiamoci nella speranza che nell'anno prossimo potremo realmente fare qualche cosa di più serio e di più efficace per dare impulso alle costruzioni ferroviarie, reclamate con tanta insistenza e da ogni parte, non solamente in questa Camera, ma anche fuori di qui da tutto il paese.

PRESIDENTE. Sono così stati svolti gli ordini del giorno.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

ANNUNZIO D'UNA DOMANDA D'INTERROGAZIONE.

PRESIDENTE. Do lettura di una domanda d'interrogazione rivolta all'onorevole ministro della pubblica istruzione; prego l'onorevole presidente del Consiglio di dargliene comunicazione:

« I sottoscritti domandano d'interrogare il ministro della pubblica istruzione intorno alla suppletibile scientifica lasciata da Lorenzo Bartolini.

« F. Martini, Mantellini, L. Ferrari. »

DISCUSSIONE SULL' ORDINE DEL GIORNO.

CANZI. Domando di parlare sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno l'onorevole Canzi.

CANZI. Da molto tempo io ho presentata una domanda d'interrogazione all'onorevole presidente del Consiglio e al ministro d'agricoltura e commercio, la quale è firmata anche da altri colleghi, e che finora non potè essere svolta per la disgrazia, a tutti nota, avvenuta all'onorevole ministro d'agricoltura e commercio.

Ma ora egli è risanato ed io domanderei che si svolgesse nel giorno di sabato.

PRESIDENTE. Dunque domando all'onorevole presidente del Consiglio se per questa domanda d'interrogazione rivolta a lui ed all'onorevole ministro di agricoltura e commercio, egli acconsenta che sia messa nell'ordine del giorno per la seduta di sabato.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Non è presente l'onorevole mio collega il ministro dell'agricoltura e commercio; ma credo che non ci sia difficoltà per accettare che questa interrogazione sia messa nell'ordine del giorno per sabato.

PRESIDENTE. Ce n'è una dozzina per sabato.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ben inteso della seduta mattutina.

CANZI. Sta bene.

PRESIDENTE. Dunque rimane così stabilito.

L'onorevole Del Zio ha facoltà di parlare.

DEL ZIO. La Camera sa che i deputati sardi hanno presentata una proposta per l'istituzione di una pretura nel comune di Terranova Pausania, proposta che fu ammessa dagli uffici, e sulla quale fu domandata ed ottenuta l'urgenza.

Ora, la relazione della Giunta incaricata di esaminarla essendo stata distribuita, io pregherei la Camera di consentire che la legge venga iscritta nell'ordine del giorno di domani per la seduta mat-

tutina affinché si faccia la sua discussione dopo terminata quella relativa al trasferimento e definitivo assetto delle cliniche universitarie e degli istituti della Facoltà medica di Napoli.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Del Zio propone che il disegno di legge d'iniziativa di alcuni colleghi per istituzione di una pretura a Terranova Pausania, sia iscritto nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana di domani, dopo che sarà compiuta la discussione del disegno di legge per trasferimento e definitivo assetto delle cliniche universitarie e degli istituti della Facoltà medica di Napoli.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ma è uno svolgimento?

PRESIDENTE. No, no! È la discussione.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ma non c'è il guardasigilli...

FERRACCIÙ. È d'accordo.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Se è d'accordo, ci sono anch'io. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Pongo a partito la proposta dell'onorevole Del Zio.

(È approvata.)

Domani alle 10 ed alle 2 sedute pubbliche.

La seduta è levata alle 7 40.

Ordine del giorno per le tornate di venerdì:

(*Alle ore 10 antimeridiane.*)

1° Seguito della discussione del disegno di legge sul trasferimento e definitivo assetto delle cliniche universitarie e degli istituti della Facoltà medica di Napoli;

2° Istituzione di una pretura nel comune di Terranova-Pausania;

3° Ordinamento degli archivi nazionali;

4° Disposizioni relative agli alienati e ai manicomi pubblici, privati e criminali.

(*Alle ore 2 pomeridiane.*)

1° Seguito della discussione del disegno di legge sul riparto delle somme da assegnarsi alle linee di 2ª e 3ª categoria delle ferrovie complementari;

2° Spesa pel compimento del fabbricato del Ministero della guerra;

3° Provvedimenti per Assab;

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1882

4° Costruzione ed esercizio di una ferrovia diretta fra Roma e Napoli;

5° Incompatibilità parlamentari;

6° Spesa straordinaria per l'attuazione del nuovo ordinamento dell'esercito;

7° Sullo stato degli impiegati civili;

8° Riforma della legge comunale e provinciale;

9° Riforma della legge fondamentale della leva marittima;

10. Disposizioni relative all'emigrazione;

11. Disposizioni a tutela dei lavoratori nella costruzione di edifi, nelle miniere e officine;

12. Riconoscimento giuridico delle società di mutuo soccorso.

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

Roma, 1882 — Tip. Eredi Botta.
