

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

CCCXCI.

TORNATA DI DOMENICA 25 GIUGNO 1882

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. È data lettura di una lettera con la quale il municipio di Brescia invita la Camera a volersi fare rappresentare all'inaugurazione del monumento ad Arnaldo da Brescia — Si estraggono a sorte i nomi di sei deputati incaricati di rappresentare la Camera. — Seguito della discussione del disegno di legge per il riparto delle somme da assegnarsi alle linee di 2^a e 3^a categoria delle ferrovie complementari — Il deputato Di Lenna continua il suo discorso interrotto ieri sull'articolo 7 — Parlano poscia sul medesimo articolo i deputati Picardi, Alli-Maccarani, Del Zio, Indelli, Di Blasio, Oliva, Riberi S., il relatore Gagliardo, il ministro dei lavori pubblici — L'articolo 7 è approvato — Sull'articolo 8 parlano i deputati Lualdi, Brunetti, Nervo, Sanguinetti A., i ministri dei lavori pubblici e delle finanze — Sono approvati gli articoli 8 e 9 — Sull'articolo 10 parlano i deputati Plutino A., Pasquali, Calciati, Francica, Massa, il ministro dei lavori pubblici ed il presidente del Consiglio — Sull'articolo 11 parlano i deputati Ercole, Borgnini, Bianchi, Nervo, il ministro dei lavori pubblici, il relatore Gagliardo — L'articolo 11 ed ultimo è approvato — Sulle petizioni relative a queste linee parlano il relatore, il ministro, il presidente del Consiglio, i deputati Perazzi e Cavalletto — Il presidente della Camera propone una correzione di forma all'articolo 7 già approvato — Il deputato Di San Donato parla sull'ordine del giorno.

La seduta comincia alle ore 2 12 pomeridiane.

Il segretario Ferrini dà lettura del processo verbale della tornata pomeridiana precedente, che è approvato.

COMUNICASI L'INVITO ALLA CAMERA DI FARSI RAPPRESENTARE ALL'INAUGURAZIONE DEL MONUMENTO AD ARNALDO DA BRESCIA.

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza la seguente lettera:

« Brescia, 19 giugno 1882.

« Nel dì 14 del prossimo venturo mese di agosto avrà luogo in Brescia la solenne inaugurazione del monumento ad Arnaldo.

« Pel carattere nazionale che assume tale avvenimento, attesa la sublimità dell'idea che si incarna nell'austera figura del celebre monaco riformatore, questo municipio nutre lusinga che la festa possa

essere resa più grande e significativa dall'intervento di una rappresentanza della Camera, e perciò ho l'onore di porgerle colla presente formale invito.

« Con profondo ossequio,

« Il sindaco: Barbieri. »

Propongo che la Camera voglia delegare una speciale Commissione, composta di sei deputati, per rappresentarla all'inaugurazione del monumento ad Arnaldo da Brescia.

Pongo ai voti questa proposta.

(È approvata.)

Si estrarrà a sorte il nome di 6 deputati...

FAVALE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

FAVALE. Io credo che, anche per questa circostanza si potrebbe seguire il sistema sempre usato, di delegare l'onorevole presidente per scegliere questa Commissione.

Voci. No! no!

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

PRESIDENTE. Onorevole Favale, gli onorevoli colleghi che hanno detto *no*, hanno prevenuta una mia preghiera. Io volevo pregarla di desistere dalla sua proposta e tórre il presidente da una condizione abbastanza difficile, quale è quella di nominare dei suoi colleghi a rappresentare la Camera.

FAVALE. Ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. La ringrazio.

(Segue la estrazione dei nomi dei commissari.)

Gli onorevoli Acquaviva, Ranco, Tittoni, Camici, Di Teano e Fabbricotti rappresenteranno la Camera, insieme con una delegazione della Presidenza, alla inaugurazione del monumento ad Arnaldo in Brescia.

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 sul riparto delle somme da assegnarsi alle linee di 2^a e 3^a categoria delle ferrovie complementari.

Come la Camera ricorda, ieri fu iniziata la discussione dell'articolo 7° sul quale parlò l'onorevole Di Lenna.

Ora l'onorevole di Lenna ha facoltà di proseguire il suo discorso.

DI LENNA. Debbo ringraziare l'onorevole presidente di avermi concesso facoltà di completare quest'oggi le osservazioni, che io intendevo di fare intorno all'articolo 7.

Ieri parlai delle grandi difficoltà che s'incontrano in caso di mobilitazione rispetto al materiale ferroviario da trasporto; accennai in proposito ad alcune osservazioni che il generale Moltke ebbe occasione di fare alla Camera dei signori nella tornata del 17 dicembre 1879: diceva egli « che anche quando non impieghiamo tutte le ferrovie, ci occorrono però sempre i materiali rotabili di tutte le ferrovie stesse. »

Ora se questa osservazione è vera per la Germania, è tanto più vera per noi che in fatto di materiale da trasporto siamo in condizioni molto inferiori a quelle nelle quali è la Prussia, tanto che possiamo dire di avere al confronto appena appena il quarto del materiale da trasporto. Ond'è che io diceva che in caso di guerra noi ci troveremo in condizioni ben serie e difficili per il trasporto delle truppe; imperocchè per fare questo trasporto negli stretti limiti di tempo che la necessità c'impone, saremmo obbligati a sospendere per lungo tempo qualsiasi trasporto su tutte le linee per il servizio pubblico.

Basta accennare a questo fatto per dimostrare quale danno si arrecherebbe al paese per questa sospensione completa di servizio. Ciò dovrebbe necessariamente impensierirci e perciò notava ieri all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che con le ferrovie a scartamento ridotto che si verrebbero a fare, avremmo una quantità di materiale che non sarebbe per nulla utilizzabile in questi trasporti; onde anche aumentando la nostra rete con queste ferrovie, anche aumentando il materiale, ci troveremo per molto tempo nelle condizioni, nelle quali ci troviamo al giorno d'oggi; condizioni ben tristi e ben deplorabili.

Si ripete sempre che le ferrovie al giorno d'oggi sono diventate uno dei mezzi più potenti di guerra. Questo concetto non trova presso noi un'immediata applicazione. Sono le ferrovie, o signori, che permettono di radunare in pochi giorni enormi masse di soldati, mentre, prima che le ferrovie esistessero, occorreva delle settimane e dei mesi. Questo acceleramento portato dalle ferrovie è certamente un grande servizio che esse hanno reso alla civiltà, perchè con ciò si è diminuita anche la durata delle guerre, ed essendo meno lunghe, necessariamente riescono meno disastrose.

Per queste considerazioni tutte le potenze hanno ordinato le loro reti ferroviarie in maniera, di poter ricavare da queste ferrovie il massimo acceleramento possibile nella radunata degli eserciti. E notisi, o signori, che anche un giorno di ritardo può esser fatale: chi arriva in ritardo, trovasi sempre in condizione compromessa, perchè deve subire la legge dell'avversario; e noi vediamo che, secondo questo concetto le principali potenze europee studiano tutti i mezzi per potere abbreviare di un giorno e anche di poche ore il concentramento dei loro eserciti.

E noi in quali condizioni ci troviamo rispetto alle altre potenze? Non ripeterò quello che ho detto altra volta; potrei dire solamente che ci troviamo assai male.

La legge del 1879, è vero che accrescerà di altri 4300 chilometri la nostra rete ferroviaria, ma questi 4300 chilometri, tenendo conto di quelli che abbiamo, non bastano certo per metterci in condizioni di parità colle altre potenze, e ci metteranno poi molto meno in condizioni di parità, se questi 4300 chilometri, o non si faranno come per le linee di terza categoria, la cui costruzione è dubbia, o si faranno a scartamento ridotto, come accennava ieri l'onorevole ministro a proposito della linea Fabriano-Sant'Arcangelo. Io non volevo parlare di nessuna ferrovia in particolare; ma giacchè è stata citata questa ferrovia, dico, che a me pare che abbia

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

una grande importanza militare, se si considera che essa ci permette di passare da Foligno sulla linea adriatica verso Bologna, senza traversare il tratto da Falconara sino a Rimini, tratto esposto al mare e sul quale, non dirò una corazzata, ma anche un piccolo bastimento con qualche cannone può impedire il passaggio.

Infatti, o signori, poniamo che in quelle acque vi fosse un bastimento nemico, e ditemi poi se nelle stazioni come, per esempio, Falconara, si possa fare il servizio, si possa assicurare il passaggio dei treni.

Noi abbiamo delle linee in condizioni ben difficili, come sono tutte le linee litorali, le quali con facilità in qualunque momento potrebbero essere interrotte. Se non facciamo in modo di correggere l'errore commesso per lo passato, con questa quantità di linee litorali poco sicure, che ad ogni momento potrebbero essere interrotte, noi ci troveremo sempre nella condizione deplorabile nella quale ci siamo trovati per molto tempo, e per molto tempo ci troveremo ancora.

Colla legge del 1879 lo Stato ha votato un miliardo e parecchi milioni per costruzioni ferroviarie. Dal momento che si spendono codesti danari nell'interesse economico del paese, a che pro assottigliare questa somma di qualche centinaio di migliaia di lire, od anche di qualche milione, per costruire linee che non potrebbero essere utilizzate? Non sarebbe meglio spendere qualche cosa di più e far sì che queste linee, oltre agli interessi economici, possano servire pure alla difesa del paese?

Questa a me pare cosa naturalissima. Se noi domandiamo che il miliardo votato per le ferrovie diventi un miliardo e 100 milioni, perchè la difesa del paese possa essere assicurata, mi pare che la domanda debba essere trovata da tutti modestissima.

Io non voglio intrattenere a lungo la Camera, e concludendo, dico che ho parlato per debito di coscienza, ed ho detto così alla buona quello che sentiva. Se le mie parole saranno seme che possa produrre quel bene che io desidero, ne sarò ben soddisfatto; ma se queste mie osservazioni non troveranno eco nè ora, nè per l'avvenire, io, per la mia parte, sono nella convinzione, e lo devo dire, che tutte le spese che la Camera ha votate per aumentare la forza dell'esercito a poco varranno, imperciocchè per quest'esercito, che si volle aumentare, mancheranno i mezzi per riunirlo in tempo e per trasportarlo dove ne fosse necessario l'impiego.

PRESIDENTE. L'onorevole Picardi ha facoltà di parlare.

PICARDI. Ho chiesto facoltà di parlare per esporre alcune considerazioni, per le quali, se la Camera è

disposta ad ascoltarmi, a me sembra che non dovrebbe accettarsi la modificazione aggiunta dalla Commissione al disegno di legge presentato dal Ministero per mezzo dell'articolo 7.

Son compreso della legittima impazienza della Camera e mi studierò di essere brevissimo. Veramente è nobile ed abbagliante il principio che la Commissione con quest'articolo proclama, perocchè ha per obiettivo la difesa della nazione. Ma, nonostante lo splendore della bandiera, io credo che l'articolo non può salvarsi, e non merita l'approvazione della Camera.

Per fermo potrebbe sembrare difficile il mio assunto dinanzi ad una Camera che continuamente, e costantemente, si è interessata della difesa nazionale dello Stato, e che, invece d'essere sollecitata essa ha voluto piuttosto sollecitare e costantemente incoraggiare e sospingere il Governo ad essere generoso nelle spese occorrenti all'incremento delle forze militari, e all'assicurazione della migliore difesa del territorio nazionale. Ma non per questo io debbo trattenermi dal rassegnare quelle osservazioni, che a me sembrano evidenti, per escludere l'articolo che la Commissione propone di aggiungere al disegno di legge ministeriale.

Anzitutto osservo che quest'articolo, lungi dal consacrare una qualche disposizione legislativa, non fa che affermare un principio e dare un indirizzo; e basterebbe questa osservazione per farlo respingere, perchè in una disposizione di legge è necessario che si diano delle sanzioni concrete, non essendo proprio e corretto che in un testo di legge si accennino indirizzi, e si affermino solamente dei principii generici, tuttochè retti e indiscutibili.

Questo è un articolo con cui si dà al Governo una facoltà lata, indeterminata, e quindi si va contro ad uno dei precetti più elementari che ci è stato sempre insegnato nell'arte di codificare, questo cioè che, la legge migliore è quella che lascia minore arbitrio a chi deve intenderla ed a chi deve farla eseguire.

La compilazione dell'articolo 7 proposto dalla Commissione, si sarebbe potuto ritenere come razionale, se si fosse proposto alla Camera di portare il suo esame sugli elenchi delle linee che diconsi più importanti sotto il punto di vista militare, e che il Governo ha forniti alla Commissione.

Ma quando non ci è permesso di discutere su questi elenchi, di cui non si chiede neppure l'approvazione; quando non ci è dato di far notare come in essi possano trovarsi delle omissioni; e quando delle omissioni evidentemente ci si possono riscontrare, perciocchè vedo che mancano in quegli elenchi delle intere regioni pur esse italiane, intieramente di-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

menticate, io non posso ritener come maturatamente e completamente studiato il problema molto complesso della difesa dello Stato, e di conseguenza giuridico pericolosa e poco ponderata la disposizione di quell'articolo.

Se si fossero potuti discutere gli elenchi, senza aver bisogno di conoscere a fondo la strategia, si sarebbe potuto far osservare che per gli interessi della difesa dell'intero territorio dello Stato, non è urgente soltanto di custodire le frontiere settentrionali, ma che è urgentissimo eziandio di premunirci contro la possibilità di un'invasione che ci venga per mezzo di truppe, che possono sbarcare sul nostro lungo ed esteso litorale. E per guardarci dai pericoli di queste invasioni, credo che sia di massima importanza di aver modo di mobilitare l'esercito, di poterlo senza indugio e con ogni celerità trasportare da una sponda all'altra del nostro esteso litorale, dove maggiore il pericolo dell'invasione si manifesti.

Dunque, per la sua indeterminatezza, o perchè coll'articolo 7 non si fa che attribuire una facoltà in base a degli elenchi che non si discutono, ma che si accennano soltanto, mi sembrerebbe che l'articolo proposto dalla Commissione a un tempo dica molto e dica nulla. Per questo solo io credo che la Camera dovrebbe respingerlo, per accettare, come fu presentato, il disegno di legge del Ministero.

Ma non era questa l'osservazione sola che io su questo articolo voleva rassegnare. A me sembra evidente che la disposizione di esso nella sua applicazione pratica riesca assolutamente inefficace, almeno nel modo come io credo lo si possa intendere ed applicare. La Camera ha già approvato l'articolo 6, il quale contiene, direi, disposizioni in cui si rannoda e si compendia tutto il congegno e tutto il concetto culminante della legge. Per l'articolo 6 è stabilito che i fondi designati dalla legge del 1879, più le economie che il Ministero crede di poter assicurare sui prezzi unitari in base agli appalti, più i 65 milioni che si sarebbero economizzati momentaneamente per avere la società delle Meridionali assunto la costruzione di quelle linee, debbono tutte queste somme cumulate far fronte agli interessi che è necessario di pagare per anticipare la costruzione delle linee stesse. Sicchè tutti i fondi della cui disponibilità si faceva previsione nella relazione della presente legge, sono interamente distribuiti ed assegnati nel fine di affrettare la costruzione delle linee tutte comprese nelle tabelle. Ora per l'articolo 7, perchè esso possa coesistere ed applicarsi con l'articolo 6, mi sembra evidente che non possa assorbire quei fondi, e che si voglia solamente fare assegnamento su quella parte eventuale e molto pro-

blematica, che potrebbe risparmiarsi od ottenersi dopo adempiuti scrupolosamente tutti gli obblighi che derivano dall'articolo 6. Perciocchè se all'articolo 7 diversa intelligenza volesse darsi, esso sarebbe in completa opposizione colle disposizioni dell'articolo 6 e con l'intero contenuto delle tabelle già dalla Camera completamente e senza alcuna modificazione approvate. Ora dovendo l'una e l'altra disposizione avere una seria esecuzione, l'articolo 7 non potrebbe avere applicazione se non nell'eventuale maggiore risparmio che potrebbesi ottenere su questi fondi. Ma, o signori, la Commissione non ha preveduto un'altra circostanza che è troppo ordinaria e che accade frequentemente, cioè la indeclinabile necessità di provvedere alle maggiori spese.

Siamo oramai troppo pratici tanto nelle aziende private, quanto nelle pubbliche, per sapere che le spese le quali preventivamente si reputano sufficienti, poi per un cumulo di cause imprevedute, nell'esecuzione si verifica costantemente, e nella massima parte dei casi che non riescono bastevoli per condurre a compimento le opere che si vogliono costruire; e sempre occorre di farvi fronte con stanziamenti maggiori.

Questo dobbiamo poi attenderci senz'alcun dubbio nella esecuzione della legge del 1879, dappoichè le previsioni della spesa furono per la massima parte delle linee determinate con criteri troppo generici, nè poteva praticarsi altrimenti, perchè mancavano assolutamente gli studi per il maggior numero delle linee in quella legge indicate.

Quindi io sono nella necessità di domandare alla Commissione ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici, con quali fondi credono di far fronte alle spese maggiori che eventualmente potranno risultare necessarie per la costruzione delle strade i cui fondi furono distribuiti nelle tabelle approvate coll'articolo 6?

Non credo che loro riuscirà facile di rispondere a questo mio quesito.

Se dunque l'articolo 7 non può avere effetto che sui maggiori e troppo eventuali risparmi; e se questi maggiori eventuali risparmi debbono prima d'ogni altro, almeno come io la intendo, far fronte alle spese maggiori e alle spese reali, che si sono potute solo per approssimazione e senza studi concreti anteriormente stabilire, io credo che l'articolo riesca assolutamente inefficace. Ed in ciò maggiormente mi confermo ricordandomi la discussione che ebbe luogo in occasione della legge del 1879, quando determinandosi il concorso delle provincie e dei comuni si stabiliva che tale concorso dovesse essere commisurato non già sull'ammontare della spesa preventivamente assegnata alla linea, ma sulla

spesa reale; e ciò si disponeva nella legge appunto perchè si era convinti, che le spese reali per il più delle volte sarebbero riuscite molto maggiori di quelle preventivamente calcolate.

Dunque, l'articolo 7, a mio modo di vedere, non potrebbe essere accettato anche perchè inefficace.

Se fosse produttivo di alcun effetto pratico non potrebbe nemmeno accettarsi l'articolo 7 per altre più valide considerazioni; perchè esso è in perfetta contraddizione colle disposizioni della legge del 1879.

All'articolo 15 della legge del 1879 fu stabilito un ordine di preferenza nella costruzione delle linee; e qui debbo anche ricordare come il concetto dominante di quella legge sia stato quello di dare a tutte le popolazioni italiane quello sviluppo ferroviario, senza il quale era impossibile di promuovere lo sviluppo economico di tutte le provincie; e ricordo che la relazione di quella legge fu con questo proposito accompagnata da una tabella o quadro, il quale rilevava le sconcertanti proporzioni con cui le diverse provincie d'Italia erano dotate di ferrovie.

Con la legge stessa del 1879 non furono però dimenticati gli interessi militari, perchè le strade che avevano un interesse militare di prim'ordine furono non solo comprese, ma ottennero un posto privilegiato nella prima categoria; non dobbiamo però dimenticare che si volle nel tempo stesso provvedere allo sviluppo economico del paese, e la legge del 1879 fu accolta col plauso generale delle popolazioni, appunto perchè provvedeva agli interessi economici di tutte le provincie, e in qualche guisa cominciava a venire in soccorso di quelle provincie, che maggiormente dello sviluppo della viabilità ferroviaria sentivano e sentono tuttora la mancanza.

Inoltre l'articolo 15 della legge del 1879 stabilì nettamente un ordine di preferenza; e perchè le disposizioni sieno meglio ricordate, le leggerò testualmente. All'articolo 15 così è detto: « Se per la costruzione delle linee, di cui agli articoli 3, 5 e 10, vi saranno offerte di concorso per parte degli enti interessati, maggiori almeno d'un decimo della quota fissata dagli articoli 4, 5, 11; vi si avrà riguardo nel determinare l'ordine della costruzione delle linee stesse. »

Dunque la legge del 1879 stabiliva fra linea e linea, un ordine di preferenza; ed era il Parlamento italiano che incoraggiava gli enti interessati ad essere più generosi nelle loro profferte, permettendo che quando generosi fossero nelle loro profferte, le loro linee si sarebbero a preferenza costruite. Chi è, signori, che vorrà, di fronte alle provincie ed ai co-

muni, mancare alla fede di una solenne promessa, che dalla legge proviene?

E qui mi permetta l'onorevole Commissione di notare, come fra i molti documenti che furono con la relazione della Commissione raccolti e presentati, ne manca uno, che sotto questo riguardo aveva un'importanza grandissima. La Commissione ha presentato alla Camera il quadro contenente le offerte volontarie, che eransi fatte per le strade di 3ª categoria per ottenere il beneficio della prelazione nella costruzione, beneficio concesso dalla legge del 1879 con l'articolo 15.

Or io domanderei: perchè l'ugual quadro per le strade di 2ª categoria non fu presentato? Se si fosse presentato, signori, l'ingiustizia che io lamento, sarebbe dimostrata ancor più flagrante; perchè le provincie italiane facendo assegnamento sulla legge, e sicure che il Parlamento non avrebbe negato fede alle sue sanzioni, furono sollecite, specialmente quelle che più urgente sentivano il bisogno dello sviluppo ferroviario, a fare le loro offerte volontarie e ad aumentare il concorso che la legge aveva loro assegnato; a tanto sacrificio si rassegnarono al solo fine di avere la promessa preferenza nell'ordine della costruzione.

Quindi io dico: se l'articolo 7 potrà essere efficace, ciò che io non credo, come potete conciliarlo con i diritti irrevocabilmente acquistati dalle provincie, che abbiano offerto un maggior concorso in base all'articolo 15 della legge del 1879? Sarà questa preferenza che si fa dipendere dalla volontà del Governo, tale da vincere la preferenza acquisita in base all'articolo 15 della legge del 1879? Io non credo che possa ciò lealmente permettersi da chi realmente vuole che la legge sia eseguita.

Di più, l'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva nella discussione generale, come egli era disposto ad accettare l'articolo 7 piuttosto che come una sanzione, come una raccomandazione, come un consiglio. Io lascio considerare alla Camera come possano essere conciliabili i concetti elastici e sempre discutibili del consiglio, o della raccomandazione col precetto imperioso che deve vedersi nella legge.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva ieri come egli, colla legge del 1879, che fu con tanto plauso accolta dalla nazione intera, ebbe dal Parlamento consegnata una fortezza, che egli, da bravo comandante, avrebbe difeso fino agli estremi, che egli avrebbe difeso a tutta oltranza. Ora io, incoraggiandolo a perseverare in questo indirizzo, concludo dicendogli: continui onorevole ministro a difendere questa fortezza e ci fornisca prove continue del suo valore e della sua fermezza su cui fac-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

ciamo assegnamento; ma tenga presente altresì che per difenderla bene non deve solamente limitarsi ad impedire la breccia che si vorrebbe aprire coll'emendamento presentato dall'onorevole Di Lenna, ma deve perfino rifiutare la facoltà di schiudere ella stesso la porta, perchè così solo potrà assicurare coloro che nella sua difesa debbono ogni fiducia riporre.

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

ALLI-MACCARANI. Questa parte della legge è importantissima, inquantochè concerne il sistema finanziario per il quale le linee ferroviarie possono diventare una realtà. E perciò a me pareva occasione a molte e serie riflessioni, sia per il sistema finanziario in sè stesso, sia per richiamare l'onorevole ministro ad occuparsi seriamente della condizione che si fa alle varie provincie, comuni ed agli altri enti i quali da questa legge vengono chiamati a concorso di spese. I quali enti anche troppo gravati attualmente sono stati di continuo colpiti da ferite per dardi che abbiamo dovuto scagliare, a scapito delle loro finanze all'oggetto di tutelare l'interesse delle finanze generali della nazione per avvicinarci coll'ottenuto pareggio dei bilanci all'abolizione ormai iniziata del corso forzoso.

Quindi io sarei dovuto entrare in un ordine di discussione molto vasto. Peraltro in parte e abilmente mi ha proceduto l'onorevole Picardi. Confido che se il tema, come a me pare, dà occasione a disputare su gravissimi argomenti, non mancheranno altri in materia finanziaria più di me competenti che si faranno a svolgerlo.

Principalmente poi rifletto che ormai su questa legge si son fatte tante e tante considerazioni; si è con abili discorsi percorsa l'Italia da un capo all'altro e trattata la materia con ogni diligenza, sicchè or sotto un punto di vista or sotto l'altro tutto quello che potrebbe dirsi ha dovuto essere considerato di guisa, che poco si possa aggiungere di speciale. Nè mi sento capace di tanta disinvoltura da impegnare di nuovo in così stringente momento i miei colleghi a sentire un discorso, che dovrebbe esser breve o risparmiarsi. Per conseguenza rinunzio alla facoltà di parlare e mi limito a raccomandare all'onorevole ministro di prendere in serio esame le condizioni dei comuni e delle provincie in rapporto a questa legge, e provvedere perchè non debbano sopportare sacrifici eccedenti le loro forze e al tempo medesimo per la loro impotenza non rimanga il paese privato dei benefici, che la legge attuale sarebbe destinata a produrre.

PRESIDENTE. Ha finito?

ALLI-MACCARANI. Sì, sì!

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Del Zio.

DEL ZIO. Signori, l'articolo 7 può definirsi l'articolo delle velocità comparate delle nuove ferrovie onde iscoprire nella qualità, nella potenzialità comune a tutte di poter servire alla difesa del paese quali, fra di esse, abbiano questo carattere, in modo più prominente, più spiccato, e quindi guadagnino un primato, un titolo, una palma per la più celere costruzione nel tempo.

Questo, articolo, signori, mi porrà in relativa opposizione cogli apprezzamenti testè addotti con molto accorgimento dall'onorevole Picardi, ma forse al fine dell'esame ci troveremo concordi nelle conclusioni.

Questo articolo è novatore, è creazione della Giunta. Imperocchè come ognuno di voi avrà potuto rilevare, tutti gli altri restano nell'orbita delle proposte ministeriali; o se in parte se ne distinguono, le distinzioni si riducono a varietà di forme per meglio chiarire la legge nelle sue applicazioni al bilancio dei lavori pubblici. Esse non ne mutano la sostanza, ed anche gli articoli 11 e 12 non escono dall'argomento centrale degli onorevoli Magliani e Baccarini.

Il vero articolo novatore, dunque, come è già detto, è l'articolo 7, che merita perciò di essere considerato con benevola attenzione e senza alcun preconcetto che possa impedirne l'esatto apprezzamento.

L'onorevole relatore alla pagina settima, seconda colonna della sua elegante relazione, ha sostenuto « che sarebbe stato ottimo consiglio per le linee di interesse commerciale di procedere nella costruzione con un *piano regolatore*, cominciando da quelle la cui preparazione economica esiste, e procedendo alle altre mano mano che la preparazione si faccia. » Se no, le ferrovie si potrebbero bensì costruire, ma senza la capacità del soldo remuneratore, nè potrebbero allettare il capitale a nuove imprese.

Ma l'analisi di questo concetto fu abbandonata dall'onorevole relatore, perchè conduce ad un vero calcolo infinitesimale sul sistema delle invenzioni moderne; e più che l'opera di una singola Giunta, o di un singolo relatore, non potrebbe essere che il parto di un ufficio di statistica subordinato all'alto consiglio di un comitato direttore, composto dei più distinti ingegni del Ministero dei lavori pubblici, dell'agricoltura e commercio e delle finanze.

Ma se la fortuna, o signori, non ha concesso all'onorevole Gagliardo di svolgere le grandi linee di un *piano regolatore* delle ferrovie commerciali, gli

ha data nell'articolo 7 la possibilità d'indicare con quali concetti possa essere sbozzato e definito un piano regolatore delle ferrovie militari. Domandiamo dunque: sino a che punto, egli e la Giunta, sono riusciti in questo novello assunto? Non vi ha dubbio che si possa trasformare la prima idea nella seconda; ma a far bene occorre, non solo di ammettere che vi sia il principio, l'ideale di un piano regolatore delle ferrovie strategiche, ma riconoscere che l'unico metodo capace d'istituirlo, di fondarlo sia il metodo costituzionale.

Senza di ciò si potrebbe far opera erudita, ingegnosa, plausibile, ma col malcontento della Camera, che rappresenta la sovranità nazionale, e che vuole rispettata la logica delle sue grandi discussioni. Insomma, senza spiegazioni condotte col vero metodo costituzionale, l'articolo 7 o dovrebbe essere respinto, come propone l'onorevole Picardi, o condurrebbe più tardi ad un vero voto di censura contro gli onorevoli ministri dei lavori pubblici e della guerra.

Esaminiamolo dunque, come già dissi, con animo sereno, e vediamo come possa darci il principio e il metodo per fondare il piano regolatore delle ferrovie strategiche.

Quest'articolo, come ognuno di noi ha potuto notare, si decompone in tre parti. Colla prima si autorizza il ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quello della guerra, a provvedere in un periodo di tempo più breve di quello stabilito dalle tabelle *a* e *b*, alla costruzione delle ferrovie in esse iscritte, che avessero maggiore importanza nella difesa del paese. Colla seconda lo si autorizza a far ciò con una condizionale prescritta, cioè co' mezzi di cui all'articolo 8. Colla terza finalmente s'impone che tale acceleramento delle costruzioni debba essere condotto con alcune speciali cautele, derivanti dall'unità composta della logica anteriore del Parlamento, e de' nuovi bisogni che la nazione fa sentire alla Assemblea. Ciò risulta dal raffronto dell'articolo coll' intestazione preposta alle tre categorie che compongono lo specchio annesso alla relazione, e diviso in due allegati. Se non si bada a tale unità composta, non si fonda il piano regolatore delle ferrovie strategiche.

Tale essendo dunque la struttura complessiva dell'articolo in esame, è facile vedere ch'esso implica due problemi distinti.

Il primo è d'indole finanziaria-economica e può formolarsi in questi termini: v'è corrispondenza, equazione tra i mezzi ed il fine che la Giunta ed il Ministero si propongono? La Commissione, a pagina 10, ha dichiarato « che il sistema delle anticipazioni proposte dal Governo è meno buono di

quello dell'anticipata emissione di rendita »; ma posta al bivio di accettare un sistema solo eventualmente buono, o rinunciare all'acceleramento delle costruzioni ferroviarie, fra due mali, come essa dice scelse il minore, ed analizzate le tre scaturigini da cui dipendono i mezzi, accettò di fare cardine economico della legge, una *precisione finora giustificata dall'esperienza*; quella cioè dei *risparmi* sui ribassi d'asta per far fronte agli interessi delle anticipazioni.

Volendo essere più severa, nella critica, la Giunta avrebbe dovuto rinunciare ad alcune riforme diventate assolutamente urgenti per l'apertura del Gottardo, e respingere inoltre alcuni benefici di rapidità, che non ostante i difetti della legge fondamentale si crede che debba essa produrre.

Io non combatto, o signori, siffatto modo di vedere dell'onorevole Commissione; anzi mi arrendo alle spiegazioni date dall'onorevole ministro Baccharini. Facendo sua una osservazione che si trova nella relazione dell'onorevole Gagliardo, egli affermò che il Governo non avrebbe avuto difficoltà di cangiare sistema quando, mutate in meglio le condizioni della finanza (nell'intervallo di tempo, che è abbracciato dalla presente legge), tornasse equo e possibile di entrare in altra via e di appropriarsi altri mezzi capaci di realizzare più efficacemente lo scopo della legge. Talchè Giunta, Ministero e Camera, ponendosi su questo terreno di equità e di fede, non fanno, a mio modo di vedere, cosa contraria alla ragione. Imperocchè pur troppo bisogna sempre contentarsi del buono, essendo l'ottimo, se ideato dall'uomo, un nemico del progresso. Ma, se coll'occhio della fede vediamo in rose l'avvenire, e ci arrendiamo alla soluzione prodotta nel primo problema, possiamo noi, con altrettanta liberalità di animo, accedere alle poche indicazioni che dà la Giunta per risolvere il secondo problema, racchiuso nella terza parte dell'articolo in esame? Questo secondo problema si potrebbe così formulare: Le preferenze stabilite dalla legge del 1879 sono emendate, o distrutte dall'elenco delle linee militari, fatto dal ministro della guerra?

Io credo che questo secondo problema meritasse maggiore studio, ed analisi più accurata di quella che si legge nella relazione. Voi avete già udito le obiezioni dell'onorevole Picardi.

Con questo articolo, egli ha detto, si innalza una bandiera più abbagliante che veritiera, si prescrivono indirizzi senza sanzioni e senza limiti; non si abbraccia la questione dell'utilità militare delle ferrovie su tutto il teatro geografico della nazione; nella sua applicazione pratica riesce inefficace, e dovrà trovarsi in aperta contraddizione con le di-

sposizioni tassative dell'articolo 15 della legge del 1879.

È evidente insomma che il secondo problema abbisognava di determinazioni e spiegazioni maggiori. Ciò non essendo stato fatto, mi sia permesso di addurre alcuni dettagli e ricordi, che forse varranno a togliere dalla mente dell'onorevole Picardi il convincimento che l'articolo nella pratica applicazione sia inemendabile e che si debba sottoporlo a formale condanna.

Il Governo, a mio avviso, nell'attuazione dell'articolo, dovrebbe procedere con due regole, con due cautele: una, che chiamerò inviolabile e impregiudicabile; l'altra prudenziale, discrezionale.

La prima, o signori, è sacra, abbraccia le guarentigie del passato e determina con tutta esattezza quel metodo che i due ministri dovrebbero seguire nell'istituzione del piano regolatore delle linee strategiche tanto desiderate.

Infatti, nelle due tornate del 10 giugno 1879, la mattutina e la vespertina, la Commissione di quel tempo, a voti unanimi, deliberò che vi sarebbe stata una classificazione generale delle linee ferroviarie; che questa classificazione si sarebbe fatta con tre criteri: l'economico, il militare ed il politico.

Il mio carissimo amico e collega, l'onorevole Di Blasio ne propose, e fece accettare un quarto criterio, cioè *dei diritti acquisiti*, il criterio che io chiamerò *religioso* (*Si ride*), perchè nulla è più sacro ai popoli, quanto l'ossequio della legge, e la legge è sempre parte della religione naturale.

E qui, o signori, vi prego di notare un curioso incontro di circostanze.

L'onorevole Di Blasio introduceva in quel tempo il quarto criterio per assicurare alle popolazioni la stabilità di alcune linee che tuttochè votate nelle legislature anteriori, erano state poi con successive proposte, o tolte ai corpi morali interessati o messe in dubbio. Oggi intanto il suo criterio acquista senso universale, sistematico, e diventa il più utile per l'istituzione del piano regolatore delle ferrovie strategiche.

Esso coprirebbe col manto di una irrevocabilità religiosa tutte le tre categorie che l'onorevole Picardi a buon diritto desidera tutelare.

Questa trilogia di criteri, coll'aggiunta dell'onorevole Di Blasio, fu fedelissimamente seguita dalla Commissione del 1879 nello studio di tutte le linee; penetrò da parte a parte tutta la brillante relazione dell'onorevole Morana, che venne con plausi approvata precisamente pel rilievo dato alla questione militare nella risoluzione del grande problema delle nuove costruzioni ferroviarie del regno.

Essa è la base, è il precedente più sicuro per ri-

muovere le difficoltà e per togliere ogni abuso d'interpretazione allorchè si tratterà di sapere quali sono veramente le linee le quali hanno acquisito il diritto di essere costrutte con brevità maggiore del tempo per motivi di strategia.

La relazione ebbe il concorso di commissari distintissimi nelle cognizioni militari, e nella Camera un immenso commento di giudizi in contraddittorio. Basterà ricordare i nomi degli onorevoli Ricotti, Bertolè, Zanolini, Baratieri, Di Gaeta e Marselli. (*Conversazioni fra il ministro Baccarini e il deputato Indelli*)

Ora dunque io desidero si risponda a queste istanze: se la Camera dà facoltà agli onorevoli ministri dei lavori pubblici e della guerra di fare il piano regolatore delle ferrovie strategiche, si atterranno essi ai due documenti, al filo conduttore testè segnalato? La relazione dell'onorevole Morana, e il grande dibattimento avvenuto sulla legge del 1879, resteranno per l'amministrazione e per tutte le autorità dipendenti, come il vangelo, l'ermeneutica, e l'archivio giuridico da cui si debbono trarre i lumi e gl'indizi necessari ad appianare le questioni che si riferiscono alle linee che meriteranno l'acceleramento della costruzione nel tempo?

Se gli onorevoli ministri dichiareranno tassativamente che tale appunto è il loro pensiero, la loro regola di condotta per determinare il costo, e l'importanza militare relativa delle varie linee l'articolo 7 potrebbe essere accettato, diverrebbe l'espressione di un nuovo impegno a far valere la giustizia, la logica, la verità; un nuovo stimolo per procedere con piena conoscenza di causa alla costituzione di quel piano regolatore, che forma l'oggetto delle attuali controversie.

Ed ora, o signori, prima di passare all'analisi di quel secondo genere di cautele che ho chiamato discrezionale, prudenziale nell'esecuzione che il Governo farà dell'articolo 7, permettetemi che io ponga in debito rilievo la testimonianza che la nuova Giunta, e in ispecie l'onorevole Gagliardo, hanno dato alla grande trilogia dei criteri sancita dalla legge del 1879.

Invitta, misteriosa, penetrevole è sempre la forza, l'astuzia del vero, e fa spesso prorompere la sua luce da circostanze inaspettate. L'onorevole relatore, o signori, sottoscrive con amore, con gioia al ternario dei criteri fissati dalla legge precitata; ma si serve (ed è questa la novità) di alcuni pensieri e frasi bellissime dell'onorevole Correnti (scritte in una relazione anteriore sulle ferrovie) per consacrare colla virtù, coll'entusiasmo dell'arte e della poesia quanto di bontà, di utilità si racchiude nella triade summentovata.

L'onorevole Correnti aveva dovuto fare osservare che la geografia italiana è difficile, che il partitore Appennino la frastaglia in cento guise, e che spetta quindi alla vaporiera di correggerne la membratura s fibrata. Essa di più deve giovare all'arte bellica, permettendo che l'esercito si trasporti con ali di fuoco da un punto all'altro della penisola.

Finalmente essa deve cementare l'unità morale della nazione.

Noi riconosciamo che l'onorevole relatore non poteva scegliere un testo più eloquente per segnalare la triplice funzione del meccanismo ferroviario, che costituisce la sintesi di tutte le invenzioni moderne. E di fatti noi non possiamo attribuire al genio delle scoperte, e alle sue creazioni, il solo significato di dover provvedere ai bisogni fisici ed economici del genere umano; esse hanno un mandato più alto, che è quello appunto di cementare, di consolidare la fratellanza, d'ingrandire la virtù, e di tenere sempre più in alto fra i popoli, l'unità di Italia, che è il prototipo, l'ideale di un comune progresso.

Letiziamoci dunque, o signori, di questa testimonianza, che consacra il vincolo di ragione, di lavoro, di giustizia tra la Giunta attuale e la passata, fra la nostra Legislatura e tutto il passato del regno nella quistione ferroviaria!

Ed ora non mi resta che di correre rapidamente sul punto più difficile del mio tema, cioè su quella parte prudenziale, discrezionale di libertà, lasciata necessariamente al potere nella istituzione del piano regolatore delle ferrovie strategiche.

Per quali ragioni, o signori, dobbiamo pure tollerare che il Governo usi di una sua propria iniziativa per immegliare l'opera del 1879, ed aggiungere (quando si potrà) nuove linee militari a quelle già fisse, e preferite? Io addurrò i fatti, e sono certo che l'onorevole Picardi sarà contento di trovare un punto di colleganza...

GAGLIARDO, relatore. Domando di parlare.

DEL ZIO... e che vorrà poi ritirare la sua proposta.

La Giunta del 1879 non poté proseguire l'applicazione del criterio militare a tutte le linee comprese nelle tre categorie, com'ella studiava, e non lo poté per due ragioni.

La prima era di tempo. Dopo 40 sedute (che avevano composto il primo periodo de' suoi lavori) si era giunti alla fine d'agosto, e bisognava ad ogni costo che la relazione fosse distesa con rapidità, per essere distribuita subito ai deputati e divenire oggetto delle prime discussioni alla riapertura del Parlamento.

La seconda ragione era sostanziale. La Commis-

sione non aveva potuto proseguire i suoi studi al di là del parallelo di Potenza. E ciò per un doppio ostacolo che trovò per via, e che era superiore alla sua buona volontà. Da un lato si trovava ella scissa perchè la linea Eboli-Reggio veniva reclamata, con opposto ordine di ragioni, da due gruppi eguali di commissari, il primo fautore dell'andamento interno pel Vallo di Diano, l'altro dell'esterno lungo il versante tirreno; e dall'altro lato, con eguale difficoltà si trovava ella scissa per le dispute insorte intorno alla direzione, che dalla linea basentana doveva prendere quella trasversale, che trova sbocco nella valle dell'Ofanto, all'incontro della grande linea longitudinale che distaccandosi dal Melfese per Venosa Altamura e Giccia deve giungere a Taranto.

Noti dunque la Camera che siffatta incompiutezza di esame non era nè punto nè poco nella mente della Commissione; il limite le veniva imposto da necessità esteriore, da mancanza di studi tecnici definitivi e da conflitti d'interessi non ancora superati, o concordati.

La Commissione però seppe riparare a tale involontaria imperfezione dell'opera propria nel miglior modo che le fu possibile. Se ella non poté iscrivere nelle tabelle la grande linea calabrese interna, che vedo ora designata nel secondo specchio dell'onorevole Ferrero (specchio, sia detto in parentesi, che l'onorevole Gagliardo crede composto di 11 linee, mentre in realtà ne enumera 17) ottenne dal Ministero la notevolissima diramazione che pel vallo di Diano va a Castrocucco. L'altra linea, essenzialmente strategica, è quella precitata che da Candela e Fiumara d'Atella va incontro alla Eboli-Potenza. È soprattutto merito degli onorevoli Depretis, Baccarini e Cairoli il suo trionfo, e conserverò loro nel mio cuore un'eterna gratitudine. In verità essa fu sulle prime iscritta ipoteticamente, perchè era dubbio se l'ingegnere Pesapane, autorizzato già dall'onorevole Zanardelli, pei studi delle altre linee del Melfese fosse giunto in tempo a compiere le sue ricerche per accertare se il tracciato strategico convenisse attaccarlo a Baragiano, a Vaglio o a Potenza. Ma una fede ardentissima vinse tutte le remore, e finalmente questa linea prese pure il suo posto.

Come vedete dunque, onorevoli colleghi, l'opera della Giunta del 1879 uscì come Minerva dal capo di Giove, cioè dalla forza delle cose, dall'intelligenza collettiva. Fu composta essenzialmente da alcuni valichi alpini, dai passaggi appenninici, dalla dorsale, dalle grandi linee longitudinali, interne e littorali, e finalmente da due gigantesche diramazioni, una pel Vallo di Diano e l'altra per la valle dell'Ofanto. Così nel miglior modo possibile e sotto tutti i più cospicui aspetti venne applicato il criterio

militare su tutta la rete ferroviaria della geografia nazionale.

E qui chiedo facoltà alla Camera di narrare un dettaglio che sebbene mi riguardi personalmente, giova a mostrare con quanta larghezza e magnanimità di vedute vennero allora condotte le ricerche, e come sia desiderevole che ora il Governo non ne lasci disperdere o isterilire gli effetti.

Ho già detto che il carattere militare delle linee principali al di là di Potenza non era sufficientemente dimostrato alla Giunta nell'agosto del 1878. Per quello che da Potenza deve scendere ad Atella, io scrissi un rapporto, ne diedi lettura al collega Marselli, e lo diressi al ministro della guerra di quel tempo, il senatore Bonelli. (Prego anzi l'onorevole presidente della Camera a darmi facoltà che, in calce al mio discorso, io pubblichi oggi tale rapporto.) (*Vedi in fine del resoconto*) Lo scrissi perchè nelle ore solenni, sacrosanto, legittimo è lo zelo di ogni patriotta, perchè chiesi ed ottenni l'ausilio del generale Menabrea, che benchè lontano non disdegnò di appoggiare il mio modesto lavoro; e perchè le commendatizie furono direttamente fatte presso il presidente del Consiglio, l'onorevole Cairoli, che trasmise al ministro della guerra il rapporto.

Or, come va che avendo io avuto occasione di accennare a questi precedenti nell'ultima discussione per le spese straordinarie sui provvedimenti militari, l'attuale ministro della guerra non abbia creduto di esporre in proposito le sue idee all'attuale Commissione? Emetta il suo giudizio, perchè se i popoli debbono conservare o abbandonare un disegno, una speranza, debbono farlo in omaggio alla verità ed alla giustizia, e non già per motivi che nessuno può intendere, che restano nel velo della trascuranza o dell'oblio. Desidero, inoltre, che faccia altrettanto per le altre linee più notevoli, e per quelle che dovessero ancora iscriversi nelle tabelle. Così il potere discrezionale, prudenziale verrà usato e controllato.

Ma se questo aneddoto, o signori, vi lascia indifferenti, se trovate temerario o dannevole che v'abbia trattenuto per poco delle mie cose, io purificherò me stesso ed espierò il mio fallo, chiudendo il mio discorso con alcune considerazioni, che mi ridaranno, spero, la vostra indulgenza.

Ho dimostrato con qual metodo costituzionale dovrebbe essere composto il piano regolatore delle ferrovie strategiche su tutto il suolo della penisola, e con quali regole di decoro e di prudenza dovrebbe essere attuato di concerto dagli onorevoli ministri dei lavori pubblici e della guerra.

Urge che ciò sia fatto, e per mostrarvi colla rapidità del fulmine la verità dell'urgenza, chiamerò in

mio aiuto una pagina dell'antica storia italiana, una pagina piena di poesia, di eloquenza e d'interesse morale.

Narra Appiano, nel libro VIII delle guerre puniche, come un giorno Giulio Cesare si trovasse accampato presso gli avanzi di Cartagine. Preso da stanchezza, si addormentò e vide in sogno una grande armata la quale sembrava piangesse. Desto, in sussulto, e profondamente turbato dalla visione si rivolse, come atterrito, agli astanti. Quest'armata in lagrime che chiedeva pietà non era forse la grande armata delle nazioni prostrate dal ferro della conquista romana? Cesare intese il grido della coscienza, e chieste le sue tavolette, vi scrisse sopra queste misteriose parole *Colonizzare Cartagine!* ed ordinò poco dopo che fosse rialzato l'antico centro dei fenici mediterranei, e ricostrutta Corinto. Nè crediate, o signori, che io divaghi dall'argomento.

Ogni qualvolta si agitano i problemi dell'Africa si agitano le eventualità di una guerra marina e rivierasca. Convengo nell'idea che il braccio della nazione debba essere libero, disciplinato, potente nella valle superiore del Po. Ma il nemico, per conflitti che sorgessero nell'Adriatico, nell'Egeo, nell'Asia Minore, può appunto avere interesse di osteggiare, di fermare quel braccio nella vasta e ricca pianura lombarda per essere più libero sul mare, e togliere o contrastare all'Italia l'egemonia della civiltà, sul Mediterraneo. È vero ancora che voi potrete essere minacciati, tormentati sulle spalle superiori dello Appennino, e perciò fate benissimo coi campi trincerati, e colle altre opere dell'arte bellica, a prevedere, a calcolare tutte le eventualità degli assalti. Ma se vi resteranno fiorenti, armate, libere, pronte a salire sulle navi le popolazioni delle coste, voi sarete sempre invincibili, e nessuno strapperà alla patria quella corona, per cui fu sempre appellata regina delle nazioni. I Cartaginesi imposero un trattato oneroso ai Romani, ed essi di rimbalzo fortificarono subito Pergi, Anzi, Terracina, Ponza, Ostia, Ardea, Circei, Minturno, Sinuessa, Pesto, Sena gallica, Rimini. Mille anni dopo Mogèhid, coi suoi arabi fulminanti percosse la Sardegna, ma Roma vi oppose la lega marina dei Genovesi, Pisani e Sardi, e Museto fu respinto e restò scornato. Sicchè costruite, o signori, sistematicamente nella penisola le ferrovie strategiche, ed allora sì, come disse l'onorevole Gagliardo, con ali di feroce vedrete muoversi l'esercito per difendere con tutto il popolo la libertà, il diritto, la egemonia d'Italia.

Signori, le nazioni che Giulio Cesare vide in lagrime non piangono più; sono risorte al seguito del risorgimento d'Italia. Il nostro riscatto non ha soltanto carattere autogenico, proprio, locale; è

simbolico, è sociale e non solo si estende a tutti i popoli dell'occidente che al pari di noi sono liberi, sono costituzionalizzati; che hanno lingue, leggi, storie e missioni distinte nella civiltà comune, ma si estende e si riferisce ancor più ai sistemi inferiori ed esteriori all'Europa che debbono essere decomposti, trasformati, assimilati; si riferisce ad aspirazioni, a bisogni di genti ignote e lontane che attendono la nostra buona novella, e per le quali magnanime imprese riesce ancora fatale la guerra nei mari orientali e in altre plaghe.

Giunto è dunque l'istante di ricordare, senza asprezze, senza vanagloria che Roma ha ripreso tutte le sue capitali, che il popolo italiano conosce *ab antiquo* la vera giustizia; che non ebbe, e non avrà mai due pesi e due misure nelle mani, e che vuole compiere la sua nuova missione all'estero nel mondo dei popoli dando all'interno lo spettacolo di una patria libera, giusta, contenta, fratellevole in tutte le regioni, in tutte le provincie del regno.

Perciò signori, io terminerò il mio discorso, raccomandando alla Camera di approvare l'articolo 7; di approvarlo nell'intendimento che l'onorevole ministro della guerra e l'onorevole ministro dei lavori pubblici sapranno comporre il vero piano regolatore delle ferrovie strategiche; comporlo colle guide da me segnalate e che non offendono nessuno, perchè l'opera della Giunta del 1879, e la colossale discussione che ne seguì, fu opera collettiva, e pegno e segno dell'alto intelletto e cuore del Parlamento. E, chi sa? In questo rimaneggio, in questa migliore revisione delle prime tabelle, del nuovo specchio, degli allegati, qualche lacuna verrà tolta, qualche ingiustizia eliminata e qualche addizione legittimata.

Lo spirito di equità, di prudenza politica, avrà vittoria completa ed oso sperare che anche la Candela-Santa Venere-Potenza (la mia *Cenerentola* fra le sorelle più vispe e più fortunate) troverà il posto che giustizia le assegna. In ogni caso però, dichiaro che le vorrò fino agli ultimi giorni della mia vita un amore puro ed immutabile. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

Voci. La chiusura! la chiusura!

INDELLI. Dirò pochissime parole. Questo articolo che ha suscitato tante preoccupazioni, son sicuro che dopo le spiegazioni che vi darà l'onorevole ministro, e particolarmente l'onorevole Commissione che l'ha proposto, sarà accettato nel suo concetto. Esso fa rimaner fermo tutto quello che si stabilisce relativamente a tutte le linee delle tabelle A e B e in base alla legge del 1879. Ma la Commissione con questo articolo vuol dare delle facoltà eccezionali al Governo, e sempre coi mezzi propri di cui le linee

speciali possono disporre, di abbreviare maggiormente il tempo della costruzione, quando vi sia urgenza per la difesa nazionale. Ritengo che questo e non altro sia il concetto dell'articolo proposto. La Commissione non credo voglia pregiudicare le altre linee, e lo ritengo anzi per fermo. Per le altre linee rimane quello che è stato disposto negli articoli votati, e sempre in base alla legge del 1879. Le facoltà che il Governo avrà da questo articolo 7 per tutte le altre linee rimangono ferme e inalterate.

A che provvede infatti questo progetto di legge? Esso si propone di dare i mezzi al Governo di abbreviare il periodo di costruzione delle linee iscritte nelle tabelle, con l'anticipazione degli appalti e con gli altri mezzi di cui parla l'articolo 8, che non ancora abbiamo votato. Quindi bisogna aver presente questo articolo per poter capire che cosa dice l'articolo 7. L'articolo 8 si esprime così:

« Alle maggiori somme che occorrono per gli effetti del riparto stabilito cogli articoli precedenti, si provvederà col fondo che resterà disponibile sugli assegni per le linee assunte dalla società delle ferrovie meridionali con la legge 23 luglio 1881, numero 334 (serie 3^a) e mediante anticipazioni che il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a stipulare con gli accollatari anche con corrisposizioni di un annuo interesse non maggiore del 5 per cento, a decorrere dal giorno in cui i pagamenti sarebbero legalmente dovuti fino a quello in cui saranno effettuati.

« Per la decorrenza degli interessi si terrà conto del disposto dell'articolo 9 della legge 5 giugno 1881, n° 240 (serie 3^a). »

Cosicchè, o signori, con questo disegno di legge non si fa altro che, lasciando fermo tutto il disposto della legge del 1879, gli assegni, le preferenze e i riparti per categorie della detta legge 1879, che non sono menomamente alterati, proporre i mezzi per affrettare le costruzioni.

Tutte le prescrizioni degli articoli 15 e 9 della legge 1879, per la preferenza alle quali possono aver diritto le diverse linee, sia in pro dei capoluoghi di provincia, sia di quelle linee per le quali la provincia e consorzi offrono contributi maggiori, rimangono ferme. Senonchè, il Governo, propone di poter anticipare la disponibilità della spesa, nei limiti assegnati con la legge del 1879, in primo luogo mercè i risparmi per quelle linee che sono costruite dalle meridionali. Ed è questa una somma che rimane sottratta alla spesa complessiva prevista dalla legge del 1879, e quindi disponibile pel Governo. Inoltre, altri mezzi il Governo ritiene poter avere mercè anticipazioni degli accollatari e appaltatori delle costruzioni, pagando oltre un periodo seg-

nato gl'interessi delle anticipazioni ai detti accollatari. E da ultimo, altri mezzi il disegno di legge si propone di avere da' risparmi dell'asta sui piani di esecuzione. Ora io qui non discuto la parte finanziaria del disegno di legge. Se ne è discusso nella discussione generale, e se ne discuterà anche sull'articolo 8. Io intendo solo stabilire il vero concetto della Commissione nel proporvi l'articolo 7. Voi avete approvato le tabelle *A* e *B*; quest'approvazione rimane legge.

Ma tra le linee delle tabelle ve ne possono essere di quelle che il ministro della guerra d'accordo con quello dei lavori pubblici, potrà giudicare di maggiore urgenza per la difesa dello Stato. E con lo stesso sistema delle anticipazioni, per alcuna di queste linee che si riconosca di maggiore urgenza per la difesa nazionale, il Governo potrà trovare i fondi affine di affrettarne la costruzione. Se il Governo per affrettare la costruzione di qualche linea importante per la difesa nazionale, dovesse sottrarre delle somme alle altre linee, io troverei giustificata la preoccupazione della Camera. Ma il Governo non sottrarrà nulla, secondo il concetto che io attribuisco alla proposta della Commissione, quando vorrà affrettare una linea militare. Il Governo si varrà dello stesso mezzo, si domanderanno agli accollatari delle anticipazioni maggiori e per maggior numero di anni, pagandosi un interesse corrispondente. Sarà, ripeto, questione di pagare un interesse maggiore, ma non sarà mai il caso di sottrarre nulla ad altre linee, le quali rimangono ferme al loro posto per gli assegni e per le preferenze giusta la legge del 1879. E quest'interesse sarà pagato dalla stessa linea. In una parola, è un conto corrente, è un conto speciale che la linea avrà con se stessa.

Cosicchè, della facoltà concessa al Governo dall'articolo 8, esso si varrà più ampiamente, sempre in correlazione alla linea istessa, quando questa presentasse una urgenza militare. Si pagherà, ripeto, un interesse maggiore, e questo interesse maggiore sarà pagato dalla stessa linea, per guisa che nulla sarà sottratto alle altre linee.

Se questo è il concetto della Commissione, io accetto l'articolo 7. Se non fosse questo, se il suo concetto potesse essere altro, che cioè dopo che noi discutiamo questa legge, potesse venire il ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro della guerra, a dare la precedenza ad una linea, anche militare, a danno di altre, cioè a dare una precedenza che danneggiasse quella delle altre linee, io sarei allera d'accordo coll'onorevole Picardi. Ma se il concetto della Commissione è quello che ho espresso, che cioè il Governo, servendosi dei mezzi dell'arti-

colo 8, potrà servirsene in maggiori proporzioni, per una linea che potrà avere una maggiore urgenza militare, in modo da pagare qualche cosa di più di interesse, e questo qualche cosa di più lo paghi la stessa linea per la sua costruzione, senza sottrarre nulla agli stessi risparmi delle altre, l'articolo 7 non può trovar difficoltà alcuna all'accettazione della Camera.

E, se le cose stanno come io le ho esposte, io proporrei due piccoli emendamenti perchè non vi siano dubbi di sorta. L'articolo comincia così: « Coi mezzi, di cui al successivo articolo 8, il Ministero dei lavori pubblici, ecc. » Io comincierei invece: « Fermo il disposto dell'articolo precedente, coi mezzi, di cui al successivo articolo 8, il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello della guerra, ecc. »

Rimane perciò assodato il concetto che tutto ciò che è stato approvato nelle tabelle *a* e *b* dell'articolo 6 non viene punto alterato dalle facoltà che si concedono con l'articolo 7. Dove poi quest'articolo dice: « alla costruzione delle ferrovie ivi contemplate, le quali hanno maggiore importanza nei riguardi della difesa nazionale, » mi permetterei di dire: « le quali hanno maggiore urgenza nei riguardi della difesa nazionale. » Infatti, di grave importanza possono averne molte delle linee. L'onorevole Di Lenna appunto oggi ha fatto un discorso come sogliono farne gl'intelligenti di cose militari, cioè che si ha bisogno di molte linee, perchè la difesa nazionale sia bene ordinata. Ma siccome non possiamo raggiungere per intero in una volta questo nostro splendido ideale del perfetto ordinamento della nostra difesa nazionale, bisogna limitarsi a quello che può sembrare di maggiore urgenza.

Il Governo potrà ritenere che vi sia una linea determinata, la quale, e per la nostra situazione politica, e per lo sviluppo che hanno preso i nostri ordinamenti militari, debba essere prima delle altre costruita, e prima delle altre sia a disposizione del ministro della guerra. Quindi invece di dire: « le quali hanno maggiore importanza nei riguardi della difesa nazionale, » penso che si debba dire: « le quali hanno maggiore urgenza nei riguardi della difesa nazionale. »

Credo che da questo punto di vista e con gli emendamenti che propongo, l'articolo 7 possa essere accettato dalla Camera.

Voci. La chiusura! la chiusura!

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

(È appoggiata.)

La chiusura essendo appoggiata, la pongo ai voti colla riserva della facoltà di parlare per fatti per-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

sonali e all'onorevole relatore e all'onorevole ministro.

(È approvata.)

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

DI BLASIO. (*Della Commissione*) Mi permetta la Camera; non ho che pochissime parole a dire. L'onorevole mio amico Del Zio, con parole del resto gentilissime, e di cui lo ringrazio, mi sembra abbia voluto mettermi in contraddizione. Io ho avuto con lui l'onore di far parte della Commissione parlamentare per le ferrovie complementari nel 1879, ed ora mi onoro di appartenere a questa Commissione, ora l'onorevole Del Zio ha detto come io avessi sostenuto allora (egli ha detto: *sostenuto strenuamente*) i tre criteri principali che secondo me debbono regolare una legge ferroviaria: cioè il criterio politico, l'economico ed il militare; e che anzi fossi andato più in là e a questi principii avessi aggiunto e difeso ad oltranza quello dei *diritti acquisiti*. Ed ora egli pare abbia voluto intendere che io quasi non sia stato conseguente e non abbia difeso strenuamente gli stessi principii in questa Commissione.

DEL ZIO. Chiedo di parlare per un fatto personale.

DI BLASIO. (*Della Commissione*) Io debbo dire, prima di tutto, al mio amico Del Zio, che egli dà a questo articolo 7 un'importanza maggiore di quella che realmente abbia. Con questo articolo 7 non si dà al signor ministro che una facoltà di facilitare maggiormente il sistema delle anticipazioni per parte degli accollatori per qualche linea che sarà riconosciuta di maggiore urgenza nell'interesse militare. Ma ciò non arreca nessun pregiudizio alle linee contemplate dalla legge del 1879 e da questa legge stessa, le quali godranno sempre delle facilitazioni e dell'abbreviamento del tempo di costruzione, le quali vengono accordate col disegno di legge che si discute.

Ma io posso dire anche di più all'onorevole Del Zio, se non si appaga di questo, ed è che io, in questa Commissione, ho difesi gli stessi principii che difesi e trionfarono nella Commissione del 1879; ho sostenuto cioè che, quando si tratta di ferrovie, si debbono tener principalmente presenti tutti e tre i principii: il politico, l'economico ed il militare ed anche il sacro principio del rispetto dei *diritti acquisiti*; e che, in quasi tutte le innovazioni che la Commissione ha introdotte in questo disegno di legge, io ho avuto il dispiacere, se non la disgrazia, di essere della minoranza.

E se l'onorevole Del Zio mi vorrà rimproverare come io sia stato poco fortunato; come cioè abbia combattuto e non sia riuscito; io, dopo aver già detto, che quest'articolo non ha l'importanza che

egli vuole attribuirgli, soggiungerò, che forse la mia opposizione ha giovato perchè non fosse dalla Commissione presentato un articolo che avesse una efficacia maggiore di quella che ha l'articolo 7 che si sta discutendo.

PRESIDENTE. L'onorevole Del Zio ha facoltà di parlare per fatto personale. Ma la prego di attenersi strettamente al fatto personale.

DEL ZIO. Signori, io non ho ricordato il nome dell'onorevole Di Blasio per porlo, come suppone, in contraddizione con se stesso. Ho chiamato sulla scena l'amico, il collega per rendergli onore e farlo testimone di una grande verità. Io volli mostrare il pregio del suo criterio aggiuntivo del 1879, perchè, come dissi, prende quest'oggi un senso nuovo, completo, chiarificatore.

In quel tempo l'onorevole Di Blasio non solo accettò, come accetta l'attuale Giunta, i tre criteri che possono istituire un vero piano regolatore delle ferrovie strategiche, l'economico, il militare ed il politico; ma ne aggiunse uno speciale, che mi apparve altamente lodevole, cioè il criterio del rispetto ai *diritti acquisiti*. Tale guarentigia diventa adesso immensamente più utile perchè si estende alle obiezioni inoltrate con sapienza e patriottismo dall'onorevole Picardi, e che esso solo può risolvere. L'onorevole Picardi ha dimostrato l'assoluta necessità morale e legale di non violare le preferenze stabilite per determinate linee nelle tabelle dalla legge del 1879 e dall'articolo 15 tassativamente indicate. Ora il criterio dell'onorevole Di Blasio, fedelmente seguito dal Governo, può darne sicurezza alla patria e al Parlamento.

Veda dunque l'onorevole collega che non solo non ho avuto in mente di fargli appunto alcuno, ma mi sono servito di alcune circostanze a fin di bene, e per togliere dall'articolo 7 in esame talune frecce che lo avevano ferito. La nostra amicizia non può che gioire del fatto e dello scopo.

PRESIDENTE. Prima della chiusura della discussione generale è stato presentato il seguente ordine del giorno dall'onorevole Oliva sottoscritto anche dall'onorevole Franzosini, di cui do lettura:

« La Camera esprime la sua fiducia che l'onorevole ministro dei lavori pubblici farà opera efficace affinchè i voti espressi dal ministro della guerra riportati nella relazione parlamentare, abbiano tutta la possibile esecuzione nell'interesse della difesa nazionale. »

Un altro emendamento è il seguente dell'onorevole Picardi che fu già svolto.

« Restano però fermi i *diritti di preferenza acquisiti* in base alle dichiarazioni dell'articolo 15 della legge del 29 luglio 1879. »

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

Poi un altro è il seguente dell'onorevole Di Lenna. Alle parole « è autorizzato a provvedere » sia sostituita la parola « provvederà. »

Finalmente resta a svolgersi un altro emendamento presentato pure prima della chiusura dell'onorevole Riberi Spirito.

« Coi mezzi di cui al successivo al articolo 8 e col fondo che resterà disponibile sugli assegni delle linee delle quali venisse fatta concessione all'industria privata, il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello della guerra, ecc. ecc. »

Domando se l'ordine del giorno dell'onorevole Oliva è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato l'onorevole Oliva ha facoltà di svolgerlo.

OLIVA. Non ho che due parole da dire.

L'onorevole Indelli nel suo discorso di poc'anzi si è intrattenuto a dare la spiegazione dell'articolo 7 dicendo quale sia, a suo credere, intorno ad esso, il concetto della Commissione e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Veramente trattandosi di un articolo aggiunto dalla Commissione, il quale ha uno speciale scopo, quello cioè di fermare l'attenzione del Parlamento, del potere legislativo sopra l'interesse della difesa nazionale, in guisa che questo concetto della difesa debba entrare come elemento informatore di questo disegno di legge circa l'acceleramento dei lavori, parmi che sarebbe stato forse più conveniente che a questa discussione assistesse l'onorevole ministro della guerra. Nell'assenza di esso, noi dobbiamo, per rilevare quale sia il suo pensiero, ricorrere alla relazione della Commissione.

Mi permetto dunque di richiamare all'attenzione della Camera le precise parole della relazione a questo riguardo.

La Commissione dice, per mezzo del suo relatore, che, preoccupandosi dell'interesse della difesa nazionale, per ciò che riguarda il problema ferroviario, pensò d'invitare nel suo seno l'onorevole ministro della guerra, per udire quali fossero le sue idee al riguardo.

L'onorevole relatore scrive nella sua relazione:

« L'onorevole ministro convenne intieramente nei concetti della Commissione, e produsse alla medesima un elenco (allegato n° I) di linee di 2^a, 3^a e 4^a categoria, divise in 3 gradi d'urgenza. »

Queste linee (dice il relatore) sarebbero in numero di 41, però di queste 41 solamente 15 vennero indicate con precisione dal ministro della guerra col termine che egli nel suo pensiero assegnerebbe perchè si aprissero all'esercizio.

Leggo la relazione:

« L'onorevole ministro, invitato a specificare quale fosse l'acceleramento che reputava necessario od utile, esprimeva alla Commissione il desiderio che siano aperte all'esercizio, nel 1884 la Mantova-Legnago, la Ceva-Ormea, la Cuneo-Colle di Tenda (fino alle falde del colle); nel 1885 la Bassano-Primolano, la Lecco-Colico e la Gozzano-Domodossola. »

Il relatore, dopo di avere ciò riferito, così osserva:

« Come vedete, o signori, mentre le linee comprese nel suddetto elenco sono in numero di 41, l'onorevole ministro restringeva i suoi desiderii all'acceleramento di 15 solamente, parendogli che le altre (eccettuate 5 di 4^a categoria), potessero ritenersi, nella loro costruzione, abbastanza accelerate dal presente disegno di legge. Ai desiderii dell'onorevole ministro provvede la Commissione con un nuovo articolo (articolo 7) accettato dal Governo, col quale articolo si autorizza il ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quello della guerra, a provvedere anche più sollecitamente alla costruzione delle linee, che maggiormente interessano la difesa nazionale. »

Dunque non c'è possibilità di dubbio, il ministro della guerra ha detto: 15 linee devono, nell'interesse della difesa nazionale, essere aperte, nove nel 1886, tre nel 1884, altre tre nel 1885 (e tra queste quella d'accesso al Sempione). Per le rimanenti lasciò al potere discrezionale dell'amministrazione, di accelerarle nei modi e nei termini della possibilità.

Ora, dalle dichiarazioni fatte ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, se per talune delle linee che vennero singolarmente in discussione nelle varie proposte dei miei colleghi, se per alcune di esse il ministro fu categorico, preciso ed esplicito, però nel complesso non mi pare che le sue dichiarazioni siano state tali da chiarire interamente in qual modo egli intende di applicare l'articolo 7 che la Commissione dice già da lui accettato, di applicare l'articolo 7 in modo che le proposte, i voti espressi a nome del Governo nel seno della Commissione dal ministro della guerra, siano esauditi.

Ora l'ordine del giorno che, in unione coll'onorevole mio amico Franzosini, ho avuto l'onore di presentare alla Camera è diretto a quest'intento, vale a dire noi prendiamo atto come di un fatto già acquisito, perchè consacrato solennemente nella relazione, di ciò che ha detto l'onorevole ministro della guerra indicando categoricamente quali siano le linee d'urgenza; dico d'urgenza richiamando la correzione suggerita dall'onorevole Indelli; linee da costruirsi e da aprirsi all'esercizio in periodi di

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

tempo determinati. Conseguentemente, a questo riguardo io mi permetto di rivolgere una categorica domanda al ministro: intende egli che, nel modo d'applicare l'articolo 7, da lui accettato in genere, codesti voti espressi dall'onorevole suo collega della guerra siano adempiuti esattamente? L'ordine del giorno nostro è diretto, ripeto, a questo scopo. La formola dell'ordine del giorno non può essere interpretata certamente come un atto di diffidenza verso il ministro dei lavori pubblici, anzi con esso si esprime tutta quanta la nostra fiducia nella diligenza, nella cura patriottica, nella solerzia amministrativa dell'onorevole ministro, affinché sia ben esplicito, dinanzi alla Camera e alla nazione che nei limiti di un'equa possibilità, quanto alle linee di urgenza per la difesa nazionale, gl'intendimenti del ministro dei lavori pubblici sieno conformi a quelli espressi dall'onorevole ministro della guerra nel seno della Commissione. Io starò ad attendere le dichiarazioni dell'onorevole ministro, ed allora vedrò se basterà una semplice presa d'atto di tali dichiarazioni, o se veramente sarà il caso di domandare che l'ordine del giorno sia posto alla prova dei voti.

PRESIDENTE. Ora viene l'emendamento dell'onorevole Riberi Spirito di cui do nuovamente lettura:

« Coi mezzi di cui al successivo articolo 8, e col fondo che resterà disponibile sugli assegni delle linee delle quali venisse fatta concessione all'industria privata, il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello della guerra, ecc. »

Il resto come sta nell'articolo.

Domando se quest'emendamento sia appoggiato. (È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Riberi ha facoltà di svolgerlo.

RIBERI SPIRITO. Io non intratterrò la Camera, lo prometto, oltre cinque minuti.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici nell'abilissimo discorso che ha pronunciato ieri, ed in cui, mi sia permesso il dirlo, ha dato novella prova del suo potente ingegno, del suo carattere e della sua energia, ha già dichiarato che accettava l'articolo 7 proposto dalla Commissione, in quanto che consentiva nei concetti di essa, di essa che riteneva essere assolutamente necessario che si provvedesse per la più pronta costruzione di alcune linee d'interesse militare. Pare infatti a me che non si potrebbe conseguire questo scopo, lo scopo cioè di affrettare questa costruzione, se non si fosse formulato l'articolo.

Io non intendo di ripetere le considerazioni che già furono svolte dall'onorevole mio amico Oliva, dirò soltanto, ad esempio, che l'onorevole ministro

della guerra, come risulta dalla relazione, ha proposto fra le linee che considerava urgentissime fossero aperte all'esercizio, le linee Ceva-Ormea e la Cuneo-Ventimilia, per quel tratto che corre da Cuneo fino a quel colle che dopo la cessione o, dirò meglio, il sacrificio della provincia dove nacque Giuseppe Garibaldi, divenne il confine non naturale dell'Italia, e sul quale si sta ora costruendo un forte. Ma se noi osserviamo le tabelle quali furono presentate dall'onorevole ministro e votate dalla Camera si vedrà facilmente che gli stanziamenti che sono stati fatti sarebbero assolutamente insufficienti per poter costruire tanto la linea Ceva-Ormea, quanto l'altro tronco da Cuneo al Colle di Tenda, nel 1884, anzi neppure nel 1885.

Lo ripeto adunque, io non posso che rallegrarmi che l'onorevole ministro abbia accettato l'articolo 7 che fa facoltà al Ministero di poter utilizzare alcuni mezzi, allo scopo appunto di facilitare l'esecuzione di queste linee riconosciute di somma urgenza nei riguardi della difesa nazionale.

Ma parve però a me che ci fosse ancora un altro mezzo, oltre quelli specificati nell'articolo 8, e se m'inganno, l'onorevole ministro dei lavori pubblici facilmente me lo dimostrerà. Tutta la Camera ricorda il disposto dell'articolo 17, della legge 29 luglio 1879, ove è detto:

« Fermi gli obblighi di cui agli articoli precedenti, il Governo del Re potrà concedere all'industria privata la costruzione e l'esercizio, anche a binario ridotto, di quelle linee contemplate negli articoli terzo, quinto e decimo, per le quali la concessione dello esercizio non perturbi il sistema generale che sarà da esso adottato per esercitare la rete principale, e purchè non ne risultino alle finanze dello Stato degli oneri rispettivamente maggiori di quelli che conseguono dagli articoli 4, 5 ed 11. »

Ma pure la Camera quale sia la disposizione dell'articolo 6 della legge 5 giugno 1881. Io dico adunque se viene fatta una concessione, se viene ad essere approvato l'atto di concessione dal Parlamento e se viene a risulturne un risparmio del terzo o della metà della somma che erasi nel riparto assegnata per la costruzione della linea concessa, si avrebbe un fondo disponibile. Che uso si dovrà fare di questo fondo? Sembra a me che se sta a cuore di tutti noi di accelerare la costruzione delle ferrovie militari si debba questo fondo impiegare precisamente per ottenere più efficacemente lo scopo che si è prefisso la Commissione coll'articolo 7. Quando poi questa mia opinione non potesse essere accolta, quando cioè si credesse che il fondo disponibile cui ho accennato dovesse applicarsi per l'acceleramento di tutte indistintamente le ferrovie, allora questo

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

mio emendamento potrebbe trovare applicazione all'articolo 8. (*Bravo!*)

Ho detto, e credo aver adempiuto la promessa che ho fatto.

PRESIDENTE. Ora viene l'emendamento dell'onorevole Indelli, che egli ha svolto, il quale consiste nel cominciare l'articolo 7 con queste parole:

« *Fermo il disposto dell'articolo precedente, e coi mezzi di cui all'articolo 8, » poi il resto come nel testo; e mutare la parola importanza dell'ultimo alinea di quest'articolo nella parola urgenza.*

Ora prego l'onorevole relatore ed il ministro di esprimere il loro avviso intorno a tutti questi emendamenti.

L'onorevole Gagliardo ha facoltà di parlare.

GAGLIARDO, relatore. Sarò, come al solito, brevisimo. La Commissione quando propose e concertò col Governo quest'articolo, non si attendeva certamente che esso sarebbe fatto segno a così vivi attacchi. Od almeno se temeva opposizione, la temeva per la ragione opposta a quella per cui è avversato, aveva timore, cioè, che non avesse la vostra approvazione, perchè non provvede abbastanza all'acceleramento delle linee d'interesse militare.

Ma non è così, ed io difenderò l'articolo con poche parole; e non mi sarà, credo, difficile il difenderlo dagli attacchi che gli sono stati mossi. Ma piaciemi anzitutto di rivolgere qualche parola agli onorevoli colleghi che, o direttamente o indirettamente, hanno attaccato il criterio militare.

All'onorevole Branca, nel suo notevole discorso dell'altro giorno, sfuggì questa esclamazione: Curioso criterio il militare! Curioso criterio quello dell'essere e del non essere! Sorprendemi l'affermazione dell'onorevole Branca, perchè in fin dei conti, su questo criterio, in tutto il mondo civile vi è consenso.

Come mai il progresso civile ed economico può essere assicurato se non si pensa, nel medesimo tempo che il progresso si compie, a difendere l'esistenza della nazione? Non c'è paese, il quale in un avvenire prossimo o remoto abbia in prospettiva la guerra, che ciò non faccia; vediamo la Francia, l'Austria, la Germania; in tutte le loro costruzioni ferroviarie hanno per criterio principale il militare, e anche noi quando nel 1879, abbiamo fatto la legge sulle ferrovie complementari, non abbiamo certamente dimenticato il criterio militare, come quello che, nelle condizioni del nostro paese, è di somma importanza. E qui fo una parentesi, rivolgendomi all'onorevole Del Zio, il quale ha fatto quasi appunto alla Commissione di non aver sviscerato la questione militare, e facendogli considerare, che il

tempo assegnato alla Commissione dall'urgenza della legge era ristrettissimo, e per conseguenza ha dovuto enunciare principii generali, esprimere concetti sintetici, anzichè discendere all'analisi di così vasto problema, problema, che del resto, era stato sviscerato dagli onorevoli relatori di leggi ferroviarie che mi hanno preceduto, e che mi duole non siano sostituiti su questo banco da chi li valga per ingegno e dottrina.

Che una buona rete ferroviaria sia necessaria all'offesa ed alla difesa di un paese, io certamente non verrò a dimostrarvelo. Nella Camera hanno parlato cultori delle discipline militari competentissimi; avete sentito l'onorevole Di Lenna, avete sentito l'onorevole Mocenni, e del resto non occorre quasi dimostrazione, è un punto questo che non ammette dubbio; ricorderò soltanto alla Camera, e poi tacerò su questo argomento, perchè non intendo, lo ripeto, di lungamente trattenerne la Camera, che nel 1870, la Francia ha dovuto in gran parte la propria sconfitta alla inferiorità della sua rete ferroviaria, confrontata con quella della Germania; la quale in 11 giorni ha potuto schierare strategicamente 3 eserciti sulla frontiera nemica! La storia ci sia d'ammaestramento.

Passerò ora a succintamente ribattere gli appunti, degli onorevoli oratori che mi hanno preceduto; ed anche di qualcuno che ha parlato nella discussione generale, ed al quale non ho risposto, avendo allora rinunciato alla parola.

L'onorevole Zucconi disse, che con questo articolo si falsa lo scopo della legge. Non so veder come. Che cosa è questa legge? È una legge di riparto e di acceleramento. A che cosa tende l'articolo 7? Ad accelerare maggiormente qualche linea. Su che si fondano gli acceleramenti a termini delle tabelle A e B? Si fondano sui seguenti criteri, cioè: « Si è proceduto alla suddivisione delle somme per tal modo disponibili, fra le linee diverse; tenendo conto delle preferenze già ammesse dalla legge 29 luglio 1879, delle deliberazioni già adottate ed in corso, per parte dei corpi morali interessati; delle difficoltà di costruzione delle singole linee; nonchè dei fondi già stanziati nei precedenti bilanci. » Questo si legge in un documento che l'onorevole ministro trasmetteva alla Commissione. Orbene, parve alla Commissione che del criterio militare, il ministro, nel suo lavoro (lavoro che tornerà a beneficio dell'economia nazionale), non avesse tenuto il debito conto, donde l'articolo che autorizza l'onorevole ministro dei lavori pubblici, previo accordo col suo collega della guerra, ad accelerare quelle ferrovie, che nell'interesse della difesa nazionale, sono più importanti e più urgenti. Come mai si può dunque

sostenere che l'articolo 7 falsa lo scopo della legge? Esso non la falsa, la completa.

Accelerando le linee d'interesse militare, si commette un'ingiustizia, è stato detto dall'onorevole Zucconi, a carico delle altre linee; ed a questo appunto si è unito l'onorevole Picardi, e si è unito anche l'onorevole Del Zio che possiede il concetto della giustizia in grado eminente; egli che in tutte le questioni, che esamina, apporta sempre altissimi concetti, ma non mi pare che, in questo caso, egli sia nel vero. Risponderò in primo luogo non potersi ammettere che tutte le linee di una medesima categoria abbiano eguali diritti; ed infatti la legge del 1879 ha sancito qui delle preferenze. Ora con questo censurato articolo 7 la Commissione ha voluto solo stabilire un'altra ragione di preferenza, a pro di quelle linee che realmente sono più urgenti nell'interesse della difesa nazionale. Si potrà dire che la Commissione, col suo articolo, lascia troppo larga azione ai ministri a cui vien delegato l'incarico; ma essa ha creduto che la facoltà data non fosse soverchia.

È vero, che l'articolo non limita il numero delle linee d'interesse militare da accelerare, ma il ministro ha già dichiarato alla Commissione quali sono le sue intenzioni (sono intenzioni certamente non larghe a questo riguardo), e quando la Camera le avrà udite, potrà esser tranquilla che certamente il ministro dei lavori pubblici non si varrà soverchiamente della facoltà che, spero, la Camera vorrà coll'articolo 7 accordargli.

Del resto, e qui sta il punto, secondo il sistema proposto, accelerando le linee d'interesse militare non si fa alcun danno alle altre tutte, imperocchè queste ultime debbono esser costruite nel tempo fissato dalle tabelle stesse. Ma con quali mezzi provvederete voi, mi ha domandato l'onorevole Lugli, e mi ha ripetuto la domanda l'onorevole Picardi. Ma i mezzi sono indicati dall'articolo 8; e l'onorevole Indelli, che, nel suo discorso, li ha specificati, ha dato, mi pare, chiare spiegazioni relativamente a questi mezzi.

Che cosa dice l'articolo 8? Che per l'acceleramento in genere, fissato dalle tabelle, il Governo è autorizzato a valersi del fondo disponibile sugli assegni alle tre ferrovie Teramo-Rieti-Aquila, Campobasso-Benevento e Campobasso-Teroli, ora assunte in costruzione ed esercizio dalla società delle ferrovie meridionali. Questo è il primo mezzo. Quale è il secondo? Le anticipazioni parziali, cioè, per un terzo del tempo, senza interesse. Il terzo mezzo è quello da cui si debbono ricavare maggiori risorse, cioè le anticipazioni onerose, quelle colla corresponsione del 5 per cento di interesse.

Questi tre mezzi sono necessari per l'acceleramento fissato dalle tabelle, il quale, come sapete, richiede una somma di circa 225 milioni; 100 milioni per le linee di seconda categoria, nel periodo dal 1883 al 1891, con una corrispondente diminuzione nel periodo successivo; 125 milioni per le linee di terza categoria con una corrispondente diminuzione nel periodo che segue.

Sono 225 milioni, che si procurano coi tre mezzi di cui sopra. Ma il fondo disponibile sugli assegni alle tre ferrovie meridionali anzidette non è che di circa 65 milioni, perchè degli 83, che in origine furono affetti alla costruzione delle tre linee suaccennate, gli altri sono destinati al riscatto delle ferrovie venete e delle linee Pisa-Colle Salvetti e Chiusi-Terontola. Dunque dagli altri due mezzi, quelli cioè delle anticipazioni gratuite ed onerose, bisogna cavare la rimanente somma di circa 165 milioni, e si hanno così indirettamente (indirettamente perchè gli accollatari anticipano i lavori e non il danaro) i 225 milioni che devono servire all'acceleramento, e si anticipano nel primo periodo, di cui sopra, per essere poi reintegrati nel secondo dai maggiori fondi, che dalla legge del 1879 sono ad esso assegnati.

Supponiamo, per conseguenza, quando, a termine dell'articolo 7, il ministro dei lavori pubblici d'accordo con quello della guerra voglia accelerare una data linea, che occorra, per esempio, una somma anticipata di 10 milioni. Come si provvederà a questi 10 milioni? Il ministro non avrà altro a fare che ricorrere per una maggiore somma o per maggiori lavori, che fa lo stesso, agli accollatari dei lavori medesimi. Ed ecco tutto.

I mezzi, che il disegno di legge fornisce, sono in parte determinati, in parte no. È determinato il fondo disponibile sugli assegni alle ferrovie meridionali, ma gli altri sono indeterminati; con questi si provvederà all'acceleramento maggiore delle linee militari.

Dunque autorizzando il ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello della guerra a procedere all'acceleramento di qualche linea d'interesse militare, gli diamo facoltà di ricorrere agli accollatari dei lavori per una somma maggiore, ma non si toglie un centesimo alle altre linee; e, per conseguenza, i diritti quesiti, quei diritti che vi stanno tanto a cuore, onorevoli colleghi, non sono menomamente turbati, non ricevono la menoma offesa. Tutte le linee che si trovano nelle tabelle, avranno l'acceleramento, quando ciò sia possibile, prescritto dalle tabelle medesime. Però, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici, d'accordo col suo collega, crederà di farlo e speriamo lo farà, potrà accelerare di più qualche

linea, che sia urgente di costruire per assicurarsi da ogni offesa nemica, ma senza violare, lo dico ancora una volta, i diritti acquisiti delle altre linee, le quali, nel tempo prescritto dalle tabelle, saranno aperte, giova sperarlo, all'esercizio.

Mi pare dunque di avere chiaramente dimostrato che non si falsa lo scopo della legge e che le apprensioni, a questo riguardo, non hanno ragione di essere.

Chi potrebbe del resto dolersi se, fra tutte le linee italiane, si spingessero avanti quelle che sono più necessarie a crearci una buona rete ferroviaria, una rete la quale ci metta in grado di difenderci in caso di assalto, sia dalla frontiera orientale, che dalla occidentale, e rinvigorisca la nostra esistenza politica?

Io non ho dopo queste spiegazioni brevissime, ma, se non m'inganno, abbastanza chiare, che a dichiarare non potere la Commissione accettare l'ordine del giorno Oliva, non perchè esso non sia in sè medesimo accettabile, ma perchè, per avventura, le pare superflua l'espressione di una fiducia, per esprimere la quale la Camera non ha che a votare l'articolo 7.

La Commissione non potrebbe neppure accettare l'emendamento dell'onorevole Picardi, perchè superfluo. Questo emendamento è diretto a tutelare e mantenere precedenze le quali non sono punto minacciate. Dalle leggi tutto ciò che è superfluo è meglio sia eliminato.

Non accetta l'emendamento dell'onorevole Riberi, perchè per l'acceleramento di cui si tratta, il Ministero ha mezzi sufficienti. Coi mezzi che gli accorda l'articolo 8, può non solo accelerare la costruzione delle linee indicate nelle tabelle nei limiti posti dalle tabelle stesse, ma può accelerare eziandio in pari tempo la costruzione di quelle militari, a cui occorra, per la sicurezza del paese, un acceleramento maggiore.

Finalmente la Commissione accetta l'emendamento dell'onorevole Indelli, perchè più chiaramente esprime il suo preciso concetto.

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

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. Non avrei mai creduto che all'articolo 7 proposto dalla Commissione, dopo le spiegazioni date nella relazione della Commissione stessa, si potesse dare un'interpretazione così vasta come quella che è stata data dagli oratori che hanno parlato quest'oggi, e specialmente dopo le dichiarazioni d'accettazione restrittiva fatte da me nella discussione dell'altro ieri. Ad ogni modo è bene che le cose sieno chiarite. Perciò ringrazio coloro che con tanta esten-

sione hanno sollevato la questione relativa alle linee militari.

Anzitutto prego la Camera di tener presente che il Governo nulla chiede, che il Governo accetta la proposta della Commissione in quanto risponda ad una necessità della difesa dello Stato. Dunque accetto l'articolo 7 per l'eccezione e non mai per la regola. Questa è la dichiarazione che faccio in nome del Governo. Le tabelle presentate alla Commissione dal Ministero della guerra comprendono 56 linee e corrispondono esattamente per numero alle 56 inserite nelle due tabelle, ossia a tutte. Per cui l'articolo sarebbe inutile. La sola differenza sarebbe questa: che alcune delle linee indicate nelle due tabelle non sono state considerate come linee militari, ed invece sono state considerate come tali alcune che sono di 4^a categoria. Ma sono 56 da una parte e 56 dall'altra. Ora comprenderanno che il voler dare una estensione così grande all'articolo della legge equivale a non dargliene nessuna, perchè tutte le linee entrerebbero nello stesso ordine in cui erano nelle tabelle medesime, e spicchierebbe maggiormente la ingiustizia di lasciarne fuori solamente due o tre.

Ma io mi permetto di dire una cosa: che il ministro della guerra non ha fatto nessuna domanda. Il ministro della guerra, messo, per così dire, al muro perchè dichiarasse quali erano le linee che desiderava fossero costruite presto, perchè di importanza militare, ha risposto (leggo le parole della relazione): « L'onorevole ministro della guerra, invitato a specificare quale fosse l'acceleramento che reputava necessario ed utile, esprimeva alla Commissione il desiderio che siano aperte all'esercizio nell'anno tale, ecc. » Ma da questo, miei signori, a convertire in un articolo di legge un desiderio, sia pure espresso da uno dei membri del Governo, troppo ci corre! E ci corre tanto, che forse il dare questa interpretazione all'articolo vorrebbe dire: distruggere alla chetichella le disposizioni capitali delle leggi precedenti, confermate con la presente. Per esempio, nella legge del 1879, vi è la disposizione relativa alle linee di 3^a categoria; queste, da un lato, sono obbligatorie per lo Stato, ma non diventano tali se non quando le province le vogliono e votino le loro quote. Ora, fra quelle delle tabelle ci sono delle linee per le quali fu già esposta qui da diversi oratori la quasi impossibilità che le province hanno di volerle o poterle costruire. Ed io dissi che a questo si sarebbe poi in futuro provveduto con le disposizioni che sarebbero state necessarie, sia rendendo le loro quote obbligatorie, sia in un'altra maniera. Ora quello che è uscito dalla porta rientrerebbe dalla finestra.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

Che cosa dovrebbe fare il ministro dei lavori pubblici quando le provincie non volessero pagare le loro quote? Costruire egualmente le linee? Ma questo eccederebbe i poteri che anche adesso la Camera intenderebbe di dare al Governo.

In quest'articolo si dice: « con gli stessi mezzi, ecc. » vuol dire che se fu stabilito che la tale linea dovrà essere costruita in sei anni e se il ministro della guerra trova che sarebbe cosa interessantissima alla difesa dello Stato, che sia compiuta in quattro anni, noi siamo autorizzati ad affrettarne la costruzione.

Ciò sta bene; ma supponiamo che la provincia non prenda alcuna deliberazione, sarà lo Stato obbligato a costruirla egualmente?

Ecco perchè la questione militare è sempre subordinata alla legge del 1879; perchè, se ad onta del rifiuto della provincia la linea sarà militarmente necessaria, il ministro della guerra è là per fare gli interessi dello Stato ed ha sempre il modo come provvedere, per fare eseguire le linee con una domanda speciale e formale.

Ora io non mi fermo nemmeno a mostrare la contraddizione fra quello che è detto nella relazione e quello che si legge nelle tabelle allegate; perchè nel mentre ci sono tre tabelle in cui è chiaramente indicato l'ordine d'urgenza, poi nel corpo della relazione s'indicano delle linee che riguardano le tre tabelle indistintamente come le più urgenti; non sono più quelle della prima, ma ce ne sono 5 della prima, 6 della seconda e 4 della terza.

Questo dico non per mettere in dubbio l'importanza graduatoria ed assoluta, indicata dall'onorevole mio collega della guerra, perchè naturalmente io non posso che accettarne le dichiarazioni in tutto il loro senso, ma per spiegare che la sola interpretazione che il Governo dà a quest'articolo, di cui ho dichiarato di accettare la formola (salvo a vedere se c'è qualche cosa da fare per migliorarne la dizione) è questa: che accetta la facoltà, come un'eccezione e non mai come regola; il che vuol dire che quando il ministro della guerra, dopo aver consultato non tanto il ministro dei lavori pubblici, ma il Governo, quando insomma avrà fatto conoscere al Governo, che nell'interesse vero della difesa militare è urgente affrettare la costruzione di una linea *a* o *b*, allora a queste si cercherà di provvedere il più presto possibile e con tutti i mezzi che la legge attuale metterà a disposizione del Governo. Ma se s'intende che questo articolo sia *hic et nunc*, applicabile a tutte le iscrizioni fatte nelle tabelle, e a tutte le linee delle quali si sono manifestati i desiderii, secondo la relazione, allora dichiaro che non saremmo d'accordo.

Dunque per me la relazione rimane come un ricordo perchè io sappia quali linee sono indicate come quelle che possono avere maggiore urgenza, ma in quanto a sapere realmente quali sono quelle alle quali il Governo dovrà provvedere, mi riservo di domandarlo, in altra forma, al ministro della guerra.

Dopo queste dichiarazioni, fatte perchè non restino equivoci, e sia ben chiaro che il Governo lascia le linee nello stesso posto, in cui farono messe dalla legge del 1879, a condizione eguale per tutte le categorie, perchè questa e non altra è l'interpretazione da darsi alla legge; io spero che non rimanga alcun dubbio nell'animo di quelli che hanno parlato, i quali non hanno da temere nulla di pregiudicevole alle linee che non fossero state indicate col carattere militare.

Già l'onorevole Indelli ha espresso qual è il significato dell'ordine del giorno, ed io non posso che confermarlo. Questo articolo 7 dà facoltà al Governo di ridurre da 10 a 8 anni, per esempio, il tempo assegnato per la costruzione delle linee di urgente carattere militare, ma sempre coi fondi assegnati a quelle linee, non già coi fondi assegnati ad altre linee.

L'onorevole Picardi dunque deve tranquillarsi: qui non si tratta di togliere i diritti a nessuno; si tratta di dar facoltà al Governo di servirsi delle anticipazioni deliberate dagli enti morali per accelerare queste linee, ma non di dar facoltà al ministro dei lavori pubblici di servirsi delle anticipazioni date per una linea, per accelerarne un'altra d'indole militare. Questo non può passare per la mente a nessuno. Per cui se l'emendamento dell'onorevole Picardi è ispirato da questo timore, egli lo potrà ritirare colla massima tranquillità.

Avrei ora da rispondere ad un'osservazione fatta dall'onorevole relatore, quando ha detto che la Commissione si è preoccupata di questo carattere militare delle linee, poichè era persuaso che il ministro nella ripartizione delle tabelle, non ne avesse tenuto abbastanza conto. Ma, onorevoli signori, io non doveva tener conto di nessun carattere, altro che di quello che la legge del 1879 aveva stabilito. Ripeto che per me le 10 linee di una categoria avevano tutte lo stesso valore, quindi non mi sono occupato di sapere se una è più militare o più economica dell'altra; non toccava a me il far questo. Io non mi sono occupato di altro che di ripartire con giustizia distributiva, collo stesso regolo tutte le costruzioni. Posso essermi sbagliato in qualcheduna, e aspetto che mi si dica, ma finchè non mi si dice, mantengo che ho usato lo stesso regolo per tutte. Io posso essermi sbagliato per aver presunto due

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

anni mentre saranno necessari due anni e qualche mese di più o di meno, ma io ho tenuto lo stesso regolo per tutte.

Dopo queste dichiarazioni mi pare che l'onorevole Oliva non debba avere nessuna difficoltà a ritirare quell'ordine del giorno che ha svolto: esso suonava fiducia al ministro dei lavori pubblici, del che lo ringrazio grandemente, ma ciò non ostante lo prego di ritirarlo, perchè mi pare che sia abbastanza che io accetti un articolo di legge, senza fare la duplicazione con un ordine del giorno.

All'onorevole Del Zio faccio la stessa risposta che ho già fatta all'onorevole Picardi, avendo ambedue parlato nello stesso senso.

Mi resta l'onorevole Riberi che ha presentato un emendamento all'articolo 7, che è veramente inaccettabile, non per quello che suona, ma perchè è estraneo alla legge presente e a quella del 1879.

La legge del 1879 ha escluso il metodo delle concessioni, ed è appunto questa la parte fondamentale di quella legge, colla quale fu stabilito che il Governo era lui costruttore.

Io notai già ieri che questa era la parte rovesciata del progetto del 1878; e sarebbe strano che si venisse adesso incidentalmente a risollevarne una questione di questa natura. Un solo caso è stato contemplato in quella legge, ed è quello dell'articolo 17, che dice che il Governo, per le linee che non abbiano un grande interesse, un interesse sostanziale per l'esercizio della rete, possa trattare con società private per la costruzione e l'esercizio insieme, ma a condizione di portare il progetto di legge volta per volta davanti al Parlamento.

Ora se bisogna per questo portare un progetto davanti al Parlamento, vede l'onorevole Riberi che quando avvenisse uno di questi casi (e non se ne verificò finora che uno), egli può riservarsi allora di fare tutte le proposte che vuole per i fondi giacenti.

Del resto, dei fondi giacenti non ce ne sono mai, perchè la legge ha approvato 60 milioni all'anno, e non ha approvati 10 milioni per la linea *a*, o per la linea *b*: il conto finale si farà pel miliardo e 400 milioni circa, per cui, qualunque sia il residuo, o la deficienza, è la somma finale assegnata alla categoria che provvede.

Per conseguenza, anche per questo lato, l'articolo dell'onorevole Riberi sarebbe assolutamente inutile; epperò lo prego a ritirarlo.

Dichiaro poi che accetto l'emendamento proposto dall'onorevole Indelli, emendamento di forma; poichè mi sarei riservato anch'io di chiarire meglio la cosa colla parola *urgenza*, invece che colla parola *importanza*.

PRESIDENTE. Onorevole Cavalletto, ella ha chiesto

di parlare, ma le osservo che la discussione è stata chiusa.

CAVALLETTO. (*Presidente della Commissione*) Io debbo dare uno schiarimento, perchè, secondo le parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, parrebbe che la Commissione fosse quasi in contraddizione, o non avesse espressi esattamente i desiderii e le dichiarazioni dell'onorevole ministro della guerra.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non ho detto questo.

CAVALLETTO. Desidero quindi di dare un semplice schiarimento.

Spiacemi che non sia presente al momento il ministro della guerra, come desidererei pure che fosse presente il presidente del Consiglio dei ministri, trattandosi d'un argomento gravissimo, qual è quello delle strade ferrate in correlazione colla difesa dello Stato.

Quanto ha esposto la Commissione nella sua relazione alla pagina 8, colonna 2^a, è l'esatta traduzione delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro della guerra. (*Interruzioni*) Non esageriamo...

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

CAVALLETTO. Non esageriamo, non ingrossiamo le questioni.

Infine, se si guardano i termini designati dal ministro della guerra per l'esecuzione di queste ferrovie che hanno un carattere militare, essi presso a poco corrispondono a quelli stabiliti dalle tabelle; se per poche c'è una qualche differenza nel tempo, in ciò potranno accordarsi i due ministri e tutto il Gabinetto, perchè, come dico, la difesa e la sicurezza dello Stato sono due principali, anzi il principale interesse che noi dobbiamo patrocinare. Guardiamo le nostre frontiere, signori, guardiamo la nostra frontiera settentrionale e orientale; essa è tutta aperta, e ai nostri valichi alpini a tre, a quattro concorrono e si aggruppano le ferrovie austro-germaniche.

Guardiamo la frontiera d'occidente, e se colà non ci sono che due sole ferrovie che dalla Francia vengono in Italia, ci sono i campi trincerati oltralpe verso la nostra frontiera, dove le adunate dello esercito francese possono farsi in brevissimo tempo, e noi dobbiamo contrapporre in caso di guerra, e Dio tolga che sorga una guerra fratricida fra due nazioni che devono amarsi e rispettarsi reciprocamente, ma qualora una guerra sorgesse, dobbiamo contrapporre prontamente forza a forza ed essere in grado di difendere a tempo il nostro paese. La importanza delle ferrovie per la difesa nazionale è evidente a tutti e quindi io credo che la Commissione abbia fatto il suo dovere a ricordare questa

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

importanza e a richiamare su ciò l'attenzione del Governo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho domandato la parola per dichiarare che non ho detto affatto che la Commissione si sia messa in contraddizione; io ho osservato una cosa di fatto, ed è che nelle tabelle le linee di maggiore importanza nella 1ª categoria sono 10, nella 2ª 11 e nella 3ª 19. Poi nella relazione, come più importanti, se ne nominano, non più quelle della 1ª tabella; ma se ne nominano cinque della 1ª, sei della 2ª e quattro della 3ª. Io non ho inteso di dire che sia una contraddizione; ho accennato ad un fatto, vale a dire che bisognerà almeno col ministro della guerra che si chiarisca cosa vuol dir questo. Io non faccio nessun appunto alla Commissione. Essa ha esposto quello che ha creduto; ma a me fa quest'effetto, cioè che mentre si dice: quelle delle tabelle allegate sono le vere urgenti, poi dopo se ne nominano delle altre.

PRESIDENTE. Veniamo ai voti.

Chiedo all'onorevole Oliva se mantenga o ritiri il suo ordine del giorno.

OLIVA. L'onorevole ministro non ha respinto il mio ordine del giorno, solo ha detto che dopo le dichiarazioni da lui emesse non era più necessario, perchè esse erano d'accordo con quelle formulate nello stesso mio ordine del giorno. Il concetto ne è chiaro; vale a dire che il ministro darà opera efficace affinché i voti espressi dal ministro della guerra siano esauditi. Se tale è il concetto del ministro, se tali sono le sue dichiarazioni, io non ho che a prenderne atto, ritirando il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Riberi Spirito se mantenga o ritiri il suo emendamento.

RIBERI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Picardi, mantiene o ritira il suo emendamento?

PICARDI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha risposto ad una ipotesi che io non aveva proposto, e non ha risposto invece a quella che io aveva proposto; spiego dunque nuovamente il mio concetto: l'articolo 15 della legge del 1879 contempla due ragioni di preferenza: l'anticipazione della intera somma, che è l'ipotesi che io non trattai, e per essa il ministro ha dato delle risposte rassicuranti. Ma l'articolo 15 assicura bensì un'altra ragione di preferenza in favore dei corpi interessati, i quali alla quota obbligatoria imposta dalla legge, abbiano aggiunto un concorso volontario. Se l'onorevole ministro ritiene, come ritiene la Commissione, che

l'accettazione dell'articolo 7 non pregiudica i diritti attribuiti coll'articolo 15 della legge del 1879 in entrambe le ipotesi, e che per tali ragioni riescirebbe superflua l'aggiunta da me proposta, io non avrei difficoltà di ritirare l'emendamento.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non solo per l'articolo 15, ma per qualunque altro caso non può quest'articolo pregiudicare nessuna delle linee, le quali abbiano la dichiarazione di carattere militare.

PICARDI. Allora, prendendo atto delle dichiarazioni fatte dalla Commissione per mezzo del relatore e confermate dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, ritiro lo emendamento che avevo presentato.

PRESIDENTE. Onorevole Di Lenna, mantiene o ritira il suo emendamento?

DI LENNA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Lo ritira; allora non rimane che l'emendamento dell'onorevole Indelli, che il ministro e la Commissione accettano.

L'onorevole Indelli propone di aggiungere in principio dell'articolo: « Fermo il disposto dell'articolo precedente, e coi mezzi, » il resto come nell'articolo; poi di sostituire alle parole « le quali hanno maggiore importanza », queste « che hanno maggiore urgenza. »

Pongo ai voti il primo emendamento dell'onorevole Indelli.

(È approvato.)

Pongo ai voti il secondo emendamento.

(È approvato.)

Pongo ai voti l'articolo 7 così emendato, che ri-leggo:

« Fermo il disposto dell'articolo precedente, e coi mezzi di cui al successivo articolo 8, il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello della guerra, è autorizzato a provvedere, in un periodo di tempo più breve di quello stabilito dalle tabelle *a* e *b*, annesse alla presente legge, alla costruzione delle ferrovie ivi contemplate, le quali hanno maggiore urgenza nei riguardi della difesa nazionale. »

(È approvato.)

Art. 8.

Nei bilanci annuali del Ministero dei lavori pubblici saranno mantenuti gli stanziamenti nella misura stabilita dalle leggi 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª) e 23 luglio 1881, n° 336 (serie 3ª).

Alle maggiori somme che occorrono per gli effetti del riparto stabilito cogli articoli precedenti, si provvederà col fondo che resterà disponibile sugli assegni per le linee assunte dalla società delle ferrovie meridionali con la legge 23 luglio 1881, n° 334

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

(serie 3^a) e mediante anticipazioni che il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a stipulare con gli accollatari anche con corrisposizioni di un annuo interesse non maggiore del 5 per cento a decorrere dal giorno in cui i pagamenti sarebbero legalmente dovuti fino a quello in cui saranno effettuati.

Per la decorrenza degli interessi si terrà conto del disposto dell'articolo 9 della legge 5 giugno 1881 n° 240 (serie 3^a).

L'importo degli interessi farà parte integrante delle spese di costruzione delle linee.

I depositi cauzionali potranno essere restituiti quando il loro montare sia coperto dai crediti liquidi dell'impresa per anticipazioni.

Le disposizioni del presente articolo potranno applicarsi in tutto od in parte anche per la costruzione delle linee della prima categoria.

Sarà allegato ai bilanci un prospetto a corredo ed illustrazione degli stanziamenti dell'entrata e della spesa per costruzioni ferroviarie, da cui risultino :

a) la previsione dei lavori da farsi in ordine alle leggi 29 luglio 1879, 5 giugno 1881, 23 luglio 1881 e alla presente legge;

b) le somme da pagare nei limiti degli stanziamenti del bilancio;

c) le somme che dovranno pagarsi in ciascuno degli esercizi successivi specialmente indicati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lualdi.

LUALDI. Onorevoli colleghi, io credo che a ciascuno di voi quest'articolo 8 avrà recato la penosa impressione, che ne ho provato io. Tutti ci siamo in questi anni compiuti di vedere l'assetto finanziario stabilirsi sopra una base normale non solo, ma di vedere che ci era concesso di provvedere all'abolizione del macinato, ed a quella del corso forzoso. Con questi precedenti suona moltissimo che, mercè questo articolo 8, l'Italia venga a fare quasi una confessione d'impotenza, e dica di non essere in grado di fare la costruzione delle ferrovie. Questo fatto, o signori, pare a me nuocia al credito del nostro paese; credito che è in cima dei voti di ognuno di noi, e che è soprattutto nei propositi ed oggetto costante delle cure del nostro ministro delle finanze.

Che facciamo noi con quest'articolo? Noi veniamo a domandare ai capitalisti il loro intervento; che è quanto dire noi ci disponiamo a spendere per i lavori delle ferrovie un capitale molto maggiore di quanto occorre. Io non mi preoccupo della questione degli interessi da pagare agli accollatari; questo è giusto, e per verità, quando l'onorevole ministro delle finanze l'altro giorno si fermava a dimostrare la tenuità di questi interessi, tenuto conto del fatto

che le anticipazioni non si fanno tutte d'un tratto, che riguardano varie epoche, e che poi le anticipazioni non si faranno per la massa di tutte le ferrovie, io trovavo che aveva buon giuoco di persuadere; ed io, per conto mio, avrei desiderato di potermi accontentare di queste sue assicurazioni per poter votare con cuore franco e convinto questo articolo.

Ma, o signori, chiunque conosce la vita pratica degli affari sa ciò che accade quando per una determinata operazione si vogliono ottenere più garanzie, e soprattutto l'anticipazione di capitali e di capitali vistosi. Quando si appaltano dei lavori a piccoli tronchi, come sempre si dovrebbe fare e che si fanno i pagamenti mano a mano quando i lavori si compiono, l'accollatario ha bisogno soltanto di procurarsi l'anticipazione di un capitale limitato, che trova facilmente: e concorre quindi all'asta accordando tutti quei ribassi che gli sono possibili ed accontentandosi di un guadagno limitato e quale ha diritto di conseguire come compenso alla sua capacità di costruttore ed alla sua attività. Ma domandando che l'opera sia fatta col capitale dell'accollatario, da pagarsi con ritardo, noi rendiamo impossibile la gara dei veri costruttori. Bisogna che ci incontriamo colle associazioni di capitalisti messi d'accordo, e che ne sopportiamo i duri patti.

Io non entro a fare la fisiologia dei capitalisti, ma essi non mancano d'ingegno, quando devono prestare un aiuto, ed un aiuto di entità, come quello che con questo articolo si viene a chiedere, per affacciare tutte le eventualità sinistre, tutte le difficoltà, tutti i sacrifici; sicchè, senza volerlo, si trovano d'accordo nel tenersi molto in largo nel calcolo dei loro utili; e chi ne ha bisogno paga. Sopra uno stesso lavoro, invece di pagare un compenso solo, a mio avviso, ne pagheremo 10.

Nella relazione ministeriale trovo che sopra i lavori appaltati dal Governo, in confronto del prezzo di stima di 113 milioni, si poté ottenere dalle gare quello di 85 milioni e quindi un risparmio di 28 milioni, corrispondente al 24 67 per cento; e questo risparmio il Governo lo ha conseguito, perchè paga con un minore ritardo, e lo ha conseguito, notate, malgrado che, per la qualità delle ferrovie appaltate e per gli impegni che si avevano rispetto alla società del Gottardo, si dovesse domandare ai concorrenti, ai costruttori una sollecitudine di lavoro, la quale non poteva a meno di cagionare qualche maggiore spesa. Ma col sistema di non pagar colle stesse more ora in vigore, e peggio di non pagare subito, stabilito con questo articolo 8, io temo che non si avrà più un centesimo di ribasso. Questo è un mio apprezzamento; e naturalmente, dacchè mi per-

metto d'intrattenero la Camera, non posso che portare avanti ad essa quello, che io ritengo probabile. Ritenuto adunque che dei lavori primitivi della legge 1871 e 1881, per la cifra di un miliardo e 49 milioni, ne restano ad appaltare ancora per la cifra di 852 milioni; ritenuto che a questa cifra bisognerà forse, (dico forse, perchè il progetto non è ancora approvato), forse aggiungere l'importo della direttissima Roma-Napoli, di circa 50 milioni, abbiamo una cifra tonda di 900 milioni di costruzioni, sulla quale, non potendo più io aspettarmi il ribasso d'asta del 25 per cento, si avrebbe la perdita di 225 milioni. Il Governo calcola, nella sua relazione, di avere egualmente un ribasso del 10 per cento. Io credo che non l'avrà; ma voglio pure ammettere che abbia ancora questo ribasso del 10 per cento; ci sarà ancora una perdita del 15, cioè di 135 milioni.

Gli onorevoli ministri mi obietteranno che non per tutte le ferrovie occorrerà di avere le anticipazioni degli accollatari. Supponiamo dunque che anche due terzi solamente di queste ferrovie siano appaltate agli accollatari, di cui parla quest'articolo; ci sarebbe ancora la perdita di 90 milioni. (*Movimenti del ministro dei lavori pubblici*).

Davanti a questa enorme perdita per lo Stato, emerge per me la necessità che esso non si discosti dal buon sistema, si mostri, e si renda in grado di pagare subito. Per procurarsi i mezzi mancanti, essendosi col trattato di commercio preclusa la possibilità di ricavare maggiori proventi doganali, non dovendosi pensare ad aumentare le imposte esistenti, che sono già in una quantità ed in una misura enormi, non rimarrebbero che due mezzi, o fare una nuova emissione di rendita, o fare un prestito speciale ripartito per provincia, e rimborsabile a rate annuali a norma dei fondi già stanziati colla legge del 1879; oppure che siano dal Governo studiati altri provvedimenti, e sottoposti all'approvazione della Camera che verrà dopo le elezioni dell'ottobre. Qui non voglio mettere nè me, nè i miei onorevoli colleghi, nè il Governo nello imbarazzo di discutere delle modificazioni alle leggi già state votate.

Ma queste mie idee urtano colle idee e coi propositi dell'onorevole ministro delle finanze. Egli ha già dichiarato avanti alla Commissione ed alla Camera in modo reciso che egli non vuole venire a nuove emissioni di rendita. Io per verità non so comprendere che si ponga in questa discussione per base assoluta l'impedimento a nuove emissioni di rendita. Desidererei quanto meno che l'onorevole ministro delle finanze facesse intendere quali sono questi impedimenti. Sono forse impedimenti

momentanei collegati all'altra importante operazione dell'abolizione del corso forzoso. Io che non sono ammesso nei penetrali dell'onorevole ministro delle finanze e che nemmeno intendo di sollevare il velo, voglio ritenere per l'onore suo e pel decoro del paese, che se mai egli ha assunto impegni, questi saranno di breve durata, imperocchè mi parrebbe che egli avrebbe commesso un grande errore se avesse accettato vincoli alla sua libertà d'azione, necessaria al bene del paese per favorire i banchieri. Dico che non comprendo la proibizione che l'onorevole ministro delle finanze fa a se stesso ed alla Camera per un'emissione di rendita, trattandosi di questo disegno di legge; poichè quest'emissione avrebbe per iscopo di far fronte ad impegni già in tutto stabiliti dalla legge del 1879, quindi già conosciuti, e per servirmi d'una espressione commerciale, già scontati dal mondo finanziario. Tutti sapete meglio di me che il valore attribuito al debito pubblico di uno Stato si fonda non solo sulla considerazione dei suoi fatti presenti, ma sul probabile suo avvenire.

La legge del 1879, se non erro (perchè devo dire che non ho potuto avere una copia di questa legge; mi hanno detto che tutte le copie erano esaurite), aveva stabilito (se sbaglio, sarò corretto dai miei colleghi che hanno memoria migliore della mia) le emissioni di rendita per procurare i 60 milioni all'anno che mi pare fossero stati assegnati alla costruzione di queste ferrovie nel ventennio 1880-1900.

Qui, dunque, si tratta soltanto di anticipare, nei primi anni, una parte di emissione assegnata per gli ultimi anni. Nè alcun danno può venire al nostro credito, perchè giustificata questa anticipazione da uno scopo buono e proficuo.

Le emissioni di rendita nuociono quando si fanno con un bilancio disordinato, per coprire disavanzi che non si sanno spiegare ed ai quali non si può portare rimedio, e quando si destinano a pazzespe.

In tesi generale, poi, ciò che più può impressionare i detentori del nostro debito pubblico, è il fatto che si facciano dei debiti. Ma io ho già fatto notare che questo debito non sarebbe nuovo: ma comunque questo poi si faccia, o con emissioni di rendita, come io desidererei, oppure contraendolo per anticipazioni dagli accollatari, è la stessa cosa: è un debito che lo Stato fa.

Con questa differenza, però, che al cospetto di tutti gli uomini positivi, all'interno ed all'estero, se noi facciamo i lavori col soccorso dei danari dei capitalisti, noi mostriamo, per le ragioni che ho dette, di sprecar danaro; se invece li facciamo col danaro

procuratoci con la emissione di rendita, dimostriamo che questi lavori li facciamo con tutti gli utili che scaturiscono dalla gara di molti costruttori ed appaltatori che si contentano di un guadagno limitato.

Un'ultima considerazione.

Noi, come dissi, ricorrendo a capitalisti, ricorriamo a danari che essi stessi ritraggono dal credito. L'onorevole ministro delle finanze così perito, che conosce così bene la natura degli istituti di credito e la loro potenza effettiva, che sa come questi funzionino bene finchè le faccende vanno bene; che sa come non tutti i milioni stabiliti nei loro statuti sociali, ci sono; l'onorevole ministro, dico, sa anche che questi istituti oggi destinano una parte dei loro danari a soccorrere l'industria ed il commercio, con gli sconti.

Ora, se noi avremo assorbito da questi istituti i capitali di cui dispongono, noi avremo anche indirettamente ristretto il credito in favore del commercio e dell'industria e quindi, anche sotto questo aspetto, avremo recato al paese un altro grave danno.

Mentre che facendo un'emissione di rendita, il suo mercato essendo vasto, tutti i paesi possono concorrere ed acquistare, quando possono, e noi ci troveremo con una scorta accumulata di capitali interni ed esteri.

Veramente io sono anche in dubbio sulla efficacia dell'aiuto che dimandiamo agli accollatori: se essi dopo che avessero assunto questi lavori, per circostanze disgraziate dovessero sospendere l'esecuzione (io non voglio ora entrare nei dettagli di queste circostanze che possono essere innumerevoli) vorrei sapere se da una parte avendo il danno della sospensione dei lavori, dovessimo poi dall'altra avere l'altro danno di pagare l'interesse che fu patuito.

Io non faccio proposte perchè nelle condizioni in cui si trova la Camera desse non avrebbero seguito. Mi limito alle considerazioni che a scarico della responsabilità quale mi sento avere come deputato ho accennate; solo aggiungo che noi avendo bisogno ancora di costruire molte altre ferrovie, pagando col suo giusto prezzo le costruzioni di quelle che ora sono iscritte negli elenchi del progetto in discussione ci salveremmo un bel capitale disponibile per una più pronta esecuzione delle altre ferrovie. E poi, comunque si possa variare negli apprezzamenti, io debbo con rincrescimento osservare che con questa maggiore spesa che noi facciamo, costruendole ferrovie col concorso oneroso di accollatori capitalisti, influenti a paralizzare i benefici di un vero incanto, noi, ritardiamo sempre di più il

momento in cui si possa venire a quello sgravio delle imposte che è nel desiderio di molti, e specialmente alla riduzione del sale.

Io, posto nell'alternativa o di riservare i milioni per ribassare il prezzo del sale, o di darli a lauta mensa a capitalisti che sono già ricchi, certamente non esiterei nella scelta e preferirei il primo caso.

Attenderò dalla cortesia degli onorevoli ministri qualche schiarimento su queste osservazioni, che mi sono state ispirate dal sentimento del dovere.

PRESIDENTE. Ora viene l'emendamento dell'onorevole Brunetti. Ne do lettura:

« Le anticipazioni, che dovrebbero essere restituite agli enti interessati, a termini dell'articolo 15 della legge del 29 luglio 1879, saranno invece rimborsate agli enti stessi, secondo gli stanziamenti annuali indicati nelle tabelle *a* e *b*, annesse al presente disegno di legge. »

L'onorevole Brunetti ha facoltà di svolgere questo suo emendamento.

BRUNETTI. Io rendo, anzitutto, le più sincere e sentite grazie all'onorevole nostro presidente, il quale ha collocato questo mio emendamento od articolo aggiuntivo, dopo l'articolo 8, anzichè dopo il 6°, come io prima aveva fatto.

Signori, durante tutta questa lunga discussione, io non ho detto una parola; non sono venuto a raccomandarvi alcuna linea, nè a raccomandarvi alcun passaggio di categoria; non vi ho chiesto, non vi chiedo nessun beneficio speciale. Questo emendamento, che ho avuto l'onore di sottoporre alla vostra attenzione, intende a tutelare da una parte i giusti interessi, anzi direi il diritto di quegli enti interessati (siano provincie, comuni o consorzi) i quali hanno già fatto delle considerevoli anticipazioni per le quote governative riguardanti la costruzione delle loro linee; dall'altra parte, è inteso a tutelare i giusti interessi e il diritto di tutti gli altri enti interessati in Italia, i quali, sebbene non abbiano fatto anticipazioni di sorta, nè presi impegni, potrebbero tuttavia, volendo, fare delle simiglianti anticipazioni per le costruzioni delle loro rispettive linee.

Io mi sono studiato di formulare il mio emendamento colla maggiore chiarezza che per me si potesse; pure perchè non subisca inesatte interpretazioni, e non sia frainteso, del che per altro non dovrei che accagionare soltanto me medesimo, mi affretto a dichiarare che io sono perfettamente nell'ordine delle idee del Ministero e della Giunta parlamentare, cioè che in questo disegno di legge non si tratti di nuovi oneri da imporre alla finanza dello Stato, e molto meno di nuove cifre da stanziare nel bilancio dei lavori pubblici; ma si tratti

soltanto di una specie di rimaneggiamento di quelle economie le quali derivano da risorse molto chiaramente designate dal Ministero, e chiaramente ancora designate nell'accurata, e, mi si permetta anche la frase, *gagliarda* relazione dell'onorevole relatore Gagliardo.

Ma queste economie, cioè quella dei 65 milioni provenienti dal contratto colle Meridionali, e l'altra del ribasso del 26,67 per cento nelle aste pubbliche, ridotto poi con molta prudenza e sagacia dall'onorevole ministro al 10 per cento, queste economie sono due termini probabili, ma non certi, o, per lo meno, se hanno una certezza morale, non sono improntati di quella certezza contabile, la quale dà sola il diritto di aumentare le cifre stanziare in bilancio, e di fare novelle iscrizioni. Quindi molto ben detta *presuntiva* la ripartizione delle somme secondo le tabelle.

Questa presunzione, questa ipotesi, o, meglio, questa condizione, che si realizzino le somme nelle tabelle espresse, è una condizione che investe tutto quanto il disegno di legge; ed io, per non essere frateso, dichiaro che sottopongo a questa condizione gli effetti del mio articolo aggiuntivo; od in altri termini, io intendo che questo articolo aggiuntivo non debba attuarsi, od applicarsi, se non sotto la condizione che investa tutto quanto il disegno di legge, sotto la condizione, cioè, che abbiano a realizzarsi quei cespiti che sono dichiarati ripartizione presuntiva nelle tabelle.

Detto ciò, e dileguati gli equivoci su questo terreno, io dico schiettamente che, appena letto il presente disegno di legge, ho fatto a me medesimo alcune domande: la prima, qual è la condizione che da questo disegno di legge viene fatta oggi a quegli enti interessati, i quali hanno anticipato delle somme considerevoli al Governo per la costruzione delle loro linee, sobbarcandosi anche ad ingenti sacrifici? In secondo luogo, mi sono domandato: qual è la condizione che viene fatta a quelle provincie, le quali domani, anche immediatamente dopo che il presente disegno di legge sia convertito in legge dello Stato, volessero per avventura fare di somiglianti anticipazioni? E se vi è una inferiorità relativa di queste provincie di fronte a tutte le altre che risentono i benefici del presente disegno di legge, quale sarebbe il rimedio, quale il compenso, quale il ristoro di questi danni possibili? Queste sono le domande, che io ho rivolto a me medesimo.

E qui ricordo di aver sentito, non so se dal banco dei ministri o da altri oratori, che le provincie che hanno fatto serie anticipazioni sono pochissime. Io, che tengo dietro ai fatti, che amo di seguire i

fatti analiticamente, ho voluto consultare proprio i dati ufficiali, e negli allegati al bilancio di prima previsione del 1882, precisamente al n° 334, ho trovato che le provincie, le quali hanno fatto di questi enormi sacrifici, non sono mica poche. Abbiamo Catanzaro che ha anticipato mezzo milione; abbiamo la provincia di Lecce, ossia Terra d'Otranto, che ha anticipato 5 milioni; le provincie di Novara e Pavia, 7 milioni; la provincia di Cuneo, lire 3,200,000; la provincia di Roma, lire 720,000; la provincia di Capitanata, lire 3,800,000; la provincia di Milano, 6 milioni e mezzo; la stessa provincia di Milano e l'altra di Como, un milione a fondo perduto; la stessa provincia di Como, un altro milione e 200 mila lire; le provincie di Parma e di Brescia, mezzo milione; e finalmente le provincie di Ravenna e Ferrara si sono impegnate per una somma indeterminata per la spesa occorrente per il tronco Ferrara-Argenta. In totale, adunque, non abbiamo pochissime provincie interessate, ma ne abbiamo 13, le quali si sono impegnate, e in parte hanno anche effettuato i loro impegni per la somma considerevole di 29,420,000 lire.

Ora, di fronte a questa posizione, questi poveri enti interessati vedranno con grave dolore, e forse con pentimento, che col presente disegno di legge non si anticipi la costruzione delle loro linee di più o di meno di quello che si sarebbe fatto, se essi, a paro di tutti gli altri, non avessero assunte anticipazioni delle quote dovute dal Governo; saranno assai pentiti vedendo, che a mezzo di questo disegno di legge si ottiene precisamente quello scopo per il quale esse s'impegnarono in somme considerevoli, pel quale esse sopportavano enormi sacrifici, pel quale avevano dato l'ultima durissima stretta al bilancio delle loro provincie, sovrimponendo dei centesimi addizionali, e gravando quanto era possibile i contribuenti.

Infatti, secondo le tabelle, noi abbiamo che nel 1882 si aprirebbe all'esercizio la linea da Frascati alla città; nel 1883 si aprirebbero le linee di Vercelli-Mortara-Cava, la Foggia-Lucera, la Foggia-Manfredonia, la Gallarate a Pino-Novara, la Zol-lino-Gallipoli. Nel 1885 si aprirebbero all'esercizio la Taranto-Brindisi, e la San Pietro-Seregno. Nel 1888 la Parma-Brescia, e nel 1889 finalmente la linea che dalla marina di Catanzaro conduce allo stretto Veraldi.

Ora, naturalmente queste provincie dicono, o pensano: se noi avessimo avuto innanzi agli occhi tale disegno di legge, certo non saremmo state così stolte ad impegnarci, sia colla Cassa dei depositi e prestiti, sia con altri banchieri per pagare onerosi interessi.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

È vero quello che ha detto l'onorevole ministro che, in virtù dell'articolo 15 della legge 29 luglio 1879 si fanno le restituzioni in dieci rate eguali; ma queste dieci rate non cominciano dal 1880, nè dal 1881: cominciano dall'anno posteriore all'apertura delle linee all'esercizio; e siccome alcune linee si aprono all'esercizio nel 1883, altre nel 1885, altre nel 1886, altre nel 1889, naturalmente i dieci anni si convertono in quindici e in diciotto. Anzi, nei primi anni fino all'apertura dell'esercizio le provincie sono obbligate a sopportare l'onere intero degli interessi e della quota di ammortamento. Ed infatti per soli 5 milioni che la mia provincia ha dovuto prendere a mutuo dalla Cassa dei depositi e prestiti, e che ha ottenuto mercè anche la benevolenza dell'onorevole ministro delle finanze, al quale siamo sempre riconoscenti, essa si è impegnata a pagare un'annualità per 25 anni, di 375,000 lire. Questa cifra verrà scemando, ma quando? Dopo il 1885; ma malgrado questa diminuzione, in fine dei conti, la mia provincia sarà obbligata a pagare parecchi milioni per interessi.

Prevedo una obiezione, e la fo a me stesso prima che mi venga fatta da altri.

Si dirà: ma se voi, nella tabella annessa al presente disegno di legge, vedete delle somme anticipate, dei termini abbreviati, e degli anni ancora anticipati in cui le linee si apriranno all'esercizio, questo è precisamente l'effetto delle anticipazioni che le provincie hanno fatto; quindi le loro anticipazioni sono un *fattore* che è entrato nella mente del Governo nel ripartire le somme, e nello stabilire i termini; ebbene, o signori, io vi dico schiettamente che anche così mi era parso da principio; ma dopo aver pensato, e studiato su queste tabelle, mi sono convinto che la cosa non istà perfettamente così. Difatti vi sono alcune linee che si aprono all'esercizio nel 1883, la Ascoli-San Benedetto, e la Teramo-Giulianova, le quali appartengono a provincie che non hanno fatto alcuna anticipazione; nel 1884 si aprirà la succursale dei Giovi, l'Aosta-Ivrea, l'Adria Chioggia, la Novara-Varallo, la Mestre-Portogruaro, che appartengono pure a provincie che niuna anticipazione hanno fatto; così vedo che altre linee si aprono nell'anno 1885 e 1886 che appartengono altresì ad enti interessati i quali non hanno nulla anticipato, nè alcun impegno contratto.

Dunque è chiaro che, per le linee riguardanti enti interessati, che hanno anticipato le quote dovute dal Governo, codeste anticipazioni non sono entrate nella mente del Governo stesso come fattori o criteri nell'ordinare gli stanziamenti in questa tabella, e nello stabilire il termine abbreviato dell'apertura all'esercizio.

Io poi ho ascoltato attentamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale quando parla incide, ma questa volta ha inciso tagliando; mi perdoni l'onorevole ministro dei lavori pubblici, egli con quell'acume che gli è proprio, diceva ad alcuni oratori, non ricordo quali fossero, su questi banchi: quando fate delle comparazioni, e dei *ragguagli*, questi ragguagli li dovete fare a termini uguali; se voi mi comparate una linea che costa due milioni ad una linea che costi venti milioni, non potete dolervi se la prima linea, che costa solo due milioni sia nella mente del Governo da compiersi in una epoca molto più breve di quella che ne costa venti.

Ma io osservo, che di queste linee che ho detto che si aprono nel 1883, e che appartengono a provincie che non hanno fatto anticipazioni, alcune costano una somma eguale, o maggiore di quello che costino le linee le quali si aprono nel 1883, e che appartengono a provincie, le quali hanno anticipato tutto a quasi tutto l'onere del Governo...

Voci. La chiusura!

PRESIDENTE. Ma facciamo silenzio!

BRUNETTI. Permettano signori; si tratta di moltissime provincie interessate.

Dunque io non voglio far l'elenco di queste linee; ma se l'onorevole ministro mi ripetesse l'obiezione di ieri, io gli direi che, per esempio, nell'anno 1884 si aprono 5 linee, delle quali una costa 21 milioni, una ne costa 15, un'altra 16; mentre la Taranto-Brindisi che costa 8 milioni si apre nel 1885; e con questa differenza che le provincie a cui appartengono quelle linee nulla hanno anticipato, mentre per la Taranto-Brindisi, la provincia ha anticipato la parte maggiore.

Chiedo scusa ai miei onorevoli colleghi, se ho dovuto entrare in questi particolari, perchè altrimenti le obiezioni restano sempre. Ora io mi guarderei bene dal pretendere un mezzo, che potesse minimamente offendere quelle provincie, le quali nessuna anticipazione hanno fatta. Io anzi sono felicissimo di vedere, che codeste provincie godono dei benefizi arrecati dal presente disegno di legge.

Dunque a parte questo; io nulla intendo a loro detrarre, nulla menomare. Io non vengo inoltre a domandare alcun interesse per le somme anticipate; e quando ho letto l'emendamento dell'onorevole Zacconi io ho ammirato il suo animo generoso, ma non mi è parso secondo giustizia; perchè se le provincie che hanno anticipato riscuotessero un interesse, allora non sarebbero più provincie *anticipanti*, ma sarebbero provincie *mutuanti*; e quando il ministro dei lavori pubblici tolga a prestito delle somme, o le prenda da un banchiere o le prenda

dalle provincie è la stessa cosa; è la provincia che si sostituisce al banchiere. Ora, chi presta contro un corrispondente interesse, non fa alcun sacrificio, epperò non ha diritto a preferenza rispetto alle altre.

Dunque io non pretendo gli interessi. Quel che domando è questo. Nella tabella vi è una iscrizione di somme ordinatamente, anno per anno. Per esempio, per una linea qualunque; prendo la Novara-Varallo. Dal 1880 al 1889 sono iscritti 5 milioni, 400,000 lire il primo anno, 400,000 il secondo, e così di seguito sino all'ultimo. Ebbene, se la provincia cui interessa questa linea verrà domani innanzi al Governo e gli dirà: voi avete segnato nella vostra tabella 5 milioni graduati in otto anni; se alcuna anticipazione non vi si facesse, naturalmente voi, secondo la stessa tabella e nella ipotesi sempre che le economie si realizzino, spendereste anno per anno, per la costruzione di questa linea la somma che avete segnata; ebbene, io vi anticipo l'intera somma di 5 milioni. Non sarebbe naturale e giusto che il Governo dovesse poi anno per anno cedere alla provincia in restituzione quella somma che esso avrebbe spesa se la provincia nessuna anticipazione avesse fatta?

E qui, signori, non si tratta di cosa nuova, di teoriche peregrine; qui si tratta del diritto comune. Noi siamo perfettamente nel campo della surrogazione legale, poichè quando il Governo s'impegna moralmente e anche legalmente alla costruzione di una linea, ed assegna per un numero determinato di anni, anno per anno, delle somme stabilite, esso diviene debitore di questa linea. Perlocchè se una provincia, un ente, un terzo qualunque, che voglia anticipare l'intera somma, in guisa che col suo denaro si costruisca l'intera linea, se questo ente qualunque, o terzo interessato, non pretende interessi sulle quote annuali anzidette, mi par troppo giusto, troppo morale di dare a lui, in restituzione, quelle somme che si sarebbero spese se la sua opera non fosse intervenuta.

Ora, se questo facendosi per un ente qualunque che venisse a far l'anticipazione dell'intera somma dopo che questo disegno di legge sia divenuto legge dello Stato, non vale la stessa ragione per quelle provincie o per quegli enti interessati i quali hanno già fatta un'anticipazione ancor prima che questo disegno apparisse? O il Ministero tratterebbe forse quelli che venissero a fare anticipazioni dopo la promulgazione di questa legge in guisa diversa, con altri criteri con cui tratta gli enti interessati i quali hanno fatto delle anticipazioni senza sapere che doveva venire un giorno il presente progetto? Quindi il mio articolo aggiuntivo si riduce a questo:

che alle provincie che hanno fatto già qualche anticipazione, ed alle provincie che venissero in seguito a farne, il Governo invece di restituire le somme secondo l'articolo 15 della legge 29 luglio 1879, restituisca le somme secondo l'ordine degli stanziamenti fatti nelle tabelle A e B, allegate alla presente legge; e lo faccia con quell'ordine appunto e senza interesse di sorta.

Io ho finito; prego i miei colleghi di tenermi per excusato se ho forse abusato di qualche minuto; ma io, davvero, non poteva farne a meno. Io non intendo, onorevole ministro, di entrare nel suo quadrato e molto meno di farne discussione. Io non so veramente se mi trovi fuori o dentro del suo quadrato; certo non intendo penetrare fin dentro la tenda del generale. Ma se questo mio povero emendamento verrà nella sua tenda, io prego il valoroso generale Baccarini di non riceverlo come nemico; l'accolga almeno come un ospite generoso.

PRESIDENTE. Viene ora l'emendamento dell'onorevole Zucconi, che è il seguente:

Alle parole: « il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a stipulare con gli accollatori » siano aggiunte le seguenti: « o con gli enti interessati. »

L'onorevole Zucconi ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

ZUCCONI. Ho già svolto questo emendamento nella discussione generale.

PRESIDENTE. Ha fatto molto male!

ZUCCONI. Mi permetta, onorevole presidente, di dichiarare che ora lo ritiro, giacchè il Governo non lo accetta; e, tenuto anche conto dei desiderii suoi e della Camera, rinunzio di dire altre parole.

PRESIDENTE. Allora fa benissimo! L'emendamento dell'onorevole Zucconi è da lui ritirato.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io dichiaro al mio egregio amico Brunetti che il quadrato era chiuso per aggiunte e trapassi di categoria delle linee e per modificazioni sostanziali alla legge del 1879, non mai per discussioni sugli articoli della presente legge, intorno ai quali ho l'obbligo di accettare emendamenti, quando sia convinto della loro utilità. Ed ho già dato l'esempio accettando la proposta, all'articolo 7, dell'onorevole Indelli, che è cosa ben diversa. Il merito del presente disegno di legge può essere discusso da tutti; è mio obbligo di adattarmi alle modificazioni. Non può per altro, secondo me, nessuno pretendere di trascinarci fuori del terreno della presente legge. Però l'onorevole Brunetti, in conformità presso a poco dell'ordine del giorno che aveva proposto e che ha ritirato l'onorevole Zucconi, conduce a rendere inapplicabili, per questa

parte, le disposizioni della legge. Ed io credo che, dopo le spiegazioni che gli darò, l'onorevole Brunetti si persuaderà che la sua aggiunta non può essere accettata.

Che cosa dice, in sostanza l'onorevole Brunetti? Egli dice questo: voi oggi proponete di anticipare la costruzione delle linee di quattro, di cinque, di sei anni: la legge del 1879 stabiliva che quelle provincie, che volevano anticipare queste costruzioni, dovevano anticipare il danaro; ora è certo, dice l'onorevole Brunetti, che quelle provincie le quali sono state più sollecite ci hanno rimesso. Io rispondo che, fino ad un certo punto, questo discorso può andare, perchè, per esempio, non si può negare in modo assoluto che se quelle provincie non avessero fatta nessuna anticipazione avrebbero avuta la loro linea fatta non in tre anni, come adesso colle loro anticipazioni, ma in dieci anni invece che in quindici. Intanto, io comincio dal dire che l'aver la linea in tre anni, secondo la propria elezione, deve pur valere un sacrificio, e che il dire: ma, se avessi saputo che veniva un miglioramento mi sarei accontentato dei dieci anni invece dei tre, non è supponibile, perchè io credo che le provincie, come quella di Pavia, quella di Milano, che hanno fatta l'anticipazione totale, l'hanno fatta per avere la loro linea fra due, fra tre anni, nel tempo materialmente necessario per costruirla; e credo che l'avrebbero fatto egualmente se, invece di quindici, gliela avessimo fatta in nove, in otto. Ora, l'onorevole Brunetti potrà contrapporre che non lo crede. Ad ogni modo, la retroattività delle leggi non è un principio ammissibile. Se le suddette provincie aspettavano, si trovavano nella condizione delle altre.

Ecco la risposta che si può dare. Ma, tutto al più, questa potrebbe essere una questione da esaminarsi dal ministro delle finanze alla fine dei conti, al venire dei nodi al pettine. Pochissime sono le provincie che hanno fatto i versamenti, poichè se tredici sono quelle che hanno preso la deliberazione di fare le anticipazioni, ve ne sono alcune fra queste che non hanno trovato chi loro prestasse il danaro occorrente. Quelle pochissime le quali hanno deliberato di fare le anticipazioni ed hanno effettivamente i fondi hanno avuto od avranno in brevissimo tempo la loro strada, ma per le altre nulla vi ha di conchiuso. L'onorevole Brunetti dice: che male c'è nell'inserire nelle tabelle la ripartizione delle quote per cui le provincie sono iscritte? In questo non c'è difficoltà, onorevole Brunetti: ma per le provincie che hanno realmente fatta tutta l'anticipazione, si troverà nelle tabelle la ripartizione del debito appunto come abbiamo verso le

provincie. La linea Stradella-Broni-Mortara-Vercelli, ad esempio, è stata fatta per intera anticipazione. Ebbene per questa linea si sono ripartite le quote che dobbiamo pagare, sopra uno spazio di 10 anni. Per la linea Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni la somma essendosi anticipata per intero, essa sarà terminata nel 1882, o, tutto al più, verso la metà del 1883, e si stabilisce il rimborso stanziando ogni anno 560,000 lire per 10 anni di seguito.

Dove si trovano somme iscritte a rate disuguali anche quando si sono fatte anticipazioni? Si trovano, onorevole Brunetti, in quei casi nei quali le provincie hanno anticipato solo una parte della somma occorrente, come ha fatto la sua provincia.

La parte anticipata dalla provincia di Lecce per la ferrovia Taranto Brindisi e per la Zollino-Gallipoli non concerneva che due tronchi ma non tutte le linee. Supponiamo che per una linea che deve costare tre milioni, la provincia anticipi due milioni, si divide questa somma in 10 anni e si danno 200,000 lire all'anno alla provincia per rimborsarla della somma anticipata. Ora quale è il diritto della provincia la quale anticipa l'intera somma? È di vedere eseguito il suo tratto di strada nel numero d'anni cui corrisponde la materialità della esecuzione; ma non ha mica il diritto che non si costruisca il resto della linea. Dunque l'altro milione è distribuito per costruire il resto della linea, cosa che interessa la stessa provincia, quantunque non voglia fare il sacrificio della anticipazione per tutti i tronchi.

Ora la proposta Brunetti a che condurrebbe? Ad occupare le quote come si trovano; vale a dire, quel che corrisponde al decimo della anticipazione, più quel che deve servire a costruire il resto della linea; e ne verrebbe di conseguenza che il resto della linea non si costruirebbe che cominciando dal fine dei pagamenti dovuti alla provincia. Per cui, se nell'anno 1885 ci fosse, per esempio, una somma di 100, disposta per cominciare l'altro tratto, questo non si potrebbe cominciare, perchè bisognerebbe rimborsare la provincia più presto di quel che la legge del 1879 ha stabilito. Verremmo a questa conseguenza non desiderabile nemmeno per la provincia interessata, perchè poi la linea è sempre quella. Può avere interesse la provincia ad anticipare un tronco; ma certo le interessa che poi sia finita tutta la linea. Dunque le tabelle portano la ripartizione precisamente in corrispondenza dei debiti, e questi si rimborsano come la legge del 1879 ha stabilito. Il volere aggiungere a questi rimborsi quelle somme casuali che oltre le anticipazioni si possono trovare nelle diverse tabelle conduce alla conse-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

guenza di non potere incominciare i lavori pel resto delle linee. Questo non può essere il desiderio dell'onorevole Brunetti. Se la proposta Brunetti non conducesse a questo, nessuna difficoltà ci sarebbe di accettarla.

In sostanza tutto ci rende impossibile d'accettare la proposta fatta dall'onorevole Brunetti, senza considerare che si verrebbe a fare a quelle provincie una posizione esagerata di favore, perchè in fin dei conti avrebbero raggiunto lo scopo più presto ed invece di essere rimborsate in 10 anni, come alla legge del 1879, verrebbero ad essere rimborsate in tempo minore.

Io non invidierei loro questo beneficio se esso non conducesse alle conseguenze di cui ho parlato. Allo stesso fine tendeva l'emendamento dell'onorevole Zucconi, fortunatamente ritirato.

Ma una cosa c'è che potrebbe essere opportuna di fare, ed è di considerare il caso che le provincie vogliano fare d'ora in avanti anticipazioni anche pel numero degli anni di costruzione ridotto com'è nelle tabelle, e che domandino di valersi anch'esse del mezzo dello sconto piuttosto che del versamento diretto del denaro nelle casse dello Stato, come hanno fatto finora.

L'onorevole ministro delle finanze già disse l'altro ieri che non credeva nemmeno d'aver bisogno d'una disposizione tassativa della legge per poter ammettere questo spediente, perchè quando la provincia è autorizzata a fare un prestito, non vedrebbe come si potesse inibirle di adoperare per esso il mezzo dello sconto.

Ad ogni modo se si credesse che il Governo non è autorizzato a consentire alle provincie questa facoltà si potrebbe aggiungere una disposizione al riguardo.

PRESIDENTE. Ora vengono due emendamenti dell'onorevole Nervo. Il primo consiste nell'aggiungere dopo il secondo alinea:

« Dette anticipazioni dovranno avere per iscopo la esecuzione delle intiere linee nel minor tempo possibile. »

Il secondo nell'aggiungere dopo il sesto alinea:

« Qualora le anticipazioni, di cui nel 2° comma del presente articolo, non si verificassero nella misura necessaria per assicurare la costruzione di tutte le linee di 2^a e 3^a categoria nel numero d'anni previsto dalle tabelle *a* e *b*, il Governo è autorizzato a procurarsi i fondi necessari per tale costruzione con la emissione di *obbligazioni speciali* estinguibili annualmente coi fondi ripartiti nel bilancio dello Stato a termini della legge 29 luglio 1879. »

L'onorevole Nervo ha facoltà di svolgere i suoi emendamenti:

NERVO. Non dirò che poche parole.

Il primo emendamento riguarda il modo con cui si procederà nell'applicare il sistema delle anticipazioni, sul quale desidero qualche schiarimento dagli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici. Io mi preoccupo del caso che possa essere offerta un'anticipazione per un tronco di una determinata linea e che per gli altri tronchi della stessa linea queste anticipazioni non si facciano più. In questo caso i comuni interessati alla costruzione di quel primo tronco vedrebbero la linea aperta all'esercizio molto più presto, mentre per gli altri ci sarebbe un grave ritardo. Ora, dal punto di vista della giustizia distributiva, come da quello delle condizioni economiche del paese, che hanno indotto il Governo ad escogitare questo modo per accelerare la costruzione delle ferrovie, mi pare che sarebbe un gravissimo inconveniente. È per ciò che io, con questa disposizione di legge, tenderei a stabilire che le anticipazioni abbiano a riguardare tutta una linea, affine d'evitare tale ingiusto trattamento.

Vengo al secondo emendamento. Io calcolo che le anticipazioni da chiedersi agli appaltatori per l'esecuzione delle linee di seconda e terza categoria potrebbero raggiungere la somma di 220 o 225 milioni, come ha già accennato l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Se a questa somma noi aggiungiamo ancora la metà dei 430 milioni di spesa presunta per le linee di prima categoria, alle quali il Governo chiede anche di essere autorizzato ad applicare lo stesso sistema, voi vedete, onorevoli colleghi, che si giunge alla cospicua somma di 400 milioni circa da chiedersi in anticipazione.

Ora io domando se, dato l'attuale organamento del credito in Italia, sia possibile ad una numerosa classe di accollatori di procurarsi, entro 6 o 7 anni, questa ragguardevole somma per mezzo delle Banche. Credo che sarà molto difficile (per quanto nel paese sianvi accollatori che hanno già acquistato molta solidità nelle intraprese d'opere pubbliche) di trovare una somma così ingente di anticipazioni presso le nostre Banche, in sei o sette anni. E per ciò vorrei che questa legge, che da diversi giorni ci preoccupa (poichè tutti vogliamo che raggiunga il suo fine, e che non sia un'illusione che noi creiamo coll'adottarla), nella sua applicazione, portasse proprio quei risultati d'ordine economico e politico che il paese attende da essa. Vorrei, dico, che fosse assicurata la sua applicazione pratica. Ora, vista la grande probabilità che non si possano verificare queste anticipazioni nella misura necessaria per assicurare la celere esecuzione di tutte le linee comprese nelle due tabelle, io penso, che per fare una cosa seria, dobbiamo preoccuparci dei mezzi a cui

il Governo dovrà ricorrere per assicurare questa celere costruzione delle linee in discorso. Quali sono questi mezzi, o signori? Questi mezzi, io credo, si possono trovare nell'emissione d'obbligazioni speciali, come si fece altra volta per mobilitare in anticipazioni il valore dei beni demaniali. Allora, voi ben ricordate, il Governo chiese la facoltà di ricorrere all'emissione di obbligazioni demaniali estinguibili in quattordici anni; ebbene, o signori, io credo che, colle annualità che la legge del 1879 dà al Governo la facoltà di stabilire nei bilanci per un periodo da 15 a 17 anni, potrebbero queste annualità essere impiegate ad ammortire queste obbligazioni le quali il Governo avrebbe la facoltà di emettere nel caso in cui il sistema delle anticipazioni risultasse di difficile applicazione.

Dunque, nelle annualità da stabilirsi nei bilanci, a termini della legge del 1879, il Governo troverebbe il fondo per l'ammortamento (senza aumentare d'un centesimo gli oneri del bilancio) nei risparmi che si pensa di fare, ed io credo che si verificherebbero in una determinata sensibile misura. Col sistema degli appalti, come lo dimostra già l'esperienza, il Governo troverebbe i mezzi per pagare gli interessi di questi titoli; perciò io credo che il ministro debba fare buon viso a questa mia proposta la quale tende a dargli i mezzi di applicare efficacemente questa legge, qualora il sistema delle anticipazioni non si verificasse applicabile in quella misura che è richiesta dalla promessa che con questa legge facciamo al paese.

Credo di non aver bisogno di aggiungere altre parole per spiegare agli onorevoli colleghi la portata economica e finanziaria della mia proposta.

Io non voglio perturbare per nulla il progetto escogitato dal Ministero, nelle condizioni che ci furono esposte, per applicare questo sistema; ma dico: qualora questo sistema trovi delle difficoltà gravi nella sua applicazione, diamo al ministro delle finanze il mezzo di andare avanti egualmente e di non essere costretto a venirci poi a dire, da qui a un paio d'anni: la legge ha trovato degli intoppi; la tal linea non potè essere eseguita; la tal altra potè appena essere incominciata.

Allontaniamo il pericolo che quelli fra noi, i quali a quell'epoca si troveranno ancora qui, possano avere il rimorso di avere approvato un disegno di legge che sia stato una vera delusione per il paese.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici d'accordo colla Commissione propone che, dopo il secondo comma dell'articolo 8, si aggiunga il seguente che potrà togliere probabilmente, io credo, qualche altra discussione.

« **M** Governo del Re è autorizzato a permettere

alle provincie e altri enti interessati di valersi di questo ultimo mezzo per le rispettive offerte d'anticipazione fatte o da farsi in base all'articolo 15 della legge 1879, n° 5002 (serie 2°). »

Ora viene l'emendamento dell'onorevole Oliva il quale insiste nel dire dopo il 4° comma :

« Gli interessi predetti saranno esenti dalla tassa di ricchezza mobile. »

L'onorevole Oliva ha facoltà di svolgerlo.

OLIVA. Mi dà facoltà di parlare su questa aggiunta soltanto o anche sul mio articolo aggiuntivo?

PRESIDENTE. L'ultimo sarebbe come un comma aggiuntivo all'articolo 8, quindi può svolgerli tutti e due assieme. Leggo anche questo :

« Le società concessionarie o subconcessionarie, della costruzione e dell'esercizio di ferrovie, di qualunque categoria, potranno emettere obbligazioni nominative o al portatore, prima del versamento completo del capitale sociale, e per somma eccedente il medesimo, *garantendole sui pagamenti a debito dello Stato, delle provincie e dei comuni*, determinati negli atti di concessione. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Oliva.

OLIVA. Le mie proposte non sono perturbative dell'economia della legge, anzi, nel parer mio, esse vengono a indicare i mezzi efficaci per raggiungere i fini della legge stessa.

Rammenta la Camera ch'essa, votando il nuovo Codice di commercio, ha già derogato ad una regola della legislazione commerciale vigente, per la quale è interdetto alle compagnie anonime di fare emissioni di obbligazioni per somme eccedenti i loro capitali sociali, e finchè il capitale sociale non sia completamente versato.

A questa regola, che sta nella legislazione commerciale vigente, fu in massima derogato dal Codice di commercio che andrà in vigore l'anno venturo.

L'articolo 170 del Codice nuovo sancisce la massima affatto opposta, dà, cioè, facoltà alle compagnie di emettere obbligazioni anche per una somma eccedente il capitale sociale, purchè assicurate da garanzie speciali. Se non che, dopo avere enunciato questa massima, conforme agli insegnamenti della esperienza e della scienza, l'articolo 170 ne restringe l'applicazione ai soli casi in cui si tratti di pagamenti a debito di comuni o di provincie; ed in questo caso ammette l'emissione di titoli speciali, garantita dal deposito di titoli nominativi provenienti dai predetti enti morali.

Ora, o signori, se noi dobbiamo trovare i mezzi perchè la legge attualmente in discussione possa diventare realmente praticabile con utile reale del paese, bisogna che noi apriamo, per quanto è possibile, ampiamente le porte all'industria privata e

ai capitali. Uno dei mezzi per raggiungere questo intento è quello di applicare la massima già sancita dal Parlamento, già consacrata dall'articolo 170 del Codice commerciale, e di consacrare codesta massima anche per le operazioni relative ai pagamenti a debito dello Stato.

Quindi io propongo un articolo aggiuntivo, col quale, in modo speciale e a vantaggio dell'acceleramento delle costruzioni ferroviarie, si provvederebbe a che le compagnie concessionarie siano abilitate ad emettere obbligazioni anche al di là del capitale sociale, purchè siano garantite sui pagamenti a debito dello Stato, delle provincie e dei comuni determinati negli atti di concessione. Credo che questa mia proposta sia opportuna.

Il ministro dei lavori pubblici ha bensì detto, e ripetuto, ed insistito nel dire che il sistema a cui si ispira, si informa la legislazione ferroviaria nostra del 1879, esclude il sistema delle concessioni; ma mi permetterà l'onorevole ministro che noi prendiamo questa assertiva in un senso molto discreto, perchè insorgerebbe contro di lui la disposizione stessa di un articolo di quella legge, il 17, se non erro, ampliato poi dalla legge del 5 giugno 1881, i quali ammettono il sistema delle concessioni per tutte le categorie. Conseguentemente la mia proposta tende praticamente ad agevolare le concessioni all'industria privata, senza della quale, efficacemente aiutata, e non contrastata con male intese restrizioni, il problema ferroviario rimarrà di difficile soluzione.

Or dunque provvediamo a questo intento: uno dei provvedimenti è quello che io propongo. Mi direte: come realizzate, quale forma darete a codeste garanzie speciali, fornite dei pagamenti a debito dello Stato? e questo debito non pagherà che per mandati, e non sarà tenuto a dare titoli speciali nominativi, come qualcuno dei nostri colleghi ha proposto?

Mi pare che la legislazione nostra ci porti spontanea la risposta. Io mi ricordo che nella legge di contabilità, precisamente agli articoli 54 e 55, si prevede il caso in cui i pagamenti a debito dello Stato possano far oggetto di cessione o di delegazione, ed in codesti casi si stabilisce il modo col quale si possa addivenire a rendere giuridicamente efficace verso il Governo codesto atto di cessione o delegazione. Vale a dire che la legge richiede a tale effetto o un atto pubblico o un atto privato autentico, e la notificazione dell'atto, fatta al direttore del tesoro, e da esso comunicata alla Corte dei conti, e quindi all'ufficiale incaricato dei pagamenti.

Ora, mi pare che codesto sistema, già predisposto dalla nostra legge di contabilità, possa servire

efficacemente ad organizzare il sistema di garanzia che io vi proporrei, per rendere attuabile il concetto esposto nel mio emendamento. Del resto, io vedo che la convenienza legislativa esigerebbe che codesto sistema al quale ho accennato, non venisse lasciato all'arbitrio regolamentare del potere esecutivo, ma facesse parte del dispositivo della legge. Se entrasse nella mente del Governo l'accettabilità della mia proposta, ebbene, io di grande animo consentirei che la mia proposta fosse modificata, in modo da accogliere nel suo testo anche codesta indicazione precisa del modo di garanzia, a forma dei citati articoli 54 e 55 della legge di contabilità generale.

Ma ogni modo, e qualunque possa essere l'esito della mia proposta, a me premeva di dichiarare quale era il suo fine, e che essa non era punto in disaccordo colle norme della legislazione vigente.

Ora, io l'abbandono al giudizio dell'onorevole ministro delle finanze e della Commissione, certo che il bisogno da me previsto non può che verificarsi, e in scala vastissima, se, come dobbiamo sperare, l'attività industriale del nostro paese ed i capitali, si volgono all'impiego ferroviario; e quindi si moltiplicherà il caso, di dovere agevolare per quanto è possibile il concorso dei capitali con opportuni e validi sussidi congiunti alle opportune e legali cautele.

La legge di contabilità, mi obietterà forse qualcuno, potrebbe essere applicabile quand'anche non ci fosse un articolo apposito del disegno di legge in discussione. A questa obiezione basta la semplice risposta che l'articolo 54 della legge di contabilità limita la ipotesi delle cessioni o delegazioni ai casi espressi dalla legge; quindi la necessità di specificare, come io faccio, il caso di applicabilità ai bisogni ferroviari, all'intento della presente legge, delle disposizioni contenute negli articoli 54 e 55 della legge di contabilità.

Io presento questa proposta e la lascio al giudizio del Governo. Credo però che, se non oggi, dovremo un giorno o l'altro, e forse in un avvenire prossimo, provvedere con legge speciale a questo bisogno da me segnalato, e che s'imporrà come una necessità. Questo per ciò che concerne il primo emendamento.

L'altro emendamento è ancora più semplice ed il più evidente chiarezza. Comincio dal premettere che anche qui nulla propongo che perturbi, non solamente l'economia della presente legge, ma l'economia della legislazione generale in materia di ferrovie. In materia di ferrovie le esenzioni dagli oneri fiscali sono già stabilite.

Noi abbiamo per la legge del 1879 l'esenzione

dall'imposta di registrazione proporzionale pei contratti di concessioni, pei contratti di sub-concessioni, pei contratti di mutui a favore delle provincie, dei comuni e dei consorzi quando abbiano scopo ferroviario; per gli atti di espropriazione, per gli atti di compra degli stabili e degli immobili in genere attinenti alle costruzioni ferroviarie. Quindi la legge ha già ammesso come mezzo a favorire l'attività delle costruzioni ferroviarie il sistema delle esenzioni da certi pesi fiscali.

Io seguo questa via, la quale conduce a rendere più efficace un espediente che il Ministero proponente la legge ha escogitato al fine di facilitare il concorso del capitale all'industria ferroviaria.

Se non che questo tasso d'interesse, già per sè molto basso di fronte alle ordinarie consuetudini commerciali, col lasciarlo soggetto all'imposta di ricchezza mobile, diventa il 4 34 per cento.

È questo l'interesse che possa allettare il capitale a dedicarsi all'industria ferroviaria? Io credo di no.

È evidente che questo mezzo non raggiungerà il suo scopo; lo raggiungerà forse quando sia esonerato dall'imposta di ricchezza mobile?

Certo è che l'interesse del 5 per cento non è punto tale da corrispondere alle esigenze e consuetudini industriali, però se rimane incolume da tassa, sarà meno illusorio pel fine che il Ministero ha in animo di raggiungere.

La mia proposta non turba nemmeno le forze del bilancio, perchè io nulla sottraggo alle previsioni del bilancio attuale: si tratta di un cespite eventuale estraneo ai calcoli del bilancio attuale. La proposta non reca alcun turbamento al sistema della legge, mentre è una logica conseguenza delle premesse della legge stessa. È coerente e conforme a un sistema già ammesso. Adunque credo che il mio emendamento si presenti conveniente ed utile. Aspetterò le risposte del Governo.

PRESIDENTE. Viene ora l'emendamento dell'onorevole Sanguinetti Adolfo così concepito:

« Il sottoscritto propone che al comma c dell'articolo 8 della Commissione, dopo la parola: « indicati, » si aggiungano le seguenti: « distinte in capitale ed in interessi. »

L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

SANGUINETTI ADOLFO. Non occorre che io lo svolga. È chiaro ed evidente di per sè.

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

MAGLIANI, ministro delle finanze. Signori, devo confessarlo, io sono meravigliato nel vedere che un provvedimento di ordine puramente amministrativo,

quale è quello che propone il Ministero, abbia fatta nascere una vera e propria questione finanziaria, mentre, come già ebbi a dichiarare, rispondendo all'onorevole Branca, noi non abbiamo inteso di fare altro che di proporre alla Camera di dare facoltà al Governo di stipulare alcuni patti speciali cogli impresari dei lavori pubblici.

Diffatti, qual è la questione? Noi vogliamo raggiungere lo scopo di accelerare la costruzione delle linee ferroviarie senza accrescere la emissione della rendita, e senza far prestiti mediante emissione di qualsivoglia altro titolo. E perciò proponiamo due espedienti. Il primo è di servirci del residuo fondo disponibile per le linee ferroviarie assunte dalle Meridionali; e questo primo espediente pare sia stato concordemente accettato; almeno non ho udito alcun oratore che avesse parlato contro. Il secondo consiste nel fare anticipare l'esecuzione dei lavori dagli accollatori, pagandoli però più tardi, con certe more, necessarie per contenersi nei limiti degli stanziamenti annuali del bilancio. È questo secondo espediente, puramente amministrativo, che ha dato luogo a varie obiezioni.

Eppure, come ebbi l'onore di dimostrare in un precedente mio discorso, ciò che noi proponiamo non è contrario all'attuale legge di contabilità dello Stato, imperocchè, allorquando si tratta di costruire un'opera straordinaria, la spesa della quale sia ripartita in più esercizi finanziari, l'amministrazione può appaltare l'opera per intero e convenire col l'impresario che si compiano i lavori in periodo più breve, pagandosene poi il prezzo in un periodo più lungo secondo gli stanziamenti annuali del bilancio. E dissi che di questa maniera di appaltare le opere pubbliche vi sono non pochi, ma parecchi esempi. Se non che l'anticipazione delle opere colla mora al pagamento nei limiti degli stanziamenti del bilancio, può essere gratuita od onerosa. Se è gratuita la legge della contabilità non la proibisce, se è onerosa la vieta. E perciò noi domandiamo la facoltà di stipularla nell'una e nell'altra forma per meglio e più efficacemente raggiungere l'intento nostro.

Esaminando poi la cosa in se medesima, a me pare che non vi sia sostanziale differenza tra un'anticipazione gratuita ed un'anticipazione onerosa; imperocchè ognuno deve essere ben certo che l'accollatario dei lavori, il quale consente il patto della dilazione al pagamento, evidentemente calcola l'interesse del capitale anticipato in aumento alla ragione dei prezzi dell'appalto. Il che vuol dire che non fa ribassi d'asta o li fa in una misura minore. Così avviene quando le anticipazioni sono gratuite.

E si ha lo stesso risultato finanziario, quando l'interesse invece d'essere compenetrato nel prezzo

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

dei lavori, si stipula a parte e con una clausola speciale del contratto.

Nel primo caso non si otterranno ribassi d'asta o si otterranno in una misura inferiore a quella in cui altrimenti si avrebbero.

Nel secondo caso si otterranno i ribassi d'asta per intero, ma si avrà l'onere dell'interesse per la mora al pagamento.

Quando adunque si considera la cosa in se medesima il solo criterio vero è questo, che la mora consentita dagli impresari al pagamento del prezzo dovuto per opere anticipate è compensata sempre da ribassi d'asta o direttamente, se non vi è stipulazione d'interesse, o indirettamente, e sotto altra forma, se v'è corresponsione d'interessi.

Quale è dunque la conseguenza finanziaria che deriva da questa anticipazione o gratuita o onerosa? La conseguenza è soltanto questa: che l'amministrazione pubblica non fa, nell'appalto dei lavori quelle economie che altrimenti farebbe se pagasse senza dilazioni. Ma questo danno di pagare più alto il prezzo dei lavori è compensato da due vantaggi: il primo, economico; imperocchè il paese godrà anticipatamente il beneficio della costruzione delle ferrovie, con conseguenza anche di utilità indirette per la finanza; il secondo, perchè lo Stato viene a percepire il prodotto netto delle ferrovie che si aprono all'esercizio.

Questo dunque, e non altro, è il concetto della proposta che sta dinanzi alla Camera. Ed io non so come da un concetto così semplice, di ordine puramente amministrativo, che ha radice nella legge di contabilità e fu ammesso già coll'articolo 9 della legge del 5 giugno 1881 possa dar luogo ad osservazioni finanziarie di una portata assolutamente estranea all'argomento.

Il concetto, per delinearlo in una formula sintetica, è questo: l'amministrazione dei lavori pubblici, per ciò che concerne la costruzione delle ferrovie, si costituisca in una azienda speciale; riceva 60 milioni all'anno sul bilancio dello Stato, nè più, nè meno; si rigiri intorno a questo circolo; procuri pure di avere delle anticipazioni e degli sconti, si valga di qualunque economia o fondo disponibile; e con tutti cotesti mezzi che la legge autorizza s'impegni di accelerare i lavori.

Ciò posto, mi permetta l'onorevole Lualdi di rispondere brevemente alle sue osservazioni; le quali sono gravi in apparenza, ma non corrispondono alla materia modestissima di cui ora si discute.

L'onorevole Lualdi ha cominciato il suo discorso col dire che l'articolo 8 è una confessione dell'impotenza del Governo, e nuoce al credito del paese. Ma io non so intendere come si possa definire con-

fessione d'impotenza il non fare un'operazione finanziaria ricorrendo al credito pubblico. Noi non abbiamo bisogno di fare un'operazione finanziaria, procuriamo invece d'accelerare l'esecuzione dei lavori con provvedimenti d'ordine puramente amministrativo.

L'onorevole Lualdi osserva, come aveva osservato anche l'onorevole Branca a cui ha già risposto l'egregio mio collega il ministro dei lavori pubblici, che con questo sistema si allontana la concorrenza dei piccoli impresari. Ma è facile osservare che anche i piccoli impresari hanno bisogno di ricorrere al credito per il capitale circolante di cui talvolta difettano; e vi ricorrono con onere molto maggiore di quello a cui soggiacciono gli impresari più facoltosi, i quali hanno tutto o una parte del capitale necessario a loro disposizione.

D'altronde io non credo che si debba prestabilire un sistema dei piccoli e dei grossi impresari; vi saranno i grossi come vi saranno i piccoli, secondo l'entità, l'importanza e la natura tecnica dei lavori; la concorrenza è aperta a tutti negli appalti di lavori che supereranno il miliardo.

Ho già detto anche io che questo espediente amministrativo farà crescere il prezzo de' lavori: *ex nihilo nihil fit*.

Però io non potrei accettare i calcoli dell'onorevole Lualdi; il quale ha voluto certamente impressionare la Camera dicendo che in questa maniera la finanza verrà a subire una perdita di 90 a 95 milioni in complesso.

Ma prima di tutto non è esatto che si perderà tutto il beneficio del ribasso d'asta; si perderà fino alla concorrenza del 5 per cento o di quel saggio minore d'interesse che potrà pattuirsi; ma ogni rimanente parte del *ribasso d'asta* si continuerà ad ottenere.

Se finora si è ottenuto un ribasso del 24 per cento, si otterrà invece del 19 o del 20.

Oltre a ciò l'onorevole Lualdi deve rettificare il suo conto, calcolando l'interesse a scalare, anno per anno, e non un interesse costante sopra una somma costante.

E non per tutte le ferrovie si adopererà questo espediente amministrativo, ma per alcune soltanto.

Finalmente bisogna contrapporre allo sconto, compenstrato, o no, nel prezzo dei lavori, il prodotto delle ferrovie che si apriranno all'esercizio, che sarà iscritto nel bilancio dell'entrata dello Stato.

Ma principalmente io ho chiesto di parlare per rispondere a una domanda dell'onorevole Lualdi, il quale, ragionando secondo il criterio finanziario che lo ispira, nel senso cioè che sarebbe più conveniente di accrescere l'emissione di rendita pubblica, mi ha

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

domandato se non vi sia per avventura qualche ostacolo, qualche divieto, qualche vincolo che impedisca al ministro delle finanze di consentire cotesta maggiore emissione.

Ora gli debbo francamente e recisamente dichiarare che nessun ostacolo contrattuale esiste, per cui sia impedito di accrescere l'emissione della rendita. Nessun vincolo si oppone, e nessuno io ne avrei accettato.

Ma se non esiste, e non poteva per me esistere un qualunque vincolo contrattuale, vi è però una ragione di alta finanza, la quale impone a noi medesimi il dovere di far punto alle soverchie emissioni di rendita pubblica. È egli necessario che io ne indichi le ragioni? È necessario che io dica all'onorevole Lualdi che uno Stato come il nostro non può largheggiare in queste emissioni, dopo averne recentemente fatta una molto copiosa per uno scopo di alto interesse della economia della nazione?

Non rammenta l'onorevole Lualdi che un paese molto più ricco, e che ha un bilancio attivo tre volte maggiore del nostro, la Francia, per le condizioni attuali del mercato, non ha potuto emettere la rendita di cui era autorizzata la creazione per lavori pubblici, ed ha invece coperte le spese col debito flottante?

Osservi l'onorevole Lualdi, qual è la condizione attuale del mercato bancario e monetario nel mondo, eppoi mi dica se non sia una regola di prudenza, un criterio indispensabile di finanza il non accrescere in questo momento l'emissione di rendita pubblica al di là di quello che le leggi nostre attuali abbiano prescritto? Egli disse che il mondo finanziario sa che si deve emettere rendita per la costruzione delle ferrovie, e che questa è già scontata: ma io gli osservo che il mondo finanziario sa che dobbiamo emettere rendita per un capitale di 60 milioni all'anno, e non più. E perciò occorre restare entro quei confini già prestabiliti.

Non ho poi ben compreso il pensiero dell'onorevole Lualdi quando ha parlato di emissioni delle banche, e degli istituti di credito.

LUALDI. Domando di parlare.

MINISTRO DELLE FINANZE. Questo evidentemente è un argomento che esce fuori dei limiti del tema che ora ci occupa; e neanche, me lo consenta l'onorevole Lualdi, può entrare in questa discussione il ricordo del trattato di commercio colla Francia, che ha recato, e recherà, secondo lui, danni all'industria nazionale, e ci impedirà anche di sgravare le imposte.

Non è quel trattato che c'impedirà di proporre ulteriori sgravi di imposte; non è quel trattato, che ci pone nella necessità di proporre l'espedito di

cui ora si discute per accelerare le costruzioni ferroviarie.

Io naturalmente non voglio trattenere la Camera con un lungo discorso; mi basta di avere, comunque di volo, risposto alle principali osservazioni dell'onorevole Lualdi, e di avere posto ancora una volta in sodo che non si tratta qui di operazione finanziaria, di emissione di titoli, di operazione di credito nel vero senso della parola, ma bensì di adottare un semplice espediente d'ordine amministrativo, e niente altro.

Ciò posto, vengo a dire rapidamente una parola sopra alcune proposte che sono state presentate e che possono riguardare più direttamente il ministro delle finanze.

Nulla dirò della proposta dell'onorevole Brunetti della quale ha ampiamente discusso l'onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici.

Quanto all'onorevole Nervo, egli fa due proposte: con una di esse chiede che si aggiunga dopo il secondo alinea dell'articolo 8 il seguente inciso: « Dette anticipazioni dovranno avere per scopo la esecuzione di altre linee nel minor tempo possibile. » Io credo che sia proprio questo il concetto di tutta la legge che si sta discutendo. Il ministro dei lavori pubblici lo chiarirà molto meglio di me per la speciale competenza che gli appartiene, ma è evidente che se non si può alterare il riparto dei vari tronchi e delle varie linee nel modo che è stabilito dalle tabelle; l'alinea che si vorrebbe aggiungere è inutile, oppure potrebbe generare equivoco.

Vi è poi l'aggiunta colla quale l'onorevole Nervo diffidando dell'utilità pratica dell'espedito amministrativo che si propone, invita il Governo, anzi lo autorizza fin d'ora ad emettere dei titoli d'obbligazione ammortizzabili sul fondo annuale dei 60 milioni iscritti nel bilancio.

Io non posso assolutamente accettare quest'aggiunta dell'onorevole Nervo, imperocchè essa contrasta direttamente col concetto della proposta attuale. Noi non vogliamo fare nessuna emissione di titoli nè di rendita consolidata, nè di debito flottante, nè di obbligazioni ammortizzabili. Ed io non posso accogliere la discussione di una proposta la quale ci spingerebbe per una via che non crediamo nè necessaria, nè utile, nè opportuna. Laddove fosse convinzione mia di dover ricorrere all'emissione di un nuovo prestito per accelerare la costruzione delle ferrovie, accetterei piuttosto un aumento di emissione della rendita che l'emissione dei titoli ammortizzabili e flottanti i quali sono proposti dall'onorevole Nervo.

Finalmente, quanto alle proposte dell'onorevole

Oliva, devo dichiarare che la prima di esse, quella cioè che tende ad esonerare gl'interessi da corrispondersi agl'impresari dall'imposta di ricchezza mobile, non è accettabile, imperocchè l'imposta di ricchezza mobile ha una base assolutamente generale che non patisce eccezione di sorta; e qualunque proposta che tendesse a stabilire l'immunità di qualsiasi reddito, urterebbe, secondo me, contro una questione pregiudiziale della più essenziale importanza.

E d'altronde non ha valore pratico la sua proposta; imperocchè l'imposta di ricchezza mobile si calcola sempre nel saggio degl'interessi, il quale sarà un po' più alto od un po' più basso secondo che si tiene ragione dell'imposta di ricchezza mobile a carico del mutuante, o del mutuatario.

Quanto poi alla seconda proposta, relativa alla facoltà data alle società concessionarie o subconcessionarie della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie, di emettere obbligazioni anche al di là dei capitali sociali versati, purchè siano garantite su titoli a debito dello Stato, delle provincie e dei comuni, io dichiaro che non contrasto menomamente il suo concetto, ma *non est hic locus*.

Qui non si tratta di regolare le concessioni di società assuntrici della costruzione di strade ferrate. Quando verranno innanzi al Parlamento delle proposte di legge per approvare simili concessioni, allora sarà il caso di discutere e questa ed altre proposte che possano collegarsi alla materia delle concessioni medesime.

D'altronde, poichè la proposta dell'onorevole Oliva è conforme ad una disposizione del nuovo Codice di commercio che andrà in vigore nell'anno prossimo, mi pare anche per questa ragione che sia inutile, perchè il nuovo Codice di commercio sarà applicabile a queste società concessionarie di strade ferrate, come a tutte le altre. E se potesse sorgere la difficoltà che nell'articolo del Codice di commercio votato dal Parlamento non si parla dei titoli di Stato, risponderci che forse nel lavoro di coordinamento per la pubblicazione del Codice si potrà trovar modo di riparare a quell'inavvertita omissione.

È quindi per due ragioni che non credo accettabile la proposta dell'onorevole Oliva, perchè non trova la sua sede naturale nella legge attuale, e perchè implicitamente il suo desiderio potrà essere soddisfatto coll'applicazione del nuovo Codice di commercio.

Non rimane, mi pare, che un emendamento dell'onorevole Sanguinetti, il quale vorrebbe aggiungere dopo la parola « indicati » le parole « distinte in capitale ed in interessi » al paragrafo C dell'arti-

colo 8 in discussione dove è prescritto l'obbligo al Governo di presentare una relazione al Parlamento con un prospetto degli impegni presi, delle anticipazioni avute, delle linee costrutte. Sebbene possa parere superfluo l'aggiungere la distinzione in capitale ed interesse, perchè si intende da sè che un prospetto circostanziato debba distinguere una cosa dall'altra; pur nondimeno siccome non vi può essere divergenza di concetto in questa parte tra il Ministero e l'onorevole Sanguinetti (ed in questo credo che l'onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici vorrà consentire) dichiaro di non avere alcuna difficoltà di accettare l'emendamento.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole relatore di esprimere l'avviso della Commissione.

GAGLIARDO, relatore. La Commissione...

CAVALLETTO. (*Della Commissione*) Risponda con monosillabi.

GAGLIARDO, relatore. Mi limiterò a rispondere quasi con monosillabi.

La Commissione non accetta l'emendamento dell'onorevole Brunetti, non accetta gli emendamenti dell'onorevole Nervo, accetta l'emendamento dell'onorevole Sanguinetti, e finalmente non accetta quello dell'onorevole Oliva.

PRESIDENTE. Dunque io domando all'onorevole Brunetti se ritiri o mantenga il suo emendamento.

BRUNETTI. Francamente parlando, le risposte date dall'onorevole ministro dei lavori pubblici per me non sono punto convincenti. Io certamente non tornerò a parlare del merito; ma se mi fosse dato di poter confutare parola per parola tutto quello che ha detto l'onorevole ministro, lo potrei fare facilmente. Ora però la Camera è stanca da una parte, e dall'altra, e quando Ministero e Giunta non accettano un emendamento, non c'è speranza che passi; così io mi rassegno a ritirarlo, dolente però sempre di una ingiustizia che si commette a danno di 13 provincie del regno.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Lualdi se mantenga o ritiri il suo emendamento.

LUALDI. Per una semplice dichiarazione. Io tengo ad esprimere all'onorevole ministro delle finanze, che non sono punto malcontento di aver messo avanti le osservazioni, che testè ho avuto l'onore di sottoporre alla Camera; perchè esse hanno provocato delle dichiarazioni, che hanno in qualche parte dileguati i miei timori.

Devo però fare constatare all'onorevole ministro delle finanze che in questo articolo 8 non è esclusa la possibilità e facoltà al Governo di fare un accolto contemporaneo di tutte le linee (l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi obietterà che non è nelle sue intenzioni).

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma non si fa.

LUALDI. Si può fare un appalto con una gara, ma per tutte le linee; le quali possono rappresentare un valore talmente elevato, da escludere dalla gara quei tali costruttori, che sarebbe nel mio desiderio fossero invece attratti a presentarsi.

Quanto alla valutazione del danno che ne viene allo Stato, io lo faccio consistere appunto nella differenza del ribasso che può essere offerto dagli assuntori coi due differenti sistemi; cioè che il Governo faccia gli appalti *coi danari in mano*, oppure facendosi sovvenire delle somme. Potrò errare nei miei apprezzamenti, ma credo così. Quanto agli interessi, io di questi ho anzi detto che li ammetteva.

Mi permetta poi l'onorevole ministro delle finanze di osservare, che se io facendo un cenno dei provvedimenti a cui si sarebbe potuto ricorrere per evitare questo sistema, ho accennato che essendosi stipulato il trattato di commercio colla Francia non si potevano più avere risorse dalle dogane, non è stato nè per fare una protesta nè per fare una critica postuma del trattato.

Creda l'onorevole ministro che ciò non è nel mio carattere. Io espongo le mie idee; faccio quelle opposizioni che credo utili agli interessi del paese quando e fino a che ciò sia opportuno e doveroso di farle; ma poi accetto i fatti compiuti, e sono anzi sempre disposto ad adoperarmi, in quanto le mie poche forze ed il mio scarso ingegno lo permettono, a far sì che i fatti compiuti contro la mia volontà abbiano a riuscire o meno onerosi, o più proficui. Questo tenevo a dichiarare.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non posso concepire da che l'onorevole Lualdi deduca il fantasma che lo perseguita di danni avvenire alla pubblica amministrazione per l'applicazione di questo sistema, che si applica, del resto, tutti i giorni. Io domando che facoltà richieda il Governo diversa da quella che abbia già. Per appaltare una linea intera, come una mezza, come un quarto; dieci linee in una volta, secondo teme l'onorevole Lualdi, che diversità c'è dal pagare o non pagare gl'interessi? Al timore che egli ha che si facciano degli appalti grossi piuttosto che dei piccoli, nulla influisce il pagare gli interessi. Oggi io ho la facoltà, per esempio, di fare un lavoro che costi 9 milioni. Lo appalto perchè sia eseguito in sei anni e pagato in nove senza interesse. Con questo sistema fino adesso abbiamo avuto il 24 per cento di ribasso. Domani potrà accadere per lo stesso lavoro che invece di pagarlo in nove anni si paghi in 12 e si faccia in sei. Perciò

aggiungendo il pagamento d'interesse per l'ultimo triennio dovrebbero peggiorare le condizioni dell'amministrazione?

Fino al terzo del tempo corrispondente all'esecuzione dei lavori si seguita colla legge del 5 giugno 1881 e non si paga niente. Con questo procedimento fino adesso abbiamo avuto ribassi che, come dissi, sono andati in media al 24 per cento. Da ora in avanti, se avremo bisogno di ritardare il pagamento di due o tre anni, pagheremo il 5, il 4 per cento, quello che sarà combinato. Ora io non capisco come l'amministrazione debba essere pregiudicata dallo aggiungere un tanto per cento che adesso non si paga. Ad ogni modo questo finanziariamente può essere ritenuto un buono o un cattivo sistema, ma buono o cattivo che sia, non mette in essere per nulla i pericoli temuti dall'onorevole Lualdi.

Egli dice: voi mettete tutto in mano di una società! Ma, onorevole Lualdi, che cosa domando io? Forse delle facoltà diverse dalle attuali con questo progetto di legge?

Noi facciamo i lavori colla legge di contabilità alla mano. Del resto non creda che si voglia cumulare, cumulare! Si seguirà a fare gli appalti, come sempre, piccoli o grandi, secondo la convenienza dell'amministrazione, e le ragioni tecniche o di urgenza dei lavori. Posto che domani sia approvata questa legge, il giorno dopo vedrò di appaltare tutta intera la linea dei Giovi, perchè è urgente. Ma quando questa urgenza manca, avendo una linea da farsi per esempio in 8 anni, sarà il caso di vedere se sia utile appaltarla per tronchi.

Del resto, quando si verificasse qualcuno degli inconvenienti dall'onorevole Lualdi accennati, son tale da annullare anche il risultato dell'asta. Non dubiti, su questo terreno siamo facilmente d'accordo.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Ora chiedo all'onorevole Nervo se ritiri o mantenga il suo emendamento.

NERVO. Prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro delle finanze, dolente di non essere di accordo con lui quanto all'emissione di titoli speciali, io ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Oliva, ritira o mantiene gli emendamenti che ella ha presentati?

OLIVA. Ecco; io devo rammentare che la riforma del Codice commerciale non si riferisce che ai pagamenti a debito dei comuni e delle provincie, non di quelli a debito dello Stato; e la mia proposta mira a correggere ciò che vi è di difettivo nello articolo 170. Ma ora l'onorevole ministro delle finanze assicura che nel lavoro di coordinamento, si correggerà cotesto difetto, e quindi io ho rag-

giunto lo scopo, nella sua parte essenziale, della mia proposta. Adunque la ritiro, prendendo però atto delle dichiarazioni fatte in proposito dall'onorevole ministro delle finanze.

Quanto alla seconda proposta, osservo ricordando di nuovo che nella legge ferroviaria attuale vi è già l'esonero in favore dell'industria ferroviaria per ciò che concerne la tassa di registrazione proporzionale; e mi pareva quindi di non essere incoerente alla nostra legislazione seguendo tale precedente anche per la tassa di ricchezza mobile, nulla importando al riguardo la qualificazione di *indiretta*, piuttosto che *diretta*, assegnabile all'imposta.

Del resto, poichè l'onorevole ministro non l'accetta, io la ritiro, non essendo il momento di impegnare una questione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho chiesto di parlare unicamente per dichiarare all'onorevole Oliva che l'esonero ci era, ma che fu levato con la legge del 5 giugno.

OLIVA. Domando scusa, rimane completo...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Prego di non interrompere. Domandi di parlare, onorevole Oliva.

OLIVA. Perdoni! Voleva dire che il sistema della legge del 1879 quanto agli esoneri fiscali rimane completo anche per la legge 1881, meno in quanto concerne l'esonero del dazio d'importazione sui materiali in terra; ma per la tassa di registrazione proporzionale, ripeto, rimane completo.

PRESIDENTE. Ad ogni modo, sono stati ritirati tutti gli emendamenti.

Moltissime voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Come ho già detto, l'onorevole ministro, d'accordo colla Commissione, propone che, dopo il secondo comma, si aggiunga il seguente:

« Il Governo del Re è autorizzato a permettere alle provincie ed agli altri enti interessati di valersi di questo ultimo mezzo per le rispettive offerte di anticipazione fatte o da farsi in base all'articolo 15 della legge 1879, n° 5002 (serie 2^a). »

Chi approva questo alinea è pregato di alzarsi. (È approvato.)

Viene ora l'emendamento dell'onorevole Sanguinetti, che cioè al comma *a* dell'articolo 8 della Commissione dopo la parola *indicati*, si aggiungano le seguenti: *distinte in capitale ed interessi*.

Quest'emendamento è accettato dal ministro e dalla Commissione.

La pongo a partito. Chi l'approva sorga.

(È approvata.)

Ora rileggo l'intero articolo 8. (*Conversazioni e rumori*)

Prego di fare silenzio. Mi aiutino a finire la legge. (*Sì sì!*)

« Art. 8. Nei bilanci annuali del Ministero dei lavori pubblici saranno mantenuti gli stanziamenti nella misura stabilita dalle leggi 29 luglio 1879, numero 5002 (serie 2^a) e 23 luglio 1881, numero 336 (serie 3^a).

« Alle maggiori somme che occorrono per gli effetti del riparto stabilito cogli articoli precedenti, si provvederà col fondo che resterà disponibile sugli assegni per le linee assunte dalla società delle ferrovie meridionali con la legge 23 luglio 1881, numero 334 (serie 3^a) e mediante anticipazioni che il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a stipulare con gli accollatori anche con corrisponsioni di un annuo interesse non maggiore del 5 per cento a decorrere dal giorno in cui i pagamenti sarebbero legalmente dovuti fino a quello in cui saranno effettuati.

« Il Governo del Re è autorizzato a permettere alle provincie ed altri enti interessati di valersi di questo ultimo mezzo per le rispettive offerte di anticipazioni fatte, o da farsi in base all'articolo 15 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2^a).

« Per la decorrenza degli interessi si terrà conto del disposto dell'articolo 9 della legge 5 giugno 1881 n° 240 (serie 3^a).

« L'importo degli interessi farà parte integrante delle spese di costruzione delle linee.

« I depositi cauzionali potranno essere restituiti quando il loro montare sia coperto dai crediti liquidi dell'impresa per anticipazioni.

« Le disposizioni del presente articolo potranno applicarsi in tutto od in parte anche per la costruzione delle linee della prima categoria.

« Sarà allegato ai bilanci un prospetto a corredo ed illustrazione degli stanziamenti dell'entrata e della spesa per costruzioni ferroviarie, da cui risultino:

« *a*) la previsione dei lavori da farsi in ordine alle leggi 29 luglio 1879, 5 giugno 1881, 23 luglio 1881 e alla presente legge;

« *b*) le somme da pagare nei limiti degli stanziamenti del bilancio;

« *c*) le somme che dovranno pagarsi in ciascuno degli esercizi successivi specialmente indicati di stinte in capitale ed in interessi. »

Chi approva questo articolo 8 è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

« Art. 9. È data facoltà al Governo del Re di riunire in *due capitoli*, divisi in articoli, le somme

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

da stanziarsi annualmente nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per la esecuzione della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2°).

« In uno dei detti capitoli sarà riassunto l'annuo stanziamento complessivamente assegnato per le spese di cui all'articolo 25 della legge 29 luglio 1879 modificato con la legge 23 luglio 1881, n° 336 (serie 3°) e che si riferiscono agli oneri derivanti allo Stato per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate e per i lavori in conto capitale relativi a ferrovie già in esercizio.

« Nell'altro capitolo saranno riassunte le somme assegnate per i lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile relativi alle nuove linee complementari, di cui agli articoli 26 e 27 della legge 29 luglio 1879.

« Di quei fondi dei quali non fosse possibile entro l'anno l'erogazione nelle opere e provviste a cui sono assegnati o che risultassero in eccedenza ai bisogni per le opere e provviste stesse, il Governo potrà valersi per pagare il costo di quelle opere e provviste autorizzate dalla legge medesima, per la esecuzione delle quali fossero insufficienti i preventivi stanziamenti.

« Tali fondi saranno, occorrendo, reintegrati al rispettivo articolo negli anni successivi mediante le somme autorizzate negli articoli relativi alle opere e provviste, a favore delle quali saranno stati erogati. »

Trovo iscritto su quest'articolo l'onorevole Di Lenna, ma credo che sia un equivoco.

DI LENNA. Sì.

PRESIDENTE. Trovo pure iscritto l'onorevole Plutino. Sarà anche questo un equivoco.

L'onorevole Plutino avrà voluto forse iscriversi sull'articolo 10.

PLUTINO A. No, no! Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Plutino, su che intende di parlare?

PLUTINO AGOSTINO. Sul passaggio da Reggio a Messina.

PRESIDENTE. Dunque sull'articolo 10, non sul 9; io avevo ragione.

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti l'articolo 9 che ho letto.

(È approvato.)

« Art. 10. Il Governo del Re è autorizzato a far eseguire gli studi delle ferrovie necessarie per la difesa dello Stato e non contemplate dalla legge del 29 luglio 1879, n° 5002; ed inoltre gli studi di una ferrovia attraverso lo stretto di Messina, mediante galleria sottomarina la quale, cogli occor-

renti tronchi di raccordamento, metta in diretta comunicazione le ferrovie della rete siciliana con quella di Calabria.

« La spesa per detti studi sarà prelevata sui capitoli 127 e 128 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1882, e negli anni successivi sui capitoli delle costruzioni delle linee di 1ª e 2ª categoria. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Lenna.

DI LENNA. A questo articolo avevo proposto un emendamento che ritiro. (Bravo!)

PRESIDENTE. Lo ritira. Sta bene.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Plutino Agostino. (Oh! oh! — Rumori)

PLUTINO AGOSTINO. Se la Camera vuole, dirò due parole; altrimenti rinuncio a parlare. (Bravo! Bene!)

Il tunnel sottomarino nello stretto del Faro può avere due intenti, facilitare il passaggio ai viaggiatori ed alle merci, oppure accrescere la difesa dell'isola di Sicilia.

Credo che, per la difesa della Sicilia, questa del tunnel sia una questione molto interessante, e la lascio agli studi del ministro dei lavori pubblici e del ministro della guerra.

Quanto ad accrescere il comodo dei viaggiatori e delle merci, io credo che il passaggio sotto lo stretto sia inutile. (Oh! oh!) Da Reggio a Messina ci sono appena 30 chilometri. Per andare da Reggio a Torrecavallo, passando lo stretto, e andare a Messina, si devono percorrere circa 55 chilometri. Noi possiamo fare il servizio dei viaggiatori e delle merci da Messina a Reggio e da Reggio a Messina, per quindi andare a Palermo per la via di Cerda o per la via di Catania; e possiamo fare questo servizio come si fa in America, senza spendere un soldo di più, vale a dire con una grossa zattera a vapore messa sul porto di Reggio (Ilarità) sulla quale si può collocare un intero convoglio, mandarlo a Messina, collocarlo sulla ferrovia e farlo arrivare fino a Palermo senza spese di scarico o di trasbordo e con grande economia di tempo. (Ilarità)

In America vi sono trasporti galleggianti in circa 50 traversate molto più importanti di quella che non sia lo stretto di Messina.

Con questo sistema economico e facilissimo, noi potremmo fare il servizio, tanto più, o signori, che noi non abbiamo, nè una Londra da una parte, nè una Parigi dall'altra, e che attualmente, con un vapore che è un guscio di noce e che fa quattro viaggi al giorno, si provvede al servizio dei passeggeri e delle merci tanto dalla Calabria, quanto dalla Sicilia.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

Sulla questione della difesa nazionale, io non ci entro; prima c'era l'antico detto storico:

Scylleam rabiem, scopulosque sonantes.

Oggi il genio dell'uomo ha vinto la forza degli elementi (*Si ride*) o almeno li ha domati, perchè col vapore si transita il Faro tutti i giorni, senza inconvenienti.

Quindi io credo che se farete il tunnel pel passaggio dei viaggiatori e delle merci, farete un'opera e una spesa inutile. Se poi volete rendere le Sicilia un lembo di terra continentale, allora studiate bene la questione, perchè non vorrei che l'onorevole Baccarini e l'attuale amministrazione si addossassero la responsabilità di un gran fiasco. (*ilarità*) Perchè negli abissi del Faro è difficile fare studi seri e sicuri quali si addicono ad un'opera che importerà una spesa di 100 milioni. Ho detto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pasquali.

Voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori e conversazioni*)

PRESIDENTE. Li prego, onorevoli colleghi; si deve finire questa sera la presente legge; mi aiutino facendo silenzio; ancora una mezz'ora e sarà finita.

PASQUALI. Se la Commissione, con una sua nota, non me ne avesse dato motivo, io risparmierei alla Camera le parole che sono per pronunciare. Se cioè la Commissione non ci avesse detto che il ministro della guerra aveva fatto un elenco delle strade a studiarci, quali indicate per completare la difesa militare d'Italia, e non fosse risultato che in tale elenco non era stata compresa la linea destinata a raggiungere Piacenza con la Liguria, io mi sarei taciuto. La dimenticanza di tale linea appenninica è inconcepibile, nè io l'avrei pur sospettata. A legittimare questo silenzio, soltanto si potrebbe opporre la assiomatica constatazione della necessità di tale linea. E mosso da tale pensiero, comprendo che il ministro della guerra, se fosse presente, potrebbe osservarmi che l'importanza militare di questa linea Piacenza-Genova è tanto certa e conosciuta che non vi è quasi mestieri di ricordarla, che essa è nota al comune ed al contado, e che perciò non sentivasi bisogno di indicarla specificatamente.

Ma di fronte al silenzio, che potrebbe anche essere interpretato diversamente, mi è mestieri di fare un richiamo al Governo, mi è mestieri di raccomandare al Ministero di occuparsi anche di questa linea e di rammentargli che, allorquando farà procedere agli studi delle linee militari, questa non dimentichi che è principalissima fra le più importanti linee strategiche.

Il generale Fanti scriveva già che: « L'Appennino

si deve listare di strade ferrate come il mantello di una zebra, onde renderlo valido e sicuro mezzo di difesa. »

Or bene, nella catena appenninica che intercede fra le due linee Busalla-Novì da un lato, e Bologna-Porretta dall'altro, ora non vi è alcuna strada ferrata. Veggasi quanto tratto d'Appennino non sia listato! È vero che tra breve vi sarà la Parma-Spezia, ma essa non è ancora sufficiente a provvedere alle esigenze militari della vallata del Po.

Le condizioni speciali di Piacenza e la sua stessa configurazione l'hanno costituita una delle principali piazze militari, tanto che quivi si fondava appunto dai Romani una colonia militare per difendersi contro l'invasione dei Galli; e che l'arciduca Carlo studiandola in seguito ad avvenimenti guerreschi, dalla sua posizione geografica traeva argomento per formare osservazioni teoriche; onde non è a meravigliare che il Brialmont la chiamasse la capitale militare d'Italia.

Piacenza invero è al centro della vallata del Po; quantunque sulla destra; facilmente domina la sinistra del gran fiume; è vicina ai contrafforti appenninici, ed appartiene alle due linee di difesa, quella del Po e quella dell'Appennino. Essa può servire di appoggio sia prima che dopo una battaglia. Non può quindi esser tenuta separata dagli altri importanti centri italiani.

Ed infatti, quando nel 1871 si studiavano le condizioni della difesa nazionale, in una relazione, alla quale parteciparono l'onorevole Maldini, l'onorevole Bertolè-Viale, l'onorevole presidente del Consiglio e lo stesso nostro presidente della Camera, si proclamò la necessità di mantenere Piacenza congiuntamente a Stradella, siccome piazza forte di altissimo pregio e di metterla in comunicazione con Genova, considerata come importantissimo centro sotto i rapporti commerciali e strategici.

Genova invero, nel caso di uno sbarco, rimarrebbe indifesa perchè la vetta dell'Appennino di Bobbio, per la via della Scoffiera, non potrebbe mettersi sull'offensiva quando dalla valle del Po non potesse trarre presto e facilmente buon nucleo di soldati.

Chè se fossimo attaccati dalla parte delle Alpi, gli aggressori potrebbero interromperci le comunicazioni con Genova, ove non esistesse che la linea attuale della Scrivia.

Senza una linea Genova-Piacenza le truppe che da altri porti italiani venissero a Genova per operare sulla valle del Po, a questa con maggiori difficoltà dovrebbero accedere, e dall'Italia centrale a Genova si potrebbe fare più difficilmente l'adunata di truppe che fosse necessaria per difendere quel porto, o, se padroni del mare, per fare diversioni

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

a difesa della Sardegna, od a tutela di località centro di nostre grandi emigrazioni.

Come facilmente scorgerete, o signori, questo argomento meriterebbe di essere ampiamente svolto per ricordare le ragioni che raccomandano questa linea, considerata pure sotto il solo aspetto militare, della difesa, cioè, d'Italia nostra. Ma non è in questo momento, non è dopo così lunga e faticosa seduta, che io voglia fare un discorso. Intendo solamente di fare una semplice raccomandazione al Governo, raccomandargli cioè che, studiando i progetti di linee, militarmente parlando, necessarie all'Italia, non dimentichi questa, che è, fra tutte, linea importantissima, siccome quella che tutela Genova e ci assicura il passaggio della valle del Po.

Se io mi tacqui nel 1879 quando non si trattava di fare linee a scopo militare, oggi aveva il dovere di parlare potendosi sospettare che il ministro della guerra abbia dimenticato questa linea, mentre di altre linee militari si è dato pensiero. E facendo una tale raccomandazione voglio per essa invocare il concorso e l'alleanza singolare e potentissima dell'onorevole presidente del Consiglio dei ministri.

Io confido che egli sarà un valido propugnatore di questa linea, e che vorrà associarsi a noi Piacentini nel sostenere e difendere questa importantissima tesi. Noi Piacentini, che ci sentiamo legati da patriottici e affettuosi ricordi di fraternità cogli Stradellini, abbiamo ben ragione di invocare l'appoggio dello stradellino presidente del Consiglio. La causa d'altronde è comune, perchè Piacenza e Stradella sono anche unite per ragione strategica.

Ora che ho detto quale sia la mia raccomandazione, quale il mio invito al Governo, dichiaro che non chieggo alcuna risposta al ministro. Credo che quando si tratta di questioni di simil genere basti ricordarle, perchè il Ministero senta quale sia il suo dovere senza neppure aver mestieri di chiedere che prometta di adempirlo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calciati.

CALCIATI. Per le ragioni inesorabili del tempo, l'articolo 11, che è diventato 10, per me sarà proprio quello dell'ultima ora. Debbo quindi rassegnarmi ad osservare che dopo le considerazioni caldamente espresse dall'onorevole preopinante, e dopo le dichiarazioni militarmente franche dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, oramai è inutile sperare qualche effetto immediato.

L'onorevole ministro ci ha detto: per ora

Lasciate ogni speranza o voi che entrate

ma io non sono così facile a perdere le buone speranze. So che questa linea ha un'importanza vitale,

so di potervi provare che il conte di Cavour ne riconosceva l'importanza.

Or bene; il 1° maggio 1861 il conte Cavour diceva che la vera difesa della Spezia stava nella città di Piacenza; essersi egli convinto che le migliori fortificazioni della Spezia erano in Piacenza, e concludeva: finchè Piacenza non sarà espugnata, non sarà cosa facile che il nemico abbandoni la valle del Po per andare ad espugnare la Spezia.

Signori, la guerra franco-prussiana ci ha dimostrato quale sia l'importanza delle comunicazioni ferroviarie fra i punti strategici per la difesa degli Stati, e tutti ammettono che tali sone le due piazze di Genova e Piacenza.

Il Governo ha già riconosciuto questa massima quando fece costruire, coll'appoggio delle provincie interessate, la strada nazionale Piacenza-Genova per Bobbio, e ha riconosciuto anche la grande importanza militare di questa linea. Io faccio quindi, come già nella seduta dell'11 giugno 1879, caldissimi voti perchè questa ferrovia venga presto costruita. Non dubito che l'onorevole Baccarini farà presto eseguire gli studi, perchè a suo tempo possa attuarsi.

Io non domando nulla; mi limito ad un legittimo voto nel quale troverà concordi tutti gli amici che ho in questa Camera. Ed ho finito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Francica.

FRANCICA. Anch'io faccio dichiarazione di brevità. Domando alla Camera pochi minuti. Non parlo pel gusto di parlare ma colla fiducia di ottenere quel che domando. E mi sarei anche astenuto se la modestia della domanda non mi desse affidamento che il Ministero vorrà accoglierla.

E opinione quasi generalmente ritenuta, è idea preconcepita che se in Italia dovesse avvenire una guerra, questa non si potrebbe svolgere che nelle parti settentrionali del regno, e che le parti meridionali dovessero essere assolutamente messe da parte.

Questa è un'idea falsa, ed io non la discuto. Ma, ammesso anche che una lunga guerra non possa svolgersi nella parte meridionale d'Italia, è innegabile però che l'Italia meridionale molto seriamente si presta a sbarchi e ad altre operazioni militari, che servirebbero di diversivo all'esercito che combatterebbe le sorti del paese o nella valle del Po o presso le mura di Roma. Eppoi non tutte le truppe possono essere stazionate nell'alta Italia, o nell'Agro romano; ve ne sono ancora nella Sicilia, ed in Calabria per cui sarebbe saggezza dimettere ersi in condizione di potere concentrare le forze, là dove il bisogno lo richiedesse. (*Rumori*) Epperò

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

ben fece la Commissione incaricata di rivedere il disegno di legge che discutiamo, quando, modificando l'articolo 10, ne estendeva il concetto aggiungendovi le parole: « Il Governo del Re è autorizzato a far eseguire gli studi delle ferrovie necessarie per la difesa dello Stato, e non contemplate dalla legge del 29 luglio 1879, numero 5002, ed inoltre, ecc. »

La ferrovia Eboli-Reggio seguendo il concetto dal quale furono informati Parlamento e Governo nel decretarne la costruzione, nel suo percorso dal fiume Mesima all'Angitola dovrebbe svolgersi sul litorale del Tirreno percorrendo la marina di Nicotera, Joppolo, Tropea, Zambrone, Briatico, quella di Bivona, l'abitato del Pizzo e quindi raggiungendo il fiume Angitola. Non intendo combattere, nè oppugnare questo concetto che io ritengo esatto, ma...

(Interruzioni)

PRESIDENTE. Ha finito? *(ilarità)*

Voci. Sì! sì!

FRANCICA. Non ho finito... ma poichè non mi è concesso assolutamente di svolgere il mio discorso stante la impazienza dei miei onorevoli colleghi, così senza premesse verrò alla conclusione.

Onorevole ministro, avvenuta la frana di Joppolo, il Governo del Re ha pensato di ordinare uno studio di ricognizione per la sponda sinistra del fiume Mesima; ora, io domando che questo studio di ricognizione sia fatto partendo dalla sponda destra di esso fiume. Avendo per punto obbligato Monteleone (Piano delle Fontane, ovvero Piscino), ed avendo il suo svolgimento per Mileto, San Gregorio d'Ippona, Monteleone, Sant'Onofrio, Majerato, l'Angitola. Direi tutti i vantaggi che ci sono ad attenersi piuttosto alla sponda destra che alla sinistra di quel fiume, ma non lo posso.

Aggiungo soltanto, che l'importanza strategica di Monteleone è stata sempre riconosciuta. In tutte le guerre che si sono combattute nelle calabre contrade è stato il centro delle fazioni più importanti. Messo a cavaliere dei due golfi di Sant'Eufemia e di Gioja, è necessità metterlo in condizione di offendere e di difendersi, e non bisogna escluderlo dal movimento immediato ferroviario.

Spero che l'onorevole ministro acconsentirà a questa mia preghiera e farà fare questo studio di ricognizione partendo dalla sponda destra del fiume Mesima.

Non domando nuove spese, non domando nulla che possa aggravare il bilancio. Non domando nessuna variante; domando solamente che uno studio già riconosciuto, se non necessario, utile, sia fatto seguendo una linea piuttosto che un'altra. E se gli impegni antecedentemente presi dal Governo non

consentono che egli trascuri lo studio della sponda sinistra del Mesima, chiedo che si faccia ancora quello da me domandato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vollarò.

Voci. Non c'è. È andato a Reggio.

PRESIDENTE. Non c'è? Perde il suo turno. *(Conversazioni)*

Facciano silenzio, onorevoli colleghi, li prego.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dichiaro di accettare l'aggiunta fatta dalla Commissione all'articolo proposto dal Ministero in quanto riguarda gli studi di nuove linee militari, e l'accetto perchè si tratta di dare un'autorizzazione e non d'imporre un obbligo nè di tempo, nè di spesa. Accettando ciò, vengo implicitamente a dichiarare che gli studi potranno riguardare anche la linea di Piacenza, perchè certamente è una linea militare. Quanto alla raccomandazione dell'onorevole Francica, è indipendente da quest'articolo, perchè la linea Eboli-Reggio appartiene alla 1^a categoria ed è già in corso di costruzione. Ad ogni modo, terrò conto della raccomandazione che egli mi ha fatta.

All'onorevole Plutino poi dichiaro che, appunto per evitare il pericolo di fare un fiasco, domando la facoltà di fare gli studi; facoltà che il Governo avrebbe sempre del resto. Ma l'ho chiesta con un articolo della legge, perchè si tratta di una spesa di qualche rilevanza. E siccome non credo di avere rimasugli in bilancio bastanti per fare degli studi che mettano fuori di questione se è o non è possibile anche un traforo sottomarino fra il continente e la Sicilia, così ho chiesto la facoltà in discorso.

Signori, questi problemi dei passaggi sottomarini cominciano a venire all'ordine del giorno ormai, come lo furono un tempo il taglio degli istmi, ed il traforo delle Alpi.

Ora non è giusto che noi che ne abbiamo uno in casa rimaniamo all'oscuro aspettando che si fori lo stretto della Manica, o che si forino altri stretti, per sentirci poi dire: non sapete nemmeno se sia possibile o non sia possibile di eseguire il vostro. Io non guardo all'importanza di Reggio o di altra città, come ebbe a dire l'onorevole Plutino; io penso che se potessimo, anche con una spesa ragguardevole, fare un viaggio solo dalle Alpi non più fino allo stretto di Messina, ma fino al Lilibeo, sarebbe cosa che avrebbe un grande valore. Tutto ciò indipendentemente da questioni di utile commerciale.

Gli studi adunque saranno fatti per constatare se

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

è o non è possibile il sottopassaggio dello stretto di Messina. Non ho detto che sia o non sia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazza.

MAZZA. Io aveva chiesto di parlare per associarmi alle parole dette egregiamente dagli onorevoli Pasquali e Calciati a favore della linea che deve congiungere Piacenza con Genova traverso ai monti dell'Appennino ligure e di cui nessuna può essere più importante, sia per quelle povere popolazioni, che fino ad ora non hanno nessuna ferrovia; sia per l'interesse strategico, perchè sarebbe l'unica comunicazione ferroviaria tra le due rilevantissime piazze di Genova e di Piacenza. Ma ora, io non debbo che ringraziare l'onorevole ministro delle dichiarazioni da lui fatte a proposito degli studi che egli intende promuovere per la più sollecita e migliore esecuzione della linea stessa, nel doppio interesse economico e militare.

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

DEPRETIS, presidente del Consiglio. Il mio amico Pasquali ha invocato, non so bene, se la mia testimonianza o la mia alleanza...

PASQUALI. La sua alleanza.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO... per la linea per la valle della Trebbia, e la valle di Bisagno, tra Piacenza e Genova. Ma veramente egli perorava una causa vinta, perchè io sono talmente impegnato dai miei precedenti per secondare questo suo desiderio, quando le finanze lo permetteranno, che non potrei veramente disdirmi in verun modo. Io ho autorizzato gli studi di questa linea nel 1862, venti anni or sono (*Ilarità prolungata*) quando ho attraversato per alcuni mesi il Ministero dei lavori pubblici. Più tardi ebbi la fortuna di prestare una cooperazione più efficace all'apertura della strada rotabile tra Piacenza e Genova, che a quest'ora deve essere finita. Parecchie provincie si sono associate, come si è fatto oggi per diverse ferrovie, e hanno anticipato i fondi e compiuto l'opera. Io sono adunque necessariamente alleato all'onorevole Pasquali e non mancherò di far le mie vive istanze presso il mio collega. (*Ilarità*)

GUALA. È un fervorino elettorale. (*Risa*)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. No, favorisce interessi che non vengono proprio a finire nel mio collegio; per favorire il mio collegio dovrei difendere un'altra linea, di cui non si è fatta parola, che fu anche progettata, la linea di Val di Staffora, ma per la quale gli studi non sono ancor fatti; e mi pare ne abbia parlato l'onorevole Meardi. Nelle presenti condizioni delle nostre finanze pur troppo non può essere eseguita. Vede dunque l'onorevole Guala che gli

interessi elettorali non sono per me una preoccupazione. (*Ilarità*)

PRESIDENTE. Dunque nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti l'articolo 10 nel testo che ho letto.

(È approvato.)

« Art. 11. Quando il prodotto lordo chilometrico del tronco Genova-Novi abbia raggiunto le lire 150 mila sarà provveduto con legge speciale per la costruzione di una linea ferroviaria da Genova ad Asti per Ovada, Acqui e Nizza-Monferrato.

« Sarà egualmente provveduto con legge speciale alla costruzione della suddetta linea, qualora gli enti interessati offrano, a fondo perduto, un concorso nella spesa di costruzione e di armamento a termini dell'articolo 4 della legge 29 luglio 1879, n° 5002, rinunciando alla partecipazione degli utili, di cui all'articolo 14 della legge medesima. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ercole.

ERCOLE. Ho un trattato segreto con l'onorevole presidente (*Ilarità*); gli ho promesso che con dieci parole me la sbrigo. (*Si ride*)

Dichiaro che io non ho, come il mio amico Massa, motivo di ringraziare, per ora, l'onorevole ministro dei lavori pubblici; il quale in questa occasione ha assunto le parti del mio omonimo. (*Si ride*)

Vi ricorderete che il Fato voleva che Ercole entrasse nell'inferno, e Cerbero gli contrastava l'ingresso; ed allora l'eroe, afferrato Cerbero per la gola e incatenatolo, lo trascinò sin fuori della porta; e di questo il divin poeta scrisse:

Che giova nelle Fata dar di cozzo?
Cerbero vostro, se ben vi ricorda,
Ne porta ancor pelato 'l mento e 'l gozzo.

(*Viva ilarità*)

Voi infatti avete udito ieri l'onorevole Baccarini come mi ha trattato! Le parti proprio sono invertite, ed io ritiro l'emendamento anche a nome del collega Spantigati che per motivi di salute ha dovuto partire.

Siccome si dovrà provvedere con legge speciale per la costruzione di questa linea Genova-Ovada, così Alessandria aspetterà giustizia dal tempo che è galantuomo. Perchè, come già dissi, ad Alessandria ci dovete venire a qualunque costo. Nel suo stemma, ricordatelo bene, sta scritto: *Deprimi clatos levat Alexandria stratos.*

E giacchè ho facoltà di parlare, adempio ad un altro ufficio. Dichiaro che ho un po' di rimorso per avere spinto a parlare il mio amico onorevole Ranco in questa occasione, poichè in questo momento è infermo, le ultime notizie sono buone, ma la sua indisposizione ha dato veramente luogo a qualche inquietudine.

Egli mi ha pregato di interrogare in suo nome l'onorevole ministro dei lavori pubblici se accetta l'interpretazione che egli dà col suo emendamento a quest'articolo e che tutti hanno sott'occhio, perchè in caso diverso diventerebbe, come dicono i legali, una *declaratoria juris*. Siccome io uso dare precedentemente al ministro che mi deve rispondere comunicazione delle mie domande, così egli è già prevenuto; dunque dia la risposta e tutto sarà finito. Vedete che ho parlato brevemente. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Serra Vittorio.

(*Non è presente.*)

Perde il suo turno. Ha facoltà di parlare l'onorevole BORGNI.

BORGNI. Non intendo di fare un discorso, e mi limiterò a pochissime dichiarazioni le quali avranno anche il merito di essere brevissime. La linea Genova-Ovada-Acqui-Asti di cui parla l'articolo 12, tende a soddisfare grandissimi interessi nazionali e internazionali che vennero già indicati nelle relazioni che precedono il progetto, e furono ricordate nuovamente nel corso di questa discussione dall'onorevole ministro e dall'onorevole relatore della Commissione; interessi che nessuno certamente saprebbe sul serio contrastare.

Ma oltre questi interessi generali, vi sono anche altri interessi più modesti, più speciali, ma che non meritano minor considerazione; giacchè questa ferrovia è di un grandissimo vantaggio a quell'ampia zona di territorio da essa attraversata, e che racchiude i circondari di Novi, Acqui e Asti. Ora, io sento il dovere di ringraziare come ringrazio a nome di quelle popolazioni, specialmente del circondario di Asti, l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'onorevole Commissione che di concerto fra loro hanno inserito nella legge questo articolo 11 col quale si provvede alla esecuzione di quella linea ferroviaria.

Dopo ciò io non dico altro in difesa della linea per la quale mi affido con piena sicurezza alla parola autorevole ed eloquente dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore della Commissione. Ma siccome non vi è rosa senza spine, così anch'io ho trovato le mie spine negli onorevoli colleghi di Alessandria i quali hanno manifestato il loro malcontento (*Rumori*) perchè questa linea non abbia toccato Alessandria; io dichiaro, come ha già dichiarato l'onorevole Chiaves, che sarò pronto a votare qualunque combinazione accettabile per favorire i giusti desiderii di Alessandria, e spero che questo disegno di legge, come ha detto l'onorevole ministro, invece di pregiudicare, tenderà anzi

a rendere più facile la esecuzione dell'altra linea da Alessandria ad Ovada.

Del resto, io spero che gli onorevoli miei colleghi ed amici alessandrini non dimenticheranno che questa linea favorisce gli interessi di una gran parte della provincia di Alessandria; e siccome *noblesse oblige*, così essi, rappresentanti di Alessandria capoluogo, vorranno certamente dare voto favorevole ad una linea di così grande interesse provinciale. E l'onorevole Ercole specialmente non vorrà, io ne sono convintissimo, dare il suo consenso a quel progetto da lui citato nella tornata del 23 e sostenuto per i suoi caratteri militari, il progetto cioè della linea Acqui-Alba-Bra-Carmagnola-Torino.

ERCOLE. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ma non vi è fatto personale, onorevole Ercole.

L'onorevole Bianchi ha proposto, insieme con gli onorevoli Marcora, Correnti, Fano, Lualdi ed altri, un sotto-emendamento all'emendamento degli onorevoli Spantigati, Oddone, Ercole e Cantoni, che è il seguente: « e di una linea da Isola del Cantone a Ponte Curone e Voghera. »

Dal momento che l'onorevole Ercole ha ritirato a nome degli altri proponenti l'emendamento Spantigati ed altri, il suo sotto-emendamento, onorevole Bianchi, non ha più ragione di essere.

BIANCHI. Mi sembra che possa essere tolta tale eccezione trasportando il mio emendamento al testo della legge che stiamo discutendo.

PRESIDENTE. Bisogna dunque dare un'altra forma.

BIANCHI. Io propongo che si aggiunga al primo capoverso dell'articolo 11 queste parole: « e di una linea da Isola del Cantone a Pontecurone o a Voghera. »

PRESIDENTE. Va bene. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bianchi.

BIANCHI. Non dubiti la Camera; non abuserò della sua pazienza.

Io mi dichiaro favorevole alla costruzione di tutte quelle linee che tendono a mettere nella più diretta comunicazione i grandi centri commerciali, sia fra loro, sia colle importanti piazze dell'estero. Coerente a tali principii io intendo votare, con quelle cautele che il progetto di legge propone, la costruzione di una linea diretta Genova-Torino per Ovada ed Asti, sono favorevolissimo alla linea Santhià-Sesto Calende, voterò la linea direttissima Roma-Napoli e sarei disposto a votare, ove fossero proposte, le linee tendenti ad abbreviare la distanza fra il porto di Venezia e il passo del Brennero raccomandate dall'onorevole Mattei. Parmi però che una volta adottato questo criterio direttivo, tutti

egualmente abbiano diritto di reclamarne l'applicazione.

Ora io domando: se può dirsi giustificata la costruzione di una intera nuova linea di 90 chilometri da Genova ad Asti, diretta ad abbreviare la distanza fra il porto di Genova e Torino, perchè non lo sarebbe quella di un tronco di linea assai più breve tendente ad ottenere un abbreviamento quasi corrispondente fra Genova e Milano, fra Genova e la Lombardia, l'Emilia, il Veneto e i passi alpini del Ceneri, del Brennero e della Pontebba?

Ebbene, vi ha modo tale abbreviamento di ottenerlo senza esagerati sacrifici, costruendo un tronco ferroviario che direttamente colleghi la stazione di Isola del Cantone posta fra Ronco e Serravalle sulla ferrovia dell'Appennino con quella di Pontecurone sulla linea Bologna-Alessandria, o meglio ancora, ove sia fattibile, con quella di Voghera. Un tale tronco avrebbe la percorrenza di circa 40 chilometri, non importerebbe una eccessiva spesa e accorcerebbe la distanza fra Genova e le regioni e i punti da me indicati di circa 15 e forse 17 chilometri.

I titoli che potrebbero giustificare la costruzione di tale linea non sono senza dubbio inferiori a quelli che si adducono onde consigliare la costruzione della linea Genova-Asti, io credo anzi possano ritenersi su di essi prevalenti.

Se infatti la linea Genova-Asti arrecherà un importante beneficio alle popolazioni delle provincie di Torino e di Cuneo ed a parte di quelle di Alessandria e di Novara, costituenti complessivamente una popolazione di circa 2 milioni di abitanti, la linea da noi proposta arrecherebbe un corrispondente vantaggio ad una popolazione molto più numerosa, e dove pure si volesse escludere dal calcolo quella parte di essa che potrà con vantaggio accedere al mare a mezzo della Parma-Spezia, al traffico della detta linea pur sempre rimarrà indisputato il campo nei territori delle provincie di Pavia, Piacenza, Milano, Sondrio, Como, Bergamo, Brescia e Cremona, la cui popolazione complessiva si approssima ai 4 milioni.

Il territorio che verrà a servire la linea Genova-Asti è senza dubbio assai produttivo ed è abitato da una popolazione fra le più virili, intelligenti e laboriose d'Italia, è tutto sparso di importanti stabilimenti industriali ed ha nel suo centro una illustre città assai popolosa e fiorente. Anche la vasta plaga lombarda, però, non ritrovasi in condizioni dissimili, sono celebrate la fertilità del suo suolo, l'attività dei suoi abitanti, la ricchezza dei suoi istituti di credito e l'intensità del suo movimento industriale, mentre la sua maggiore città non è infe-

riore a Torino per importanza economica e la supera per numero di abitanti.

Se la linea Genova-Asti abbrevierà la distanza fra il Fréjus e il porto di Genova, quella da noi proposta gioverà notevolmente alle comunicazioni fra il porto stesso e i passi del Ceneri, del Brennero e della Pontebba, oltre i quali l'azione commerciale della metropoli ligure non troverà forse quella invincibile concorrenza che potrà sempre farle Marsiglia sul territorio francese.

Nè è a dirsi che se il bisogno di una più diretta comunicazione con Genova a Torino si manifesta reale, incontestabile, a Milano appaia meno urgente e giustificato. Torino, indipendentemente dalla ferrovia per Genova, è già congiunta col mare per la linea di Savona e lo sarà presto con l'altra per Nizza. Il commercio lombardo all'incontro non ha altre comunicazioni utili col Mediterraneo che pel porto di Genova e può dirsi viva della vita di quel gran porto. I nostri industriali traggono da Genova il combustibile, quasi tutte le materie prime, gran parte delle macchine, degli attrezzi, tutti poi una infinità di derrate. La somma delle economie che rappresenterebbero 17 chilometri di minor percorrenza per una massa così considerevole di spedizioni, ognuno facilmente potrà comprendere come debba ascendere a un importo assai rilevante.

Io rinuncio a qualunque ulteriore svolgimento degli argomenti che confortano la proposta da alcuni egregi nostri colleghi e da me fatta, onde non abusare della sofferenza della Camera, alla quale sono vivamente grato per la cortesia usatami, acconsentendo che io parlassi ad onta dell'ora tarda e della sua legittima impazienza. Il poco che ho potuto dire mi auguro possa essere dall'onorevole ministro e dalla Camera giudicato sufficiente a dimostrare che se è giusta la proposta che ci si fa onde assicurare più dirette comunicazioni fra Torino e Genova, non meno equa è la domanda nostra tendente a procurare un corrispondente vantaggio alle comunicazioni fra Milano e Genova.

PRESIDENTE. Viene un emendamento dell'onorevole Nervo che è del tenore seguente:

« Qualora, in attesa che il Governo presenti un progetto di legge per la costruzione di una ferrovia tra Santhià e Sesto Calende, gli enti interessati chiedessero d'accelerare tale costruzione colle proporzioni del primo tipo ordinario, ma considerando la linea come di 4ª categoria ed anticipando la quota a carico dello Stato, in tal caso con quel disegno di legge sarà pure proposto di classificare la ferrovia medesima tra quelle di 2ª categoria e di autorizzare il Governo a completare la sua quota di concorso. »

L'onorevole Nervo ha facoltà di parlare.

NERVO. Rinuncio a svolgere quest'emendamento e mi limito a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volermi favorire il suo avviso in proposito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ercole per fatto personale; lo indichi.

ERCOLE. In quanto all'emendamento dell'onorevole Ranco ho pregato l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dire qual è il suo avviso.

Pel fatto personale poi, osservo all'onorevole Borgnini che io non espressi una mia opinione; ma che mi limitai a riferire quella di dotti militari i quali affermarono che la risoluzione proposta dalla Commissione intorno a quest'argomento era monca perchè si poteva fare una linea da *Genova, Ovada, Acqui, Alba, Bra, Carmagnola, Torino*, per una più valida difesa delle nostre frontiere del nord.

Io non ho fatto altro che accennare che dotti militari avevano espresso quell'opinione intorno al modo di risolvere la questione di cui si tratta.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ringrazio gli onorevoli nostri colleghi i quali si sono indotti a ritirare le loro aggiunte. Rivolgo preghiera all'onorevole Nervo perchè faccia anch'egli lo stesso. Dal momento che l'onorevole Spantigati si indusse a ritirare la proposta fatta relativamente alla *Santhià-Biella*, sulla mia dichiarazione che, quando dovesse presentarsi un disegno di legge per nuove ferrovie, la prima delle linee di cui avrei tenuto conto, sarebbe quella, mi pare che l'onorevole Nervo, che si attaccava a quell'ordine del giorno, non abbia più ragione d'insistere per introdurre una disposizione subalterna ad un'altra principale che non ho potuta accettare. Quanto alla aggiunta dell'onorevole Ranco, o, meglio, alla dichiarazione che, per lui, mi chiede l'onorevole Ercole, non posso dir altro se non che non ho mai pensato che potesse calcolarsi il reddito della ferrovia sulla doppia linea. Si è sempre parlato della linea da *Genova ad Alessandria*.

SANGUINETTI ADOLFO. A *Novi*.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Fa lo stesso.

Per andare ad *Alessandria*, si passa per *Novi*. E naturalmente, se si fosse voluto calcolare due volte la distanza, si sarebbe dovuto dire: per andare da *Genova a Novi* si passa sulla linea una volta sola non due; quindi, su ciò, non mi pare che siano necessarie altre spiegazioni.

Non mi resta che di parlare dell'aggiunta dell'onorevole *Bianchi*. Rivolgo anche a lui la preghiera di ritirarla, dal momento che è sparita la ragione per la quale l'aveva presentata. Io ho già

dichiarato (e per questo non entro a discutere nel merito delle linee) che non avrei potuto accettare alcuna delle aggiunte nuove, all'infuori di quelle contenute nel progetto della Commissione. Dunque accetti la mia preghiera e non insista per una linea che costa 30 o 40 milioni e di cui non si conosce altro che quello che si dice qui. Mi pare che, così incidentalmente, non si possano introdurre proposte di nuove linee; e mi pare anche difficile che la Camera possa votare aggiunte di questa fatta. Si tratta di linee commerciali che avranno importanza in avvenire.

Io auguro che quest'avvenire sia molto prossimo: ma intanto non sono linee di cui si possa trattare così per incidenza.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Onorevole Nervo, mantiene o ritira la sua proposta?

NERVO. La ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole *Bianchi*, mantiene o ritira la sua proposta?

BIANCHI. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro è pur necessario che mi rassegni a ritirare il mio emendamento e spero che i miei colleghi che l'hanno firmato con me vorranno consentire che lo faccia anche in loro nome. Confesso però che io speravo di ottenere dall'onorevole ministro una risposta più confortante.

Se non esiste ancora uno studio esatto della linea da noi proposta, l'obiettivo suo però è chiaro, e poichè per altre linee in analoga condizione si erano date così categoriche assicurazioni, noi avevamo esato sperare che anche alla nostra qualche particolare considerazione sarebbe pure stata accordata.

PRESIDENTE. Dunque ella ritira il suo emendamento?

BIANCHI. Sissignore.

PRESIDENTE. Sta bene. Per conseguenza pongo ai voti l'articolo 11.

GAGLIARDO, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GAGLIARDO, relatore. Ho chiesto di parlare per fare una dichiarazione che si riferisce all'emendamento dell'onorevole *Ranco*. La Commissione non ha mai interpretato l'articolo 11 diversamente dallo stesso onorevole *Ranco*, e in tale interpretazione era perfettamente d'accordo coll'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Del resto l'emendamento non esiste più: non c'è il suo autore; e le procure per isvolgere gli emendamenti non sono ammesse nella Camera. (*Si ride*)

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

Pongo ai voti l'articolo 11 di cui fu già data lettura.

(È approvato.)

Ora viene un articolo 12 proposto dagli onorevoli Di Lenna, Fortunato, Mariotti, Di Carpegna e Berti Ferdinando del seguente tenore:

« Art. 12. Il Governo del Re presenterà nella prossima Sessione parlamentare un disegno di legge per assicurare la costruzione delle linee di terza categoria dichiarate militarmente importanti. »

Chiedo se questo articolo aggiuntivo è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Di Lenna ha facoltà di svolgerlo.

DI LENNA. Ritenuto che l'onorevole ministro ha ieri dichiarato che non avrebbe nessuna difficoltà di studiare e di proporre, se occorre, i provvedimenti opportuni perchè la costruzione delle linee di terza categoria dichiarate militarmente importanti, venga assicurata, io a nome mio e dei firmatari di quest'articolo aggiuntivo, prendendo atto di questa dichiarazione del ministro, ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Essendo ritirato quest'articolo 12, mi pare che cade da sè il sesto emendamento che l'onorevole Calciati aveva proposto, perchè cioè, oltre alle linee di terza categoria, ivi menzionate, si aggiungessero le linee di 4^a categoria.

CALCIATI. Ritirato l'articolo cade la mia aggiunta, quindi non soggiungo che una sola parola: spero che il ministro manterrà per quelle linee la parola che ha dato.

PRESIDENTE. Ora invito l'onorevole relatore a riferire intorno alle petizioni.

GAGLIARDO, *relatore*. Sarò brevissimo; non dubiti la Camera.

Sono pervenute non poche petizioni alla Commissione che le ha classificate così: quelle che sono in urto colle deliberazioni prese dalla Commissione in ordine al presente disegno di legge, e quelle che non contrastando con esse deliberazioni parvero alla vostra Giunta degne di formare oggetto di studio per parte del Governo. Per le prime la Giunta deliberò di proporre l'ordine del giorno puro e semplice, e per le seconde l'invio al Ministero dei lavori pubblici.

Ecco le petizioni:

Il municipio di Biella...

PRESIDENTE. Legga i numeri.

GAGLIARDO, *relatore*. Mancano i numeri alla maggior parte di quelle che sono in quest'elenco.

N. 2915. Municipio di Biella. Si propone l'invio al Ministero.

Petizione. Consiglio provinciale di Messina. Ordine del giorno puro e semplice.

N. 3008. Cittadini e abitanti di Pistoia. Invio al Ministero.

Comitato promotore per la ferrovia Isola del Cantone-Garbagna-Gallarate. Invio al Ministero.

Consiglio provinciale e Consiglio comunale di Torino. Invio al Ministero.

Giunta municipale di Piedimonte d'Alife. Invio al Ministero.

Giunte municipali di Vezzano Ligure, Rocchetta-Vara, Carro, Vezzano Ligure, Calice al Cornoviglio, Santo Stefano d'Aveto, Borghetto-Varà, Maissana, Lorsica e Consigli municipali di Brugnato e Cicogna. Invio al Ministero.

Consiglio provinciale di Padova. Invio al Ministero.

Deputazione provinciale di Pesaro e Urbino. Ordine del giorno puro e semplice.

Deputazione provinciale di Milano. Invio al Ministero.

Deputazione provinciale di Basilicata. Ordine del giorno puro e semplice.

Comitato Ossolano. Inviata al Ministero.

Consiglio provinciale di Padova. Ordine del giorno puro e semplice.

Giunte comunali Rocca San Casciano, Dovadola, Portico di Romagna, Premilcuore, Londa, San Godeenzo, Dicomano, Pelago, Vicchio e Pontassieve. Invio al Ministero.

Sindaco di Firenze. Invio al Ministero.

Deputazione provinciale di Genova. Invio al Ministero.

Giunta municipale di Rapolano e Bucine. Invio al Ministero.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma io ho bisogno che mi sia spiegato che cosa significa questo invio al Ministero.

GAGLIARDO, *relatore*. Invio al Ministero per gli studi ed esami.

PRESIDENTE. Aspetti, onorevole relatore, lasci completare la domanda.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Quando la Camera invia una petizione al Ministero, vuol dire per lo meno raccomandazione della Camera in favore della cosa. Per lo meno vuol dire obbligare il Governo a provvedere.

GAGLIARDO, *relatore*. Invito al Governo a provvedere.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Le petizioni in-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

viate non possono rimanere negli atti del Ministero, perchè quando si rimandano per futuri esami si dice *invio* agli archivi. Quindi se si tratta semplicemente di rimandare questi atti, perchè a suo tempo possano essere considerati, allora va bene; ma se l'invio vuol dire che il Ministero è obbligato a fare nuovi studi, per i quali possa venirsi a mutare, anche di una linea, la legge attuale, questo invio non si può accettare.

Prego quindi la Commissione a spiegar bene che cosa intende con questo invio.

GAGLIARDO, relatore. La Commissione ha deliberato semplicemente d'inviare le anzidette petizioni al Ministero per l'esame e gli studi opportuni.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non c'è nessun bisogno di far studi. Il Ministero dichiara che non piglia impegno di fare studi.

GAGLIARDO, relatore. Per quell'esame che consegue dalla deliberazione della Camera dell'invio al Ministero.

DE RENZIS. Per l'esame degli archivi.

PERAZZI. (Della Commissione) No; domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PERAZZI. (Della Commissione) Tra queste petizioni ve ne sono alcune assai importanti, le quali hanno relazione colla legge di cui ci siamo occupati. Per esempio, la petizione del municipio di Biella dice questo: quando il ministro dei lavori pubblici studierà il disegno di legge concernente la linea Santhià-Sesto Calende, disponga che questa linea passi per Gattinara e per Borgomanero, affinché si abbia in questo modo costruita una porzione della linea sottoalpina. Ecco che cosa dice. Poteva la Commissione non trasmettere questa petizione al Ministero?

Il Ministero ha già ammesso che studierà fra breve la linea Santhià-Sesto Calende; non è bene che il Ministero abbia presente questa petizione del municipio di Biella, che tratta appunto di questa materia?

Io ho citata questa petizione perchè la conosco intieramente. Ma l'onorevole relatore potrà dire, per ciascuna petizione, quello che vi si domanda. (*No! no!*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio. Che impazienze fuor di luogo sono coteste!

PERAZZI. (Della Commissione) Il relatore potrà dire quale è il subbietto di ognuna di queste petizioni.

Per citare altri esempi, dirò che vi sono petizioni le quali invocano provvedimenti circa il tracciato di linee contemplate dalla legge. Or bene, o signori, poteva la Commissione non trasmettere cotali peti-

zioni al Ministero? Esse trattano di tracciato di linee; quindi la competenza è intieramente del Governo del Re. Sono petizioni presentate alla Camera dai corpi morali, da provincie, da comuni importanti; poteva la Commissione su queste petizioni, passare all'ordine del giorno puro e semplice? Parecchie di queste petizioni contemplan questioni di questo genere.

Quindi, o discutiamole una per una domani, od altrimenti la Camera abbia fiducia nella Commissione, approvi le proposte annunziate dal relatore e ritenga che la Commissione ha deliberato di inviare al Ministero quelle petizioni soltanto sulle quali il Ministero può in qualche guisa deliberare senza compromettere alcuna questione di principio, alcuna questione importante.

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io faccio soltanto osservare che veramente sarebbe un esempio nuovo che si rimandassero così in blocco diverse petizioni al Ministero, senza indicare una per una a quale oggetto esse si riferiscano.

Capisco che, nel momento in cui siamo, fare una relazione su tutte quante le petizioni delle quali fu esposto l'elenco, sarebbe un grosso perditempo.

Il Ministero fa le sue riserve su queste petizioni perchè realmente, nel nostro diritto parlamentare, diremo così, quando una petizione è mandata al Ministero, ne viene a questo un impegno di prendere un provvedimento. Ora il Ministero non può prendere tale impegno per petizioni delle quali non ha fatto alcun esame; e però non ha difficoltà di accettare l'invio delle petizioni, ma colla riserva che le petizioni mandate non lo impegnino.

PERAZZI. (Della Commissione) Io non so se la Commissione si possa contentare di queste dichiarazioni; non credo che la Camera possa delle medesime ritenersi soddisfatta. (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

PERAZZI. (Della Commissione) Lo ripeto, o signori; alcune delle petizioni presentate alla Camera sono assai importanti, si tratta d'interessi di corpi morali i quali si valsero del diritto concesso loro dallo Statuto di mandare una petizione alla Camera. Possiamo noi perchè l'ora è tarda non rispettare codesto diritto?

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Il diritto si rispetta.

PERAZZI. (Della Commissione) Non si rispetta, mi pare, se il Governo del Re non prende impegno di esaminarle...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Di esaminarle sì, ma provvedere no.

PERAZZI. (Della Commissione) Perdoni; quando

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

la Camera delibera di prendere in considerazione e di inviare al ministro competente una petizione, non intende mica di obbligare il ministro a fare quello che la petizione dice; intende, invece, d'invitare il ministro a studiare la questione sollevata dalla petizione. Or bene, nel caso presente, il ministro dei lavori pubblici s'intende egli obbligato di studiare le questioni che sorgono dall'esame delle petizioni che la Commissione ha proposto che gli siano inviate? Se sì, la Commissione è soddisfatta.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Bisogna conoscerle le questioni.

PERAZZI. (*Della Commissione*) Allora discutiamole domani.

PRESIDENTE. Parmi che la più spiccia sia che la Commissione faccia stampare l'elenco delle petizioni e che domani queste petizioni si discutano.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Permetta, onorevole presidente, vorrei rispondere due parole all'onorevole Perazzi. Come si può pretendere dal Governo che accetti un invio che ha sempre avuto il significato testè accennato dall'onorevole presidente del Consiglio, di prendere cioè in proposito un provvedimento anche negativo, senza sapere di che si tratta? Dunque, se l'impegno del Governo, o almeno quello del ministro dei lavori pubblici è di esaminare puramente e semplicemente le cose, salvo a lui di far proposte se lo crederà, allora non ho difficoltà di accettare l'invio in blocco di queste petizioni; ma se quest'invio implica una raccomandazione qualunque, in tal caso non è possibile che io possa accettarlo.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, parmi che qui si tratti di precedenti parlamentari. Ora, i precedenti parlamentari intorno all'invio d'una petizione a un ministro e al valore dell'invio medesimo, sono questi; che quando una petizione è inviata al Governo, il Governo non ha altro obbligo che di esaminarla e riferire alla Camera sui provvedimenti che crede di prendere o di non prendere relativamente alla petizione medesima.

Questo è quello che vuol dire l'invio.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. È precisamente in questo senso che non accetto.

Non accetto di riferire senza sapere di che si tratta. Accetto di esaminare, e quando si tratterà di cosa che il Governo creda di dover proporre, lo farà; ma non accetta di essere obbligato a riferire.

CAVALLETTO. Mi pare che qui si faccia una questione che in fin dei conti è più di forma che di sostanza. La Commissione ha esaminato queste petizioni; tutte quelle che hanno importanza ed atti-

venza alle linee ed alla legge che abbiamo approvata, ha proposto di inviarle al Ministero. Ora il Ministero che cosa deve fare? Deve esaminarle; e se crederà che meritino un provvedimento, lo proporrà; se non crederà che meritino un provvedimento, quando che sia potrà riferire alla Camera. Non è un impegno assoluto che si dà al Governo, non è nè una raccomandazione, nè una ingiunzione. Si dice al Governo: noi le abbiamo trovate meritevoli di considerazione; studiatele, e se sarà il caso di provvedere, provvederete.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Allora mi pare che non hanno relazione colla legge presente; è vero che l'onorevole presidente della Commissione ha detto che sono importanti ed in relazione colla legge presente, ma disse infine, se il ministro crede, riferirà poi. Ma quando? Quando non c'è più modo d'introdurre nessuna disposizione nella legge attuale.

Supponiamo, per esempio, che ci sia un'istanza con cui si chieda di aggiungere una linea alla categoria 2^a: è esaurita la petizione senza risolvere la questione?

Voci dal banco della Commissione. Sono escluse tutte queste. Tutti i passaggi di categoria sono esclusi.

PRESIDENTE. Insomma io prego di rimandare a domani questa discussione; intanto prego la Commissione di far stampare l'elenco delle petizioni, affinché tutti i deputati domattina le possano esaminare.

Voce a sinistra. Si prolunga di due giorni.

PRESIDENTE. Saranno anche sei giorni.

Del tempo siamo padroni noi, ma non possiamo menomare i diritti che hanno i cittadini. (*Benissimo!*)

Intanto siccome... (*Rumori e conversazioni*)

Li prego di far silenzio; pensino alla fine dei conti che se loro fanno fatica per uno, io la fo per cento. (*Sì! sì!*)

Dunque siccome intanto questo disegno di legge è ultimato, e domani si potrà votare in principio di seduta, ritengo, secondo il regolamento, mio dovere di richiamare l'attenzione della Camera sopra un piccolo errore di stampa, o per meglio dire di coordinamento, occorso all'articolo 7; nella prima parte si dice « il Ministero dei lavori pubblici, » mentre nella seconda parte dell'articolo stesso è detto « che il ministro dei lavori pubblici. »

Convieni dire nell'articolo 7: « Fermo il disposto nell'articolo precedente, e coi mezzi di cui al successivo articolo 8, il ministro dei lavori pubblici

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

d'accordo con quello della guerra è autorizzato a provvedere, ecc. »

Se non vi è opposizione metto ai voti questa modificazione.

(È approvata.)

DISCUSSIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO.

DI SAN DONATO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole di San Donato.

DI SAN DONATO. A me pare che l'onorevole nostro presidente abbia annunziato che domattina all'apertura della tornata si sarebbe votata a scrutinio segreto la legge ferroviaria testè approvata.

PRESIDENTE. Scusi, non domattina, ma domani nella seduta pomeridiana.

DI SAN DONATO. Io volevo fare una preghiera alla Camera. Abbiamo altre leggi importanti all'ordine del giorno e che occorre discutere; io domando che si differisca la votazione di questo disegno di legge a dopo che siano discusse ed approvate per alzata e seduta le altre.

Una voce. No! no!

DI SAN DONATO. Io dico di sì; non è che una preghiera che io faccio all'onorevole presidente perchè la prenda in considerazione.

PRESIDENTE. È una proposta che ella fa ed io la pongo ai voti.

Onorevole Di San Donato, vuol precisare la sua proposta?

DI SAN DONATO. Io propongo che si votino contemporaneamente:

- 1° La legge complementare delle ferrovie;
- 2° Quella della baia d'Assab;
- 3° Quella della ferrovia Roma-Napoli.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. E quella delle incompatibilità parlamentari.

DI SAN DONATO. Se l'onorevole presidente del Consiglio lo vuole, anche quella delle incompatibilità parlamentari.

PRESIDENTE. Ma in tal caso bisogna pur notare che vi sono ancora due leggi militari che la Camera deve votare, quella cioè per la spesa pel compimento del fabbricato del Ministero della guerra, e quella per la spesa straordinaria per l'attuazione del nuovo ordinamento dell'esercito.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Adunque la proposta è di votare contemporaneamente:

- 1° La legge per le tabelle di riparto delle ferrovie;

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

- 3° Provvedimenti per Assab;

- 4° Spesa straordinaria per l'ordinamento dell'esercito;

- 5° Legge delle incompatibilità amministrative;

- 6° Costruzione ed esercizio di una ferrovia tra Roma e Napoli.

DI SAN DONATO. Ma diventa l'ultima!

PRESIDENTE. Votandosi insieme, non c'è nè ultima nè prima.

BUONAVOGLIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUONAVOGLIA. Giacchè ci troviamo in questo ordine di idee, e poichè nell'ordine del giorno ci sarebbe anche la legge sull'emigrazione... (*Oooh! — Rumori*) Se la Camera crede... (*No! no! — Ai voti! ai voti!*) Ritiro la proposta.

PRESIDENTE. Dunque pongo ai voti la proposta che si votino insieme tutte le leggi che ho testè enunciate.

(La Camera approva.)

Siccome però sono parecchie queste leggi, e ci vorrebbero 12 urne in una volta, così, tenendo sempre per l'ultima la legge delle ferrovie, sarà opportuno ripartire la votazione in due volte per evitare sbagli facili ad avvenire. (*Sì! sì!*)

DI SAN DONATO. Faccia il presidente come crede.

PRESIDENTE. Dunque domattina alle ore 10 antimeridiane seduta pubblica.

La seduta è levata alle 8.

Ordine del giorno per le tornate di lunedì:

(Alle ore 10 antimeridiane.)

- 1° Seguito dello svolgimento delle interrogazioni dei deputati Plebano, Curioni, Cagnola Francesco, Genala, Lucchini Giovanni, al ministro delle finanze.

— Svolgimento delle interrogazioni dei deputati Omodei, Comin, Canzi, Berio ed altri; Martini Ferdinando ed altri; Maffei; Ferrari Carlo ai ministri delle finanze, dell'interno, di agricoltura e commercio, della pubblica istruzione;

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

- 3° Ordinamento degli archivi nazionali;

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

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

(Alle ore 2 pomeridiane.)

1° Relazione delle petizioni relative al 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;

4° Spesa straordinaria per l'attuazione del nuovo ordinamento dell'esercito;

5° Incompatibilità amministrative;

6° Costruzione ed esercizio di una ferrovia diretta fra Roma e Napoli;

7° Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge concernente il riparto generale delle somme da assegnarsi alle linee di 2ª e 3ª categoria delle ferrovie complementari;

8° Sullo stato degli impiegati civili;

9° Riforma della legge comunale e provinciale;

10. Riforma della legge fondamentale della leva marittima;

11. Disposizioni relative all'emigrazione;

12. Disposizioni a tutela dei lavoratori nella costruzione di edifizii, nelle miniere e officine;

13. Riconoscimento giuridico delle società di mutuo soccorso;

14. Consorzi d'irrigazione.

ERRATA-CORRIGE.

Nel Resoconto del 21 giugno dell'anno 1882, a pagina 11860, 1ª colonna, alla riga 15ª, ove leggesi: 22 giugno 1874, leggasì: 6 settembre 1874.

Nel Resoconto del 21 giugno 1882, a pagina 11862, 1ª colonna, riga 15ª, ove è detto: 12 luglio 1881, leggasì: 22 luglio 1881.

Allegati al discorso del deputato DEL ZIO.

I.

A S. E. Ill. ma il comm. tenente generale Cesare Bonelli ministro della guerra — Roma.

Onorevolissimo signor ministro,

La Giunta incaricata dalla Camera di esaminare e riferire sul progetto di legge, relativo alle nuove costruzioni ferroviarie del regno, ha dovuto più volte discutere nel lungo intervallo di 40 sedute, la questione gravissima delle correlazioni che avvengono la rete ferro-

viaria del regno ai bisogni della difesa nazionale. Se le strade ferrate servono principalmente a facilitare gli scambi fra i popoli, a sollecitare la produzione, a diffondere rapidamente la comunione delle idee, degli interessi, dei sentimenti, giunge l'istante in cui questi beni si trovano messi in pericolo, ed obbligata ogni nazione a difenderli contro nazioni finitime, che si trovassero per avventura in condizione d'inimicizia, d'ostilità, di barbarie. La Giunta quindi quasi sempre, nelle sue deliberazioni, si preoccupò di fare incedere di pari passo, e come in concerto, la questione ferroviaria colla strategica, e fece plauso al ministro proponente nelle questioni di valichi alpini, o appenninici; in quelle delle linee Tosco-Romagnola, in quella della Dorsale continua o quasi continua da Domodossola sino al parallelo di Potenza, e in molte altre. Tuttavia, per cagione dei limiti finanziari della legge, nè il Ministero, nè la Giunta hanno potuto dar corso, nelle attuali circostanze, a questo supremo bisogno di tutelare in modo veramente armonico ed efficace, nello sviluppo della rete ferroviaria, al di là di Potenza, gli interessi militari. La Commissione ha dovuto, con dolore, accomodarsi al passaggio delle forche caudine, voglio dire a rimandare, nei vuoti spazi dell'avvenire, ogni proposta tendente ad ottenere dal ministro dalle finanze un margine più largo per completare la Dorsale, sia per l'interno della Calabria, sia pel lato o ramo opposto dell'Appennino, seguendo le tracce sapientissime della repubblica di Roma, che al di là di Benevento prescelse sempre di giungere, per la via di Venosa, al grande sbocco di Taranto sul Jonio.

La Giunta però non ha subito il fato della finanza con nuda rassegnazione, cioè senza ingegnose rivincite, senza generose proteste.

Essa ha ritenuto che la grande linea, la quale unirà Napoli ed Eboli alle Calabrie e a Reggio, debba seguire l'andamento di Buccino pel Vallo della Noce a Castrocuoco: il che non sarà di piccolo ausilio ai bisogni militari nel ramo appenninico al sud-ovest della penisola calabrese. Votando poi una linea Candela-Altamura-Gioia, e formulando un articolo aggiuntivo alla legge ha desiderato ottenere un analogo effetto anche nell'altro ramo appenninico che volge ad Oriente, e forma la penisola pugliese e l'estremo capo di Leuca.

Ora egli è per quest'articolo aggiuntivo, che io dirigo all'E. V. la seguente lettera, pregandola vivamente (nell'interesse del collegio di Melfi che ho l'onore di rappresentare e delle carissime regioni finitime di Lucania e di Puglia) d'interporre i suoi uffici autorevolissimi presso S. E. il presidente del Consiglio e presso il ministro dei lavori pubblici, affinchè nelle discussioni alla Camera sia quell'articolo non solo difeso e approvato per motivi economici, amministrativi e politici, ma solennemente confermato e direi quasi consacrato dalla saggezza e prudenza del corpo di stato maggiore, per la tutela della difesa militare d'Italia nel Mezzogiorno.

L'articolo 31 è così concepito (V. pag. 79 della relazione *Morana*, 2ª colonna):

« Il Governo del Re farà studiare i progetti esecutivi per la costruzione delle linee:

« 1. Lecco-Colico

« 2. Cuneo-Nizza (per Ventimiglia ed il Colle di Tenda);

« 3. Succursale alla ferrovia dei Giovi;

« 4. Aulla-Lucca

« 5. Solmona-Isernia-Campobasso;

« 6. Fiumara d'Atella alla linea Potenza-Torremare.

« Completati gli studi presenterà al Parlamento il relativo progetto di legge per l'approvazione della spesa.

« La costruzione delle linee suddette dovrà essere

condotta a termine negli anni 18 fissati pel completamento delle linee approvate colla presente legge. »

L'intera Camera difenderà le sorti delle prime cinque linee. Io restringendomi a discorrere dell'ultima, tengo per certo che l'E. V. Ill., coll'intelligenza e cuore per cui giustamente è lodata, riconoscerà subito in essa un carattere cospicuo, patente, d'alto interesse, militare, nazionale.

E per fermo, nell'ipotesi che si trovi l'esercito italiano sulla linea Eboli-Potenza-Torremare, e voglia per bisogni di guerra mobilizzarsi passando ferroviariamente nell'Appennino delle tre Calabrie o in quello delle tre Puglie, necessariamente non sarà libero nell'una o nell'altra delle sue mosse o discese, se non troverà a sinistra (da Baragiano o Vaglio alla Fiumara d'Atella nel Melfese), una diramazione analoga a quella, che pel 6^o alinea dell'articolo 3 della legge, troverà a destra, (scendendo da Baragiano o Buccino nelle valli di Diano e della Noce. Qualora però non venisse costruito almeno il più breve tratto, cioè quello di Baragiano ad Atella, l'esercito volendo muoversi in ferrovia dovrebbe sempre o retrocedere a Salerno, e per San Severino e Benevento raggiungere Foggia, o scendere da Potenza per Torremare a Taranto, e così raggiungere parimenti Bari e la Capitanata, ma percorrendo nell'uno e nell'altro caso, non già 29, bensì centinaia di chilometri, con grande sciupio di forze, di spesa, di tempo.

Urge dunque che il precennato allacciamento, offerto dal senno virtuale della natura alla libertà dell'arte sia con una discreta celerità di tempo eseguito ne' 18 anni.

La Commissione, accludendolo nell'articolo aggiuntivo, ha dato prova di grande amor patrio, ed io confido che l'E. V. vorrà coronare col ministro dei lavori pubblici e col degnissimo presidente del Consiglio le aspettative della nazione. Il tronco è assolutamente interno, assai breve, sicurissimo, poco costoso e capace di condurre immediatamente per Atella le truppe nelle tre Puglie, come la diramazione per Buccino le condurrà nelle tre Calabrie. Tale tratto (fino a quando la finanza italiana non permetterà maggiori larghezze per compiere la dorsale e svolgere le longitudinali o trasversali strategiche sia da Bonabitacolo a Castrovillari, sia da Tricarico o Grassano a Grumo Appula), potrà mirabilmente servire ai bisogni del Ministero della guerra, e non lasciare troppe amarezze nel cuore de' deputati, i quali si preoccupano de' bisogni dell'esercito (baluardo fisico e morale della gran patria italiana), e che si sentono come fermati e congelati ne' loro affetti dalle ristrettezze del pubblico erario.

Allego a spiegazione visuale de' ragionamenti esposti una carta delle ferrovie italiane, pubblicata dall'egregio deputato commendatore Valsecchi. Colla matita ho segnato i tre allacciamenti della ferrovia dell'Aufido nella geografia del Melfese (che ricorda le lotte di Francia e Spagna in Italia, i controcolpi svevi, il ducato di Puglia, le guerre gotiche, le sociali, le annibaliche ed altre più antiche o più moderne), allacciamenti, ammessi nella nuova legge per benevolenza del ministro e riconferma della Giunta. La parola stampata *Baragiano* indica il breve tronco di congiunzione, che raccomandando vivissimamente all'alta intelligenza e cuore dell'E. V. Ill. e alla giustizia e prudenza dell'intero Gabinetto.

Accolga finalmente l'espressione sincera della mia gratitudine profonda, mentre con sensi di riverente devozione mi dichiaro dell'E. V.

Da Melfi, il 14 di novembre 1878

Obbligatissimo
FLORIANO DEL ZIO.

II.

A S. E. il generale Menabrea, ambasciatore di Sua Maestà il Re d'Italia a Londra.

Onorevolissimo signor conte,

Ella ricorda certamente le preghiere e la Memoria manoscritta che, in compagnia di alcuni stampati, ebbi l'onore di umiliarle a Roma nell'albergo della Minerva, nel mattino del 18 febbraio corrente anno.

Facendo appello alle tradizioni sociali d'Italia, degnamente interpretate dal nuovo regno, io contava sul di Lei patrocinio e mediazione autorevolissima presso l'attuale Ministero, affinché le conseguenze economiche del principio vittorioso a Roma fossero estese (colle ferrovie e colle nuove arti utili) anche alle regioni appulo-lucane. E mostrava il nesso religioso-politico di queste riforme co' nuovi problemi sociali dell'Inghilterra e dell'Italia nelle loro relazioni all'Islamismo, e a tutti gli Stati dell'Asia media e superiore.

Ho confidato nell'alta intelligenza e cuore dell'E. V. e, sebbene io non possessa ancora dirette prove di quanto Ella ha certamente potuto e voluto fare nell'interesse delle popolazioni del Melfese, vivo sicurissimo che le mie preghiere furono ben dirette, e che avranno un frutto.

Il nuovo Ministero, infatti, coll'ultimo disegno di legge sulle costruzioni ferroviarie, ha sciolto in gran parte le quistioni del Melfese. Solo la linea che deve congiungere Atella alla Potentina, e che è d'altissimo interesse militare, resta in certo qual modo ancora indefinita, ed abbisogna di un ultimo valido appoggio da parte di coloro che si preoccupano (nella quistione ferroviaria) delle esigenze dell'esercito e della difesa nazionale. Perciò allego alla presente una copia del rapporto inviato ieri a S. E. il ministro della guerra, affinché possa Ella subito riconoscere la verità delle istanze, e giovarle col suo patrocinio presso l'istesso Ministero, e presso il corpo di stato maggiore.

Accolga gli atti della mia gratitudine illimitata, e con augurii felici per Lei e per tutt'i suoi, mi dichiaro

Da Melfi, il 15 novembre 1878.

Devotissimo
FLORIANO DEL ZIO.

III.

Londra, 20 novembre 1878.

Pregiatissimo signore,

Mi pregio di accusarle ricevuta della lettera, colla quale la S. V. mi trasmise la copia d'una istanza da Lei diretta al regio ministro della guerra, pregandomi di appoggiarla presso S. E.

I regolamenti non consentendo all'ambasciatore di S. M. la corrispondenza diretta col Ministero della guerra, io resi informato, della domanda di Lei, S. E. il ministro degli affari esteri.

Gradisca, pregiatissimo signore, gli atti della mia distintissima considerazione.

L. F. MENABREA.

Illustrissimo signor Floriano Del Zio

Melfi.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1882

IV.

MINISTERO DELLA GUERRA.

N. 6329.

Roma, 30 novembre 1878.

Il sottoscritto si reca a dovere di segnare alla S. V. illustrissima ricevuta della memoria che si compiacque indirizzargli, riflettente alcuni tronchi ferroviarii contemplati nel progetto per le nuove costruzioni, e segnatamente quello dalla Fiumara d'Atella alla linea Torremare-Potenza-Eboli, soggiungendole che *non mancherà di prendere in esame tale questione sotto il punto di vista della difesa nazionale.*

Coglie ben volentieri l'occasione il sottoscritto per dichiararsi con perfetta osservanza

Della S. V. devotissimo
BONELLI.

All'onorevole signor avvocato Floriano Del Zio
deputato al Parlamento

Roma.

V.

MINISTERO DELLA GUERRA.

Divisione dello stato maggiore.

Roma, 31 marzo 1879.

Onorevole signore,

Posso assicurare la S. V. pregiatissima che la memoria da Lei trasmessa, relativa ad una ferrovia Baragiano-Atella, esiste presso questo Ministero, e che pervenne altresì da S. E. il regio ambasciatore a Londra.

Colgo l'occasione per salutarla distintamente e dichiararmi

Suo devotissimo
PELLOUX.

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

Roma, 1882 - Tip. Eredi Botta.