

XLIX.

TORNATA DI SABATO 10 FEBBRAIO 1883

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici — Discorsi e raccomandazioni sul capitolo 119 dei deputati Araldi, Giordano, Vigna, Bertani, Corvetto, Baratieri, Visocchi, Savini, Sacchi, Di Marzo, Fazio E., Francica, Grimaldi, Finzi, Lacava, Fornaciari, Napodano, Del Balzo, Solimbergo, Sole, Sonnino G., Pannattoni e Mocenni. — Il presidente dà nuovamente lettura di una domanda di interpellanza del deputato Romeo, già annunciata ieri — Il presidente del Consiglio si riserva di rispondere lunedì prossimo venturo. — Il presidente annuncia essere stati depositati in Segreteria i documenti relativi all'elezione contestata del 2° collegio di Girgenti.*

La seduta comincia alle ore 2, 25 pomeridiane.

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

Petizioni:

2992. Terracina Antonio Maria, da Montaurò, rivolge alla Camera un reclamo contro il ricevitore del dominio e tasse di Chiaravalle, per il preteso pagamento di consi a favore dell'amministrazione del Fondo pel culto dei quali sostiene non esser debitore.

2993. Stabilini Alessandro, Casaldetti Egidio e Guazzoni Serafini, presidenti di società di Pizzicagnoli di Milano sottopongono alla Camera alcune considerazioni contro la proposta di legge presentati ad esclusivo beneficio delle associazioni cooperative di consumo.

Congedo.

Presidente. L'onorevole Chiapusso chiede alla Camera un congedo di 10 giorni per motivi di fa-

miglia. Se non vi sono obiezioni, questo congedo s'intenderà accordato.

(È concesso.)

Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sullo stato di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare sul capitolo 119 l'onorevole Araldi.

Araldi. Dirò soltanto poche parole per unire i miei voti a quelli degli onorevoli Marselli e Pozzolini in favore della linea Modena-Lucca per Val di Secchia e Val di Serchio secondo il progetto di massima compilato dall'egregio ingegnere Artom, progetto che l'onorevole ministro conosce in massima e che accetta, del che gli fo i miei più vivi ringraziamenti.

Non aggingo parola sull'importanza militare di questa linea, dopo quanto è stato detto dai suddetti miei onorevoli colleghi, coi quali concordo pienamente nel ritenere questa linea altrettanto importante, ed anche più, della Parma-Spezia. Fu un

errore nel 1879 il considerare rivali fra di loro queste due linee, mentre hanno un obiettivo completamente diverso; trattavasi solo di priorità nella costruzione, e nel caso che una sola delle due linee dovesse costruirsi, non poteva trattarsi di rivalità.

Fu pure un errore trascurare nel 1879 interamente quella linea che rimase soccombente, perchè la sua necessità era allora, come è adesso, evidente; ed essa è fra quelle linee le quali una volta che sono dimostrate possibili, si impongono per se stesse, e devono necessariamente venire costruite a carico dello Stato. Fu pure una disgrazia nel 1879 che il progetto compilato, con molta cura per vero, ma con troppo sviluppo di linea, non potesse essere giudicato accettabile.

La cosa è ben diversa oggi; il progetto per Val di Secchia e Val di Serchio soddisfa a tutte le migliori condizioni di una linea militare e commerciale, tanto per lo sviluppo, quanto per le pendenze. L'onorevole Zanolini, che mi duole di non vedere presente, ne criticò severamente la galleria di 12 chilometri, che attraversa la cresta dell'Appennino; ma a mio avviso ebbe torto.

Invece di molte gallerie corte, intercalate da tratti allo scoperto ed in regioni d'ordinario assai rigide, val meglio assai una sola e lunga galleria a doppio binario e con molti pozzi d'aeramento.

I tratti di galleria costano invero assai più dei tratti allo scoperto; ma quando le piccole gallerie sono molte, la loro somma forma già una cifra rispettabile: e se ad esse aggiungete la galleria principale, bene spesso, come, per esempio, nella Porrettana, lo sviluppo delle diverse gallerie sorpassa quello di una unica galleria, che attraversi la cresta *della montagna* ad altezza assai limitata. Nella somma dei tratti in galleria vi è dunque generalmente un risparmio, e vi può essere in grazia del minore sviluppo della linea tenuta ad altezze limitate.

D'altra parte le gallerie non vanno soggette a frane, a scoscendimenti, a corrosioni di acque torrenziali, a valanghe, a piogge, a geli e ad altri danni atmosferici prodotti dalla natura. A questi danni invece vanno generalmente soggetti i tratti scoperti; e peggiori di tutti poi sono quelli che corrono in riva a torrenti rapidissimi, che solcano le valli scoscese vicine alle creste dell'Appennino. Se poi la linea a miti pendenze non richiede enormi mastodonti per trascinare i treni lungo i tratti enormemente inclinati, tutta la spesa di manutenzione si residua a quella dell'armamento della linea, e questo va soggetto solo a moderate degradazioni.

Ora, queste lunghe gallerie raggiungono precisamente lo scopo di mantenere miti le pendenze, di tenere moderato il culmine della linea, e quindi meno soggetta questa a grandi variazioni atmosferiche. Ed è proprio qui il caso del confronto fatto dall'onorevole Marselli colle grosse navi di undicimila tonnellate, le quali risolvono il problema delle navi da guerra. Queste lunghe gallerie, tenute a quote moderate, sono in sostanza la migliore soluzione dei passaggi alpini.

Del resto, l'onorevole Zanolini non si preoccupi tanto di questa linea, considerandola quasi come una rivale di quella da lui propugnata, cioè della direttissima Bologna-Roma dell'ingegnere Zanolini.

Credo che se questa nuova linea sarà dal suo autore, che amo e stimo quanto lo stima e l'ama l'onorevole Zanolini, dimostrata possibile, essa si imporrà necessariamente in forza del suo merito intrinseco e verrà fatta dallo Stato a sue spese. Il compianto generale Fanti soleva dire che l'Appennino, e specialmente la sua parte centrale dovea, venir solcato dalle ferrovie come il mantello della Zebra dalle sue strisce. Non mai si fece più giusto paragone di questo.

Vi è dunque posto ancora per la linea direttissima Bologna-Roma, ed io invoco co'miei voti l'avvenimento di quella direttissima sostenuta dall'onorevole Zanolini, appena sia dimostrata possibile dagli studi particolareggiati. E ciò affinchè la grande testa di Valle di Bologna abbia in suo sussidio una nuova linea ferroviaria potentissima e tutta coperta dalle offese nemiche, e possa meglio e più ampiamente soddisfare allo scopo militare importantissimo al quale è destinata.

Tornando alla linea Modena-Lucca, a me preme notare che dopo il cangiamento del tracciato in Val di Secchia, invece che in quella di Panaro, questa linea possa allacciarsi colla vicina città di Reggio mediante un tronco di raccordamento dalla Veggia allo sbocco di Secchia fino alla stazione di Reggio. Così questa linea potrà soddisfare ampiamente agli interessi di due provincie limitrofe e già sorelle sotto una antica denominazione; e potrà risulturne una comunicazione diretta fra i due capoluoghi Modena e Reggio con Lucca, che soddisferà tanto il desiderio della Reggio-Lucca quanto quello della Lucca-Modena; annodando così, in perfetto accordo, gli interessi di queste tre provincie.

E ciò sarà parimenti utile all'interesse militare; in quanto che quei movimenti, che avranno per obiettivo la direzione a Stradella a Piacenza ed alla frontiera alpina del Piemonte e della Lombardia

procederanno alla Veggia nella direzione di Reggio e guadagneranno tempo non poco.

Ed è necessario ed utile di fare questa strada anche sotto l'aspetto commerciale, dappoichè sarà evidentemente la strada più corta e quasi rettilinea dal Brennero a Livorno; e cioè fra la Baviera, e gran parte della Germania, ed il mare Tirreno. Basta indicare questa circostanza perchè si comprenda la grande importanza commerciale che avrà questa nuova linea che congiunge il Brennero al mare.

Io unisco la mia preghiera a quella degli onorevoli preopinanti Marselli e Pozzolini, e prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler sollecitare, per quanto può, gli studi di questa linea, affinchè possa verificarsi nel più breve tempo possibile.

Detto ciò, prego la Camera di permettermi di esprimere alcune idee sopra molte cose che sono state dette in questa importante discussione sotto il punto di vista militare dagli onorevoli oratori che mi hanno preceduto. E, in primo luogo, mi associo con tutto l'animo alle vive istanze fatte dagli onorevoli Marselli, Finzi, Cavalletto e Pozzolini, perchè venga sollecitata, per quanto è possibile, la costruzione della linea Mantova-Legnago, importantissima ed indispensabile sotto l'aspetto militare: e perchè questa linea venga posta in prima categoria, dove realmente, a mio avviso, dovrebbe stare.

E toccando di volo alcune delle idee generali di condotta della difesa nazionale, state esposte in questo recinto, io mi associo di tutto cuore alle generose aspirazioni espresse dall'onorevole Marselli, dall'onorevole Pozzolini e da quel veterano delle patrie libertà che è l'onorevole Cavalletto, perchè il nostro sistema ferroviario si presti per quanto è possibile alla difesa offensiva, e renda possibili operazioni efficaci e sicure sui territori di quelle nazioni vicine con le quali per disgrazia ci trovassimo in guerra. Io mi associo di tutto cuore a queste generose aspirazioni. Ma perchè ciò possa avvenire, occorre, a parer mio, una condizione *indeclinabile* che non abbiamo ancora, e che siamo ancora ben lungi dall'averne. Occorre prima di tutto che noi siamo ben difesi e ben sicuri in casa nostra, per poter uscire con animo tranquillo a spedizioni lontane; occorre prima di tutto che le nostre frontiere di terra siano ben solidamente munite (e ben altrimenti di quello che le abbiamo ora), e che le nostre coste e le nostre isole siano poste in un conveniente stato di difesa contro grossi sbarchi possibili dell'inimico.

Non dimentichiamo che la prima base *indispensabile*

di una buona offensiva, sta nella più potente e sicura difesa passiva. Allora soltanto si possono limitare le truppe alla difesa dei confini, quando colla forza delle opere e colla speditezza delle operazioni si può sopperire alla piccolezza del numero. Allora soltanto può rimanere disponibile un esercito sufficiente per poter attaccare fuori di casa nostra il nemico, con una maggiore possibilità di riuscita.

Non è questo il momento di trattare della difesa delle nostre frontiere e delle nostre coste, e perciò mi limito soltanto a fare queste avvertenze senza estendermi più oltre, riservandomi di trattare questo argomento in altra più favorevole occasione.

Dirò dunque soltanto che ammetto, cogli onorevoli Marselli, Pozzolini e Cavalletto, la convenienza di moltiplicare le linee ferroviarie verso la nostra frontiera nord-orientale del Friuli, ad un patto però; e cioè che le teste di queste linee siano preventivamente coperte da opere forti, e che sia chiusa e convenientemente sbarrata la deplorabile lacuna di oltre 20 chilometri, che lascia aperta da quel lato la nostra frontiera ad un nemico invasore. Diversamente questi potrebbe troppo facilmente, in grazia della preponderanza delle sue forze, approfittare di quelle linee a nostro danno.

Alla stessa condizione ammetto pure la Ceva-Ormea e tutti i prolungamenti domandati delle diverse linee lungo le vallate più importanti delle Alpi e dell'Appennino Ligure; e questa condizione è, che dovunque le teste di queste linee sieno coperte. Relativamente a questa vastissima cerchia della nostra frontiera, accennerò un solo caso, molto calzante per dimostrare l'indispensabilità di questa condizione, cioè che le teste di linea sieno coperte.

Questo caso è quello della ferrovia del Cenisio, la quale attraversa a Bardonnecchia il colle del Fréjus e procede in Francia, dopo aver lasciato alla sua sinistra (ad Oulx) la strada rotabile che sale al confine ed attraversa il Monginevra.

Ma quivi pure ad Oulx questa strada del Monginevra s'incontra anche colla carreggiabile di Bardonnecchia, lunga circa 18 chilometri fino all'imbocco sud della galleria.

Si dice che si pensi finalmente a sbarrare la ferrovia di fronte all'imbocco sud di questa galleria di Bardonnecchia, e giova sperare che ciò sia fatto al più presto. Ma io osservo che sul passo del Monginevra non esiste alcun'opera stabile, e non pare che vi sia intenzione di erigerne alcuna.

Pare che si voglia lasciare quella fortissima ed importante posizione alla sola difesa delle truppe

mobili, e specialmente delle truppe alpine. La Francia invece ha costruito dal suo lato, precisamente di fronte al passo del Monginevra, due forti che dominano e battono quel passo per lungo tratto; e questo passo, non occorre che ve lo dica, è della massima importanza, perchè è uno dei pochissimi a cui si giunge, per mezzo di strade rotabili, che possono essere percorse da un esercito con tutti i suoi equipaggi. La Francia non ha avuto paura di spingersi troppo avanti fortificando quelle due posizioni. Noi invece fino ad ora ce ne stiamo a circa 30 chilometri indietro dal confine, nelle antiche posizioni di Exilles di quasi due secoli fa. Supponete ora, onorevoli colleghi, che le sorti siano avverse alle nostre truppe mobili, e che battute dai forti francesi e incalzate da un numero superiore di nemici, siano costrette a ritirarsi e ad abbandonare quel passo, lasciando aperta al nemico una porta vitale, importantissima, del nostro paese. In tal caso la fiamma nemica si inoltrerebbe fino ad Oulx e di là si porterebbe ad attaccare alle spalle lo sbarramento della galleria di Bardonnecchia, tagliandogli ogni comunicazione coi nostri forti di Exilles. Io qui non voglio estendermi in una minuziosa descrizione; troppo ci vorrebbe; solo voglio considerare la cosa dal lato della sicurezza della ferrovia di cui si tratta.

È un fatto certo che se il nemico riesce nell'attacco, la linea di quella ferrovia rimane tutta intiera a disposizione dell'invasione fino dai primi giorni della guerra e fino ad Exilles, salvo a ripararne sollecitamente i guasti.

Se non riesce vittorioso prontamente nell'attacco di Bardonnecchia, avrà sempre una comoda comunicazione per pedoni da Oulx fino ad Exilles oltre alla strada ordinaria; e lo sbarramento di Exilles *correrà serio pericolo*. Ad ogni modo quel tronco di strada ferrata che è da Bardonnecchia ad Exilles verrà in mano del nemico in tutto od in parte e servirà a lui contro di noi.

Io non mi dilungo sopra di ciò, perchè non è il momento, nè la sede questa per una simile discussione. Ma ciò basta a far comprendere come sia indispensabile che le teste delle linee ferroviarie verso la frontiera, siano efficacemente protette da opere stabili, e sottratte al troppo facile pericolo di dover servire di aiuto al nemico. Non posso però a meno di concludere sull'importanza del bisogno di guernire al più presto di opere stabili il passo di Monginevra, non fosse altro per assicurare interamente la ferrovia fino al confine. E ciò possiamo fare approfittando delle grandi agevolanze che ci offre colà gratuitamente la natura, col grandissimo dominio del Monte Chaberton (tutto

sul nostro territorio), e con quello pure rilevante del contraforte sinistro della Valle di Thures rispetto ai nuovi forti costrutti dalla Francia di fronte al Monginevra. In tal modo si potrà chiudere da quel lato inesorabilmente ad ogni nemico invasore una porta pericolosissima, che immette nel nostro paese, ed uno dei varchi più praticabili ad un esercito; e si assicurerà il nostro continuo possesso delle comunicazioni ferroviarie fino alla frontiera. In tal modo si provvederà pure alla sicurezza vera e reale dello sbarramento di Fenestrelle, il quale, chiuso che sia il colle del Monginevra, è perfettamente al sicuro; perchè il colle di Strieres, viene dopo a quello del Monginevra, e non può essere nè visto nè attaccato e forzato, finchè il primo resiste.

Io termino adunque, invitando unicamente, anzi pregando l'onorevole ministro della guerra che non si trova presente, a voler prendere in considerazione queste mie poche parole, sulla necessità di munire solidamente di opere forti il colle del Monginevra a migliore difesa della nostra frontiera da quel lato importantissimo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano.

Giordano. Sarò brevissimo in omaggio alle troppo giuste raccomandazioni del nostro onorevole presidente.

Presidente. Che non mi paiono molto secondate. (*ilarità*)

Giordano. Si tratta d'altronde di strade ferrate, ed è naturale che si prenda la via più breve e diretta con la maggior velocità possibile.

Io ho domandato facoltà di parlare, unicamente per pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volermi favorire qualche notizia, che mi auguro rassicurante, sulla legge per la costruzione delle strade ferrate secondarie nell'isola di Sardegna, che il Governo è impegnato a presentare al Parlamento in virtù dell'articolo 33 della legge 29 luglio 1879, della quale appunto si tratta nel capitolo in discussione.

Mi astengo perfino dal rivolgergli in proposito una raccomandazione, perchè la credo superflua; tanto più la credo superflua dopo le parole dette, con tanta autorità e competenza anche sulle ferrovie insulari, dall'onorevole Marselli nel discorso eloquente ed efficace che egli ha pronunciato l'altro ieri in quest'Aula e che noi abbiamo ascoltato con molta attenzione.

D'altronde si è già detto tanto sulle attuali condizioni della Sardegna, specialmente in occasione della discussione del bilancio di agricoltura industria e commercio, che io davvero non ho coraggio

di tornare ora su quell'argomento doloroso, o per lo meno ingrato. Mi basta soltanto dire che, dopo alcune provincie del Veneto danneggiate dalle ultime deplorabili inondazioni, vengono subito le due provincie dell'isola di Sardegna per condizioni eccezionalmente difficili, e perciò degne di speciale considerazione; ed io tengo per fermo, che, fra i tanti rimedi che furono indicati, per apportare qualche sollievo a quell'isola, la sollecita costruzione delle strade ferrate sia uno dei più efficaci, e, se non il più radicale, certamente il più pronto ed il più pratico, per soccorrere indirettamente mediante il lavoro, molte famiglie di contadini ed operai che ora si trovano nella miseria.

Fedele alla mia promessa non dico altro e confido nell'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vigna.

Vigna. Onorevoli colleghi. Io ho veduto con molta soddisfazione che l'onorevole Commissione del bilancio, per mezzo dell'egregio relatore del bilancio dei lavori pubblici, ha raccomandato al Governo di studiare efficacemente la questione degli stabilimenti siderurgici, atti a provvedere il materiale metallico delle ferrovie ed i materiali occorrenti alle amministrazioni della guerra e della marineria.

Nella seduta di ieri, poi, l'onorevole Cavalletto, con autorevoli e patriottiche parole, ha rilevato e rinnovato vivamente la stessa raccomandazione. Per parte mia io crederei di far torto al patriottismo della Camera e degli onorevoli signori che reggono le amministrazioni dello Stato, se ponessi minimamente in dubbio che siamo tutti d'accordo sulla convenienza di avere la possibilità di fare in paese, quello che ora si deve prendere dall'estero. Vi possono essere discrepanze circa le modalità, ma nella sostanza siamo tutti d'accordo; ed in conseguenza se io ora vi prego di permettermi di dire poche parole su questo argomento, mio scopo non è altro fuorchè quello di cercare di mostrare a coloro che non ne fossero ancora convinti, che oramai la questione s'impone e che non si dovrebbe più indugiare a risolverla.

Come voi sapete in diversi luoghi d'Italia noi abbiamo già stabilimenti siderurgici più o meno importanti; ma sapete pure che nessuno di questi stabilimenti, che abbiamo, ha i mezzi necessari a fabbricare quei grossi ferri che occorrono tanto per le ferrovie, quanto per la marina. Fanno bensì prodotti eccellenti e qualche volta anche superiori a quelli che noi possiamo avere dall'estero: e bisogna dire che l'amministrazione dello Stato molte volte si serve di questi nostri

stabilimenti. Però, vuoi per l'abitudine di andare all'estero, vuoi perchè tanto volte i materiali che si prendono all'estero, per quanto di qualità più scadente, sono alquanto di minor prezzo, sia anche perchè alle volte s'ignora che il tale o il tale altro stabilimento produce quei materiali di cui si ha bisogno, spesso avviene che uno non si serve di questi stabilimenti in quella misura in cui se ne potrebbe servire. Io capisco che i signori ministri non possono pensare a tutto, che anzi un ministro in certi dettagli non può entrare. Quindi sono ben lungi dal muovere la più lontana censura all'amministrazione perchè non si valga in ogni occasione di questi stabilimenti.

Solo mi sia permesso di pregare gli onorevoli ministri dei lavori pubblici, della marina e della guerra di voler inculcare, ai funzionari da loro dipendenti, di avere la massima cura di profittare nella più larga misura dell'industria nazionale. Anzi, credo, che sarebbe utile che le amministrazioni dello Stato, e specialmente quelle ora nominate, mandassero persone competenti a visitare quegli stabilimenti per vedere l'entità, la qualità e la quantità dei prodotti di cui sono capaci, per modo da poter sapere, nelle singole circostanze, a chi rivolgersi. E forse sarebbe anche bene procurare di sviluppare questi stabilimenti, assicurando loro certe provviste, per modo che potessero trovare la convenienza di fornirsi di quei mezzi che loro mancano.

Ma, come vi ho detto, per i grossi ferri occorrenti alla marina ed alle strade ferrate, questi stabilimenti, per ora, non sono al caso di provvedere. Perciò occorrono stabilimenti speciali, stabilimenti piuttosto considerevoli. E la necessità di questi stabilimenti siderurgici speciali, per questi grossi materiali in ferro, è stata riconosciuta fin dai tempi del nostro sommo statista, il conte Cavour.

Difatti, poco prima che la nostra patria avesse la somma sventura di perdere questo suo illustre figlio, si erano iniziate e già condotte a buon termine trattative per fondare nel golfo della Spezia e propriamente nella località detta di San Bartolomeo, un grande stabilimento per costruzioni navali in ferro per la marina e per il commercio, e a questo stabilimento doveva andar unita una fabbrica di ferro.

Io non voglio indagare (nè ora sarebbe opportuno il farlo) quali sieno state le cause per cui dopo la morte dell'illustre statista questo progetto non ebbe seguito. Però credo non inutile ricordare come, forse, una di queste cause è stata un consiglio, non so se chiesto, ma certo avuto dal-

l'ammiragliato inglese, che non ci dovessimo preoccupare di costruzioni navali in ferro, chè il legno non aveva ancora fatto il suo tempo.

Non voglio dire le gravi conseguenze che ha avuto l'adozione di questo consiglio. Mi basta averlo notato per far vedere come il vizio di noialtri italiani di prendere le nostre ispirazioni dall'estero non data da oggi. (Bravo! *a sinistra*)

Ma ritornando al nostro proposito, in tempi più recenti si è fatto un altro tentativo per risolvere la stessa questione; e questo fu, se ben mi ricordo, nel 1878 quando, essendoministro l'onorevole Brin, che mi spiace di non vedere in questo momento fra di noi, perchè potrebbe aiutare la mia memoria, fu nominata una Commissione presieduta dal commendatore Mattei, allora ispettore generale del Genio navale, e della quale facevano parte molti dotti nostri colleghi: cito gli onorevoli Maldini, Perazzi, Zanolini, Valsecchi, l'onorevole Ranco, ora senatore, gli ispettori delle miniere commendatore Giordano e commendatore Pellati, il capitano di vascello Albini; insomma molti personaggi fra quelli che si credevano giustamente i più competenti nella materia.

Il mandato di quella Commissione era di avvisare ai mezzi di provvedere i materiali occorrenti per la marina; ma ben presto la Commissione ebbe ad accorgersi che non si poteva coi soli materiali occorrenti per la marina, ed anche aggiungendo ad essi quelli occorrenti per la guerra, dar vita ad un grande stabilimento metallurgico, e che quindi era necessario tenere a calcolo anche il materiale occorrente per le ferrovie.

Questa Commissione studiò il problema, e siccome allora stava per scadere l'affitto delle miniere dell'Elba, e si credeva che queste miniere contenessero giacimenti di minerale, se non incensurabili, tali almeno da poter permettere una estrazione quasi illimitata, la Commissione aveva in animo di dare una specie di compenso agli impresari di questo grande stabilimento, permettendo loro di fare un'estrazione quasi illimitata, a condizioni vantaggiose, di minerale.

Ad ogni modo questa Commissione fece la sua relazione, alla quale unì un progetto di legge per l'impianto dello stabilimento metallurgico. Alla sua volta il Ministero presentò alla Camera quel progetto di legge e la Camera, se ben mi ricordo, gli ha fatto buon viso negli uffizi.

Terminata la Sessione senza che il progetto sia stato posto in discussione, venne dal Governo ripresentato alla Camera in una Sessione successiva e di nuovo ottenne l'approvazione degli Uffizi, ma in conclusione poi non se ne fece nulla.

Ora, come suol avvenire in questo mondo di tutte le cose necessarie, ecco che la questione torna a galla e vi torna di nuovo abbastanza in buon punto; imperocchè al 1° di giugno 1884 scade l'affitto attuale delle miniere dell'Elba. Come accennerò tra breve, le condizioni di quella miniera non sono più quelle che si credevano all'epoca della prima Commissione...

Presidente. Onorevole Vigna, io la pregherei di restringere i suoi argomenti, perchè, com'ella capisce, siamo in un capitolo speciale "Spese per lavori di costruzione, spese di materiale."

Vigna. Parlerò di materiali, ed entro subito nella questione. Queste promesse erano necessarie per potere spiegare il mio concetto.

Presidente. Vedo benissimo il nesso tra il suo ragionamento ed il capitolo; ma mi pare che sia accessorio quello che ora tocca, piuttostochè principale.

Vigna. Dunque per l'importanza della questione siamo tutti d'accordo. Adesso io quantunque convintissimo di questa importanza, ho voluto procurarmi alcuni dati statistici per vedere sino a qual punto essa giunga, e so si può far qualche sacrificio, senza paura di fare un danno al paese.

Nel decennio 1873-1882, i ferri importati in Italia, non comprese le ghise ed i ferri in rottami, sono stati 1,450,000 tonnellate, 1,450,000,000 chilogrammi. E siccome in questo periodo di tempo c'è stata una qualche crisi metallurgica, io credo di non errare, dicendo che per l'acquisto all'estero di questo ferro sono stati necessari almeno un 400 milioni. Dunque in media sarebbero 145,000 tonnellate all'anno ed una spesa media di 40 milioni.

Ma, contro il solito, credo che in questo caso non possiamo fare molto fondamento sopra una media presa nel decennio. Perchè, difatti, mentre nel 1873 abbiamo avuta un'importazione di appena 102 mila tonnellate, nel 1882 siamo già arrivati, crescendo naturalmente di anno in anno, a niente meno che a 260 mila tonnellate. E, siccome vi è a credere che andremo piuttosto aumentando, che diminuendo, io credo che i nostri calcoli potremo farli, senza paura di errare, ritenendo questa cifra del 1882 di 260 mila tonnellate all'anno. Di queste 260 mila tonnellate, 133 mila (è necessario notarlo) sono state per sole rotaie di ferro. Forse in queste rotaie saranno comprese anche quelle per le tramvie; ma fatto si è che, dalle statistiche, le quali ho avute dalla gentilezza del direttore generale delle gabelle commendatore Ellena, risulta che 133 mila tonnellate sono quelle introdotte in Italia nel 1882.

Per gli altri ferri, per travature di opere in muratura per la marina, ecc., sono circa 90 mila tonnellate. A questi, aggiungendo alcuni altri ferri lavorati e greggi, si arriva alla cifra di 260 mila tonnellate.

Ora, si può ritenere che in media questo ferro è stato pagato 200 lire alla tonnellata. Per conseguenza sono almeno 52 milioni, che nell'anno 1882 hanno presa la via dell'estero.

Ma io sento a dire da qualcuno: va bene, saranno 52 milioni che abbiamo dovuto spendere, ma, anche se voi avete stabilimenti siderurgici, siccome in Italia non abbiamo carbone, bisognerà pure che per provvederelo mandiate il danaro all'estero. A questo io potrei rispondere che da qualche anno si sono fatti progressi enormi in fatto di metallurgia. Da qualche anno si è trovato il mezzo di utilizzare qualunque combustibile, anche cattivo; si può trarre buon materiale anche con combustibile cattivo: e, siccome in Italia ne abbiamo del combustibile, quantunque non di prima qualità, io potrei osservare che non tutto il combustibile si dovrebbe trarre dall'estero.

Inoltre una volta occorre quattro, ed anche più, tonnellate di carbone per ottenere una tonnellata di ferro, ma ora le cose sono ben cambiate. Ciò si comprende facilmente quando si pensa al progresso che s'è fatto in questi lavori. Infatti si mette il minerale nell'alto forno, questo minerale è convertito in ghisa, e la ghisa prima d'essere raffreddata ha preso la forma d'una rotaia, la ghisa liquida passa nei convertitori Bessemer oppure nei forni Siemens e da questi forni cola in forme, quindi passa sotto il maglio e dal maglio al laminatoio senza raffreddarsi. Così si ha un'economia grandissima. Ma, voglio ammettere che tutto il combustibile necessario per la fabbricazione delle 260 mila tonnellate di ferro si tragga dall'estero. Orbene, anche facendo i calcoli più larghi si trova che la somma da mandare all'estero ascenderebbe a 12 milioni. Se da 52 milioni se ne detraggono 12, si ha la somma di 40 milioni che potrebbe rimanere nel paese, se avessimo stabilimenti siderurgici.

Ma, per quanto eloquente sia questa cifra, credo che troverete ancora molto importante l'osservazione che sto per fare.

Dei 52 milioni che costano le 260 mila tonnellate di ferro, credo doversi ritenere che 25 milioni per lo meno sono di mano d'opera. E siccome in Italia il costo della mano d'opera annuale di un operaio non arriva a mille lire, si può ritenere che con questi 25 milioni di mano d'opera si potrebbero far lavorare circa 30 mila operai: sarebbero quindi 30 mila famiglie che potrebbero vi-

vere onestamente. Non ho bisogno di dire alla Camera quale importanza abbia questa cifra.

Non m'intendo di questioni sociali, ma ne odo sempre parlare, e, credo, giustamente. Penso quindi che un'occasione come questa noi non dovremmo lasciarla sfuggire. Mi direte: vi sono difficoltà a risolvere il problema. Siamo d'accordo. M'aggiungerete che queste sono belle idee, ma come si fa ad attuarle?

Non credo che questo sia il momento per trattare questa parte del problema, per cui mi limiterò ad accennare alle varie difficoltà ed a dire il mio parere su ciascuna.

Gli operai? Non è nemmeno da muover dubbio sulla capacità dei nostri operai: Sampierdarena, Torino, Milano, Napoli, sono là ad attestarvi come i nostri operai sono abili come quelli di qualunque altro paese. Io, poi, per mia personale esperienza, posso dirvi che, anche nel Mezzogiorno, dove, gli operai hanno fama di essere meno operosi a causa del clima, oltre ad essere intelligenti, sono operosissimi; basta saperli guidare. (*È vero! è vero!*) Dunque, quanto agli operai, non c'è difficoltà. Alcuni potrebbero obiettare: questi stabilimenti principali soffocheranno gli stabilimenti piccoli che noi abbiamo. No; perchè, come già abbiamo notato, questi stabilimenti non fanno i materiali delle ferrovie; mentre gli stabilimenti nuovi che noi dovremmo creare servirebbero precisamente per fabbricare questi ferri che i piccoli stabilimenti non possono produrre. Oltre a ciò, questi 40 milioni che resterebbero nel paese verrebbero ad accrescere la ricchezza nazionale; della quale ricchezza nazionale profitterebbero anche questi piccoli stabilimenti. Quindi ne verrebbe un vantaggio anche ad essi. Dunque, nessuna paura di danneggiare i piccoli stabilimenti.

C'è un'altra difficoltà che mi si potrebbe fare; ed è quella che riguarda il minerale. Ora lo abbiamo il minerale, mi diranno alcuni; ma i giacimenti di minerali nelle miniere dell'Elba non sono così grandi come si credeva. Questo è vero.

Ma, se non sono così grandi come si credeva, è se, per conseguenza, si dovrà limitarne la estrazione, sono ancora abbastanza grandi da tirare innanzi per 30 o 40 anni. Mettiamo anche meno; mettiamo 25 o 30 anni; ma, in questi 25 o 30 anni, si scopriranno altri giacimenti, o, in fin dei conti, potremo fare come gli altri che vanno a prendere i minerali in Africa, o in altri luoghi. Intanto, per questi 25 o 30 anni, avremo provvisto. Insomma delle miniere ne abbiamo un po' dappertutto; vi sono miniere nella Valle d'Aosta di cui si potrà

profittare in larga misura allorchè sarà compiuta la ferrovia che si sta costruendo.

Veniamo ai prezzi.

Riguardo ai prezzi, la questione si fa più seria. Si potrebbe dire che non si possono obbligare i privati a comperare il ferro in paese a prezzo superiore a quello che possano averlo dall'estero. Siamo d'accordo; ma io mi permetto d'osservare che gli stessi strumenti che servono a fare le rotaie e gli altri ferri per le ferrovie, servono altresì a fare i grossi ferri a T, le lamiere, ecc., che possono servire all'industria privata. Quindi ecco che una parte delle spese generali essendo già esaurita per la fabbricazione delle rotaie ed altro materiale occorrente alle amministrazioni pubbliche, il costo dei ferri occorrenti a privati sarà molto ridotto. Oltre a ciò si potrebbero fare prudenti modificazioni alle tariffe doganali.

In ogni caso, quando anche lo Stato dovesse fare qualche sacrificio, mi pare che davanti alla questione sociale, questo sacrificio dovrebbe pur farlo. Ma questo è un problema che non è all'altezza della mia mente, per poterlo risolvere; al momento, è un problema che richiede certamente lunghi studi, e non indifferenti; ma a me basta di averlo accennato.

Un'altra difficoltà l'avremo nei consigli, negli apprezzamenti che ci verranno dall'estero, e specialmente dai paesi che saranno più danneggiati dallo sviluppo delle nostre industrie; forse all'interno pure, fatta certo in buona fede, avremo qualche difficoltà, ma i vantaggi sono così grandi, che non dobbiamo arrestarci per questo.

Accennerò ancora come diverse potenze europee, l'Austria, la Germania, la Russia, hanno compreso la condizione dei nostri tempi, perchè mi consta che anche esse hanno stabilimenti siderurgici favoriti dai rispettivi Governi; la Francia poi è da molto tempo che ha il *drawback* che le permette di fornire a noi in Italia i suoi materiali siderurgici a prezzi inferiori a quelli che si praticano nella stessa Francia.

Poichè ho facoltà di parlare, mi permetterò ancora di raccomandare al Governo gli stabilimenti meccanici perchè possano, per quanto è possibile, fornire il paese di macchine.

Qui mi pare che ci aggiriamo in un circolo vizioso.

Diciamo che gli stabilimenti nazionali non possono fornire i meccanismi che ci occorrono; ma, Dio buono! se noi a questi stabilimenti non diamo commissioni importanti, se noi non procuriamo loro del lavoro, come volete che facciano spese ingenti per procurarsi i mezzi di eseguire presto

e bene questi lavori? Assicuriamo loro il lavoro prima, e poi potremo pretendere che l'eseguiscono. Dopo di questo io crederei di far torto al patriottismo degli onorevoli signori che reggono l'amministrazione dello Stato, se credessi ancora necessario di far loro delle raccomandazioni.

Quanto al risolvere presto la questione che ho accennata, mi affido alla loro saggezza. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Canzi.

(*Non è presente.*)

Non essendo presente, perde il suo turno.

Avrebbe ora facoltà di parlare l'onorevole Cuchi, ma egli cede il turno all'onorevole Bertani.

Bertani. Ho parlato in una delle precedenti sedute intorno ad una suddivisione del Ministero dei lavori pubblici, e insperatamente fui secondato. Ora nell'interesse dello stesso Ministero e, mi si perdoni l'audacia, nell'interesse dello stesso ministro dei lavori pubblici, proporrei un'altra divisione di poteri, o almeno se non divisione di poteri, divisione di opere.

Io sono interprete di svariati e diffusi lamenti, che riguardano il disbrigo delle cose ferroviarie. Il mio pensiero mi porterebbe ancora al primo concetto, di fare di questo importante servizio una cosa distinta, una parte cioè, del Ministero delle poste e telegrafi, oppure anche un Ministero separato, tanta è la congerie di cose di diversissimo genere a cui deve attendere l'amministrazione delle ferrovie. Ma se noi finora non abbiamo potuto seguire il *principiis obsta*, vediamo almeno di raddrizzarci per via.

Al 1° gennaio 1882 erano in costruzione 856 chilometri di strade ferrate, per l'importo di 137 milioni, e ne erano in istudio 2344 chilometri, per l'importo di 623 milioni. Sono dunque 3200 chilometri, per l'importo di 760 milioni, affidate a 51 uffici tecnici locali; notate bene, a 51 uffici tecnici locali, i quali fanno capo ad una sola direzione generale, che per aiuto non ha che una divisione tecnica. Nel corso del 1882 una parte delle linee in istudio, per circa 652 chilometri furono pure appaltate, o sono in corso d'appalto, per cui l'estensione delle attuali costruzioni ferroviarie arriva all'enorme cifra di 1509 chilometri circa. Or bene, com'è mai possibile che una sola divisione, un solo capo di divisione possa essere in grado di vedere tanti capitolati di contratti, tanti accordi tecnici, di rivedere tanti resoconti, tanti collaudi, ed oltre l'attendere a tante corrispondenze, sappia e possa ponderare tutti questi documenti, soprattutto per evitare le liti? Com'è possi-

bile che egli possa riescire in tutto ciò? Avesse egli pure la facoltà di prolungare le giornate, come Giosuè, ci mettesse pure tutta la sua vasta capacità, non verrebbe a capo di poter coprire con sua soddisfazione la propria responsabilità.

E da tutto ciò ne nasce, come conseguenza naturale, un numero grandissimo di liti di cui, pur troppo, si sentiranno qui dentro fra breve le deliberazioni ed il peso. — Ciò non è impossibile che continui.

Avviene, per esempio, così: chi fa i contratti per la costruzione delle strade ferrate è la direzione generale delle ferrovie; si stabilisce quindi l'accordo fra la direzione generale medesima che rappresenta l'amministrazione ed il contraente; avvengono i dissensi, avvengono le differenze conciliabili: il contraente va per cercare il direttore delle ferrovie, e naturalmente questi lo rimanda alla divisione tecnica, la quale non può bastare alle risposte, non può ricevere i reclami, non può ricevere le persone; il contraente ha pazienza, ritorna, ripiechia, ma infine si inquieta e allora ricorre ai tribunali, e di qui il resto. E non crediate che sia una cosa ipotetica codesta; è cosa che accade e spesso. Molti appaltatori sono disgustati perchè non possono trattare, conciliarsi coi loro affari: quindi, liti. Non so quante liti sieno ancora pendenti, liti che avrebbero potuto evitarsi con un po' di buona volontà, ma che sono inerenti alla condizione delle cose.

Sono stati con utile grandissimo istituiti dall'onorevole Baccarini tre circoli, tre ispezioni, e questa fu già una grande riparazione agli inconvenienti, dirò tecnici. Ma ancora questi tre circoli devono confluire colle loro osservazioni verso la divisione tecnica. — Non sarebbe ora conveniente che questi tre circoli, che poi sono circoli grandi, perchè uno è dell'Alta Italia, l'altro della Media e il terzo delle Meridionali, avessero una maggiore libertà d'azione? Mi pare che siano circoli abbastanza larghi, i loro uffici siano importantissimi, sieno tante le loro occupazioni, tante le proposte da fare, da potere benissimo avere un riscontro in altrettante divisioni che sbrigherebbero molto più facilmente le pratiche e le materie tutte loro devolute.

Io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler considerare, che la parola più delicata che mi sia stata indicata da questi che si lamentano è quella dell'insufficienza dell'azione governativa nella costruzione delle ferrovie, dove noi siamo impegnati, come avete veduto, per centinaia e centinaia di milioni. Noi abbiamo sommo bisogno di far presto; ma la fretta non può essere secondata, per quanto giustissima, in causa spe-

cialmente di questi incagli da me accennati. La pubblica stampa, i discorsi che abbiamo sentiti in quest'aula, tutti tendono a spingere, perchè più alacramente, più attivamente si lavori e si compiano le opere incominciate, votate e consentite in bilancio.

Questo spiega come sia desiderio universale che si faccia presto, e come sia nella convinzione di tutti che più presto si possa fare. Voglio credere che siano esagerate le censure di insufficienza dell'azione governativa, nè io su questo punto voglio esprimere un giudizio; ma se il lamento sorge, bisogna pure ripararvi, e l'accorgimento, la vasta prudenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici mi affida che l'esposizione da me fatta dei lamenti di persone interessate nelle ferrovie, possa essere da lui accolta e nella maniera che reputerà migliore saprà promuovere i necessari provvedimenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto. Non intratterrò la Camera che per un minuto. Fra le ferrovie che il Parlamento approvò e per indiscutibili ragioni militari, e per quel sacrosanto principio di giustizia distributiva di perequazione ferroviaria, di cui parlò ieri l'onorevole Grimaldi, ve n'è una iscritta in 3^a categoria, la quale, avant'ieri dall'onorevole Marselli fu annoverata fra quelle che dovrebbero essere fatte il più rapidamente possibile, come del resto è determinato dalla legge del 1882.

L'onorevole mio amico Pozzolini si dimenticò di parlarne; eppure l'avrebbe dovuto fare, perchè essa è appunto una di quelle linee che sarebbero destinate a riparare i danni che sono inseparabili dalle linee litoranee. Intendo parlare della ferrovia Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo. Alla costruzione di questa ferrovia sono interessate tre provincie; una delle quali provincie ha la maggior parte del percorso; e dal canto suo ha fatto quanto ha potuto perchè la costruzione potesse iniziarsi; le altre due provincie non hanno ancora potuto intendersi per costituire il richiesto consorzio. Ora io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se egli non creda che per troncare questi indugi, i quali possono protrarsi all'infinito con danno per alcune provincie, e in questo caso con pregiudizio per la difesa dello Stato, non sia opportuna una disposizione di legge, la quale sia un po' più coercitiva che l'articolo 6^o della legge 29 luglio 1879.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baratieri.

Baratieri. Nella seduta di ieri l'onorevole Poz-

zolini ha mosso rimprovero alla Commissione ferroviaria del 1879, che propose, e per conseguenza alla Camera d'allora che votò la legge sulle ferrovie, di aver tenuto in poco conto gli interessi militari.

Ad una parte di questa accusa ha già risposto l'onorevole mio amico Grimaldi relatore della legge, il quale ha dimostrato come preoccupazione principale dei membri di quella Commissione fosse appunto l'interesse militare non scompagnato, ben s'intende, dall'interesse generale del paese, dall'interesse economico, il quale per fortuna nostra coincide spesso coll'interesse militare.

La Camera si preoccupava talmente della questione militare, che nel 1878 io fui eletto commissario semplicemente, e puramente perchè mi si attribuiva una certa competenza militare. Ciascuna linea ferroviaria è stata esaminata dal punto di vista della difesa nazionale; e basta dare un'occhiata ad una carta delle ferrovie per vedere chiaramente come noi abbiamo cercato di completare eziandio in questo senso le manchevoli reti ferroviarie d'Italia. L'onorevole Pozzolini ha citato i difetti delle nostre ferrovie, e leggendo un brano di un periodico straniero ha parlato delle ferrovie litoranee. Ma appunto perchè noi ci preoccupavamo dei pericoli che correvano le ferrovie litoranee abbiamo cercato tutti i mezzi di provvedervi non badando ad altro che allo scopo di aver per lo meno una linea vertebrale interna che andasse dal golfo di Taranto all'Alta Italia.

E dal punto di vista militare noi abbiamo messo in *eccellenti* categorie, ossia promosse linee, le quali si rannodano coi centri ferroviari che daranno, specialmente all'Italia meridionale, vita economica e sicurezza militare. Basta gettare uno sguardo sulle liste delle ferrovie di prima e seconda categoria per vedere dimostrato come la questione militare sia stata trattata, e come la Commissione e la Camera abbiano colmato molte lacune ed abbiano iscritto molte ferrovie, le quali servono, non solamente alla difesa presente, ma eziandio alla offesa avvenire.

Noi abbiamo tra le linee di 1ª categoria la Roma-Sulmona, la quale serve alla difesa della capitale, ed a riunirla a quel centro di forze che è la Conca Aquilana. Noi abbiamo la Parma-Spezia e la Faenza-Firenze; e queste due linee rimediano appunto all'inconveniente grandissimo notato dall'onorevole Pozzolini, inconveniente provenutoci dalle incomposte e scucite leggi ferroviarie anteriori, di non avere cioè sufficienti valichi appennini. Certamente che sarebbe stato desiderabile di poter avere un valico ferroviario appenninico di più; come il valico tra Lucca e Modena; ma come no-

tava ieri l'onorevole mio amico Zanolini, allora ci si presentava il problema ferroviario, in diverso modo da quello che si presenta oggi alla Camera, dopo 4 anni, dopo gli studi, il progresso, la foga dei desideri, l'incalzante aumento dei bisogni. Si trattava di scegliere fra la Parma-Spezia e la Lucca-Modena. La Commissione e la Camera, dopo lunga discussione si sono dichiarate, e per ragioni militari, sieno pure erronee, per la Parma-Spezia. Siccome però nessuno si nascondeva il punto nero litoraneo che presentava questa ferrovia, si è cercato di rimediare col fare una linea interna, vale a dire l'Autulla-Lucca.

Noi abbiamo una 5ª linea ferroviaria militare, sempre nella 1ª categoria, la Terni-Rieti-Aquila.

Una 6ª, Campobasso-Benevento, e non è chi non veda di quale importanza sieno queste linee, che costituiscono appunto la dorsale dell'Italia meridionale; o poi essendo noi stati costretti dalla forza delle circostanze, di votare la linea Eboli-Reggio, abbiamo cercato di rimediare al difetto militare della linea litoranea col proporre una linea coperta dagli attacchi marittimi, linea interna, che interna essenzialmente passa per il vallo di Diano.

L'onorevole Marselli, nella parte più importante del suo importantissimo discorso, ha parlato delle linee dal punto di vista offensivo; ed ha chiamato, se non erro, linee offensive quelle, che dipartendosi dalle linee longitudinali, si slanciano verso la frontiera con iscopo offensivo.

Ora anche a queste linee, fino al punto che lo permettevano i mezzi e le condizioni nelle quali ci trovavamo allora, fino al punto in cui lo consentivano le condizioni finanziarie, il periodo di costruzione fin troppo lungo, e soprattutto le colonne d'Ercole dei 60 milioni, si è provveduto.

Difatti, nella tabella B, vale a dire, fra le linee della seconda categoria, noi troviamo la Bassano-Primolano che è appunto una delle linee che l'onorevole Marselli chiamerebbe offensive. Similmente offensive sarebbero l'Aosta-Ivrea, la linea d'accesso al Sempione, la linea di Cuneo per Ventimiglia.

Altra linea di grandissimo interesse, per la mobilitazione o per l'adunata delle truppe, per la difesa di Genova e per le manovre a cavallo dell'Appennino, è la succursale alla ferrovia dei Giovi.

Linea offensiva nello stretto senso della parola, perchè parte dalla longitudinale lombarda e sale alla frontiera Svizzera ed al valico dello Stelvio, è la Lecco-Colico-Sondrio.

E notate che si è allora messa nella quarta categoria la Lecco-Colico, la quale per forza di cir-

costanze è stata trasportata nella seconda categoria. Anche la linea Belluno-Feltre-Treviso, si può mettere fra le linee offensive, e trovasi in seconda categoria. Non parlo della linea Avezzano al tronco Ceprano Roccascoca, dell'importanza della quale nella difesa di Napoli con tanta competenza v' intrattene l'onorevole Marselli, nè della Campobasso-Teroli colla Benevento-Avellino la quale completa la linea dorsale interna, nè della Cosenza-Nocera-Terinese che completa la linea calabrese, e via dicendo, tutte utilissime alla difesa dell'estremità meridionale del nostro paese che non si scompagna col vantaggio economico di quella regione.

L'onorevole Pozzolini, dopo aver fatto gravi appunti alla Commissione ferroviaria d'allora, ha suggerito rimedi, e per rimedi ha indicato la linea montana da Belluno a Carnia; ha indicato la linea Lucca-Modena, e poi un'altra ancora, se non erro, la Legnago-Mantova, con legge del 1879, collocate in terza categoria.

Ora mi paiono ben omeopatici questi rimedi alla malattia descritta così grave. Di rimedi, ciascuno ne ha a iosa, ciascuno ha la sua linea militare da proporre, perchè ogni linea presenta caratteri militari, alcuna di maggiore altre di minore importanza, ma tutte di un qualche momento.

Infatti a che servono le linee dal punto di vista militare? Ad accelerare la mobilitazione, ad accelerare il rifornimento dell'esercito; a portare truppe e complementi, a portare viveri e munizioni sul teatro di operazione. Vale a dire servono come le linee dal punto di vista economico; cioè, in tesi generale, sono migliori quelle che mettono in comunicazione i paesi più popolosi, i paesi più ricchi, le linee che servono a togliere le barriere che rendono bella e fiorente, ma che purtroppo, dal punto di vista militare ingombrano, la nostra penisola.

Detto questo per iscagionare la Commissione del 1879 dal grave appunto fattole, e per dissipare qualche nebbia che poteva essere rimasta dell'autorevole discorso, io avrei anche una linea interessante, per rispetto militare ed economico, da raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Una delle linee longitudinali di grandissima importanza economica e militare, è certamente quella che dalla Spezia, per Parma, conduce a Brescia e verso le Alpi, la quale congiunge il nostro grande arsenale marittimo colla frontiera settentrionale, la quale mirabilmente serve a collegare la difesa di mare con quella di terra, ed a ringagliardire l'una e l'altra.

Noi abbiamo posto il tratto Spezia-Parma nella prima categoria, considerandola appunto dal suo aspetto eminentemente strategico e come valico appenninico. Noi abbiamo posta la Parma-Brescia-Iseo nella terza categoria, e io spero che i lavori procederanno così alacramente da vederla presto compiuta. Sul tronco da Brescia ad Iseo ci ha condotto ieri l'onorevole mio amico Bonardi; ora io desidererei che questa linea si prolungasse nel senso detto dall'onorevole Marselli, vale a dire nel senso offensivo, verso la frontiera, rimontando la valle dell'Oglio; che si giungesse cioè, colla sua estremità, fino a Edolo.

In questi ultimi tempi Edolo è divenuto centro importante di fortificazioni alpine. Esso non serve solamente a coprire, a sbarrare la valle superiore dell'Oglio, ma serve eziandio a perno offensivo pel passo del Tonale contro il Tirolo, contro il fianco destro della linea di invasione pel Brennero sopra Verona. Ad Edolo ed a Breno stanno le nostre truppe alpine sempre meglio organizzate, sempre più poderose, sorrette, appoggiate, completate da una validissima popolazione ed in diretto rapporto colle forti truppe alpine di Valtellina. Edolo è in comunicazione per mezzo della magnifica strada della Aprica con la Valtellina e precisamente con Tirano, dove arriverà, speriamo, fra non molti anni, la ferrovia offensiva verso la Svizzera e verso lo Stelvio.

Ad Edolo giungono parecchie comunicazioni; la ferrovia di non lungo percorso che da Iseo mettesse ad Edolo sarebbe coperta dalle offese nemiche dai monti che costeggiano la riva sinistra dell'Oglio e dagli eterni ghiacciai dell'Adamello.

Le fortificazioni che stanno erigendosi ne difenderebbero la testata come chiede l'onorevole Araldi per le ferrovie di frontiera. Quanta vita, quanta energia imprimerebbe questa arteria alla manovre controffensive ed offensive assolute! Quanto ci servirebbe per avvalorare la nostra linea di operazione per il Tonale verso la valle di Sole!

La spesa non supererebbe i sei milioni. I vantaggi militari che essa presenta sono evidentissimi, ma sono evidenti eziandio i vantaggi economici. Noi abbiamo udito or ora il notevole discorso dell'onorevole Vigna, il quale ha dimostrato quanta sia l'urgenza di sviluppare l'industria siderurgica in Italia, quanti milioni siamo costretti di mandare all'estero per compera di ferro, e quanto bisogno abbiamo dei minerali di ferro. Or bene, la Valcamonica è ricchissima di ferro; ma i suoi alti forni sono abbandonati, i suoi monti sono trascurati per mancanza di viabilità, perchè soltanto una povera strada lungo la riva orientale del lago di

Iseo mette in comunicazione quella interessante e patriottica vallata popolata da 56,000 abitanti col capoluogo della provincia, con Brescia.

V'è il ferro, vi sono i boschi, v'è la facile comunicazione per la strada del Tonale colla valle di Sole e coll'Anaunia nel Trentino, strada che assume tutti i caratteri internazionali. Onde la ferrovia, in questo secolo del ferro e dei rapidi scambi, sarebbe pure produttiva come lo dimostrano ad esuberanza gli studi che si sono recentemente fatti dall'ingegnere Damioli.

Ma la strettezza del tempo, i molti inseriti, e la discrezione nel trattare d'interessi locali, per quanto tocchino da vicino alti interessi generali, mi impongono di non dilungarmi in particolari e ad enumerare i vantaggi che da questo punto di vista presenterebbe la ferrovia di cui parlo.

Dopo ciò, onorevoli colleghi, vi aspetterete che io domandi che la ferrovia di Valcamonica venga posta in seconda o almeno in terza categoria, che io faccia prevalere tutti questi interessi, appellandomi all'articolo 10 della legge del 1882. Niente di tutto ciò; discrezione anzitutto, se vogliamo giungere in porto coll'immenso carico della legge del 1879, senza guastare il piano finanziario, senza recare nocimento agli interessi generali; discrezione che vivamente raccomando a tutti i miei onorevoli colleghi. Per conto mio ho fiducia nella provincia di Brescia, che tanto va innanzi nella via del progresso; io ho fiducia negli abitanti della Valcamonica, i quali non baderanno a sacrifici per assicurare questo sfogo alla loro vitalità, questa fonte della loro ricchezza futura, questa comunicazione col rimanente d'Italia. E se gli sforzi delle provincie e dei comuni non bastassero, se la ferrovia non si potesse costruire col modesto assegnamento della quarta categoria, io ho fiducia che i vantaggi generali della ferrovia di Valcamonica s'imporranno tanto, da farla passare in una categoria migliore. Ad ogni modo io mi contento, per ora, ed in attesa che venga qualche altra legge ad accelerare le tanto desiato costruzioni, di chiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici che voglia inscrivere la linea Iseo-Edolo nella quarta categoria.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Onorevoli colleghi. L'onorevole Marselli, l'altro ieri, con isplendido discorso richiamò l'attenzione della Camera sopra alcune ferrovie, le quali, o poste da banda dalla legge del 1879, od in essa comprese, avrebbero dovuto nondimeno essere costruite colla maggiore sollecitudine per facilitare la mobilitazione ed il concentramento

del nostro esercito, ed assicurare quindi maggiormente la difesa del paese. Ieri anche l'onorevole Pozzolini, poscia altri valorosi ufficiali, che sono colleghi nostri, ci son venuti additando ugualmente alcune ferrovie ingiustamente neglette nella discussione della legge del 1879, mentre avrebbero meritata la maggiore considerazione, e ciò fecero con tanta eloquenza e con tanto valore, che io non dubito che disposizioni legislative conseguiranno al valido patrocinio da essi prestato in favore di queste linee.

Io però ho veduto con dispiacere che, mentre si è posta molta diligenza nell'esaminare le linee strategiche che dovrebbero ancora costruirsi nel Veneto e poi nella media e nella meridionale ed insulare Italia, altrettanto non abbian fatto nè l'onorevole Marselli nè gli altri oratori a riguardo di quelle comunicazioni longitudinali, che a me paiono importantissime che hanno a far seguito alle due linee aretina e senese da Terni a venire in giù.

L'onorevole Marselli ricordò appena la Terni-Avezzano, e passò oltre: quindi tanto egli che gli altri oratori si limitarono a raccomandare la sollecita costruzione della Sulmona-Isernia.

Io, signori, senza avere pretesa di cognizioni in materia strategica, tuttavia, incoraggiato da quelle osservazioni che tutti possono fare, stimai non dover tacere, anzi di dovere colla mia modesta parola riempire la lacuna che a me parve fosse lasciata dagli onorevoli preopinanti.

Ed incominciando dal primo tratto, quello da Terni ad Avezzano per la valle del Salto, rammenterò che ne fu ordinata la costruzione colla legge del 1862, e poi novellamente riconfermata colla legge del 1870. Questa linea era stata proposta e raccomandata dalla valorosa Commissione che la Camera incaricò di avvisare intorno alla difesa dello Stato, fu sostenuta dai ministri Menabrea prima e Jacini poi, ed infine in altri tempi raccomandata caldamente anche dall'onorevole Marselli. Essa, o signori, da Terni passando per Rieti e poi rimontando la valle del Salto, raggiunge Avezzano in linea molto diretta e con discrete pendenze. Ma, non ostante tanto lodevole andamento e la sua importanza strategica, nella discussione della legge delle ferrovie complementari del 1879 ebbe potentissima rivale la Terni-Aquila, e rimase da quella vinta e messa fuori di combattimento.

Ora, la costruzione della Terni-Aquila è assicurata, quasi compiuta, e costruita, non coi fondi dell'erario dello Stato, ma dalla società delle Meridionali cui era stata da precedenti leggi concessa. Ed ora io credo che, rasserenate le menti

ch'erano allora accese nella gara, non sarà chi non convenga nei pregi grandissimi di tracciato e brevità che può avere la Terni-Avezzano per la valle del Salto.

Si diparte essa da Terni e si giova, fino a Rieti, della linea Terni-Aquila, costrutta, come sopra ho detto, ed all'altezza sul livello del mare di circa metri 380; e risalendo la valle del Salto, in sulle prime aspra e difficile, ma pel resto agevole ed aperta, raggiunge il punto più alto, detto Cappelle, fra Sgurgola ed Avezzano, che ha la quota di metri 711 e di là con brevissimo tratto incontra l'altra ferrovia in costruzione Avezzano-Roccasceca.

A questi incontestabili pregi di brevità e di tenue pendenza, che a questa linea conciliarono il favore degli uomini più autorevoli in fatto di strategia, io aggiungo due altri punti di merito notevolissimi.

Il primo si è che essa apre la possibilità di una agevole comunicazione col Tirreno e con Gaeta, merito questo che non ha la rivale linea Terni-Aquila. E qui mi occorre notare quello che già deplorai nella discussione della legge ferroviaria del 1879, cioè che questa linea di comunicazione col mare, dal ministro proposta, fu dal laborioso studio della Commissione parlamentare con poca oculatezza soppressa o da altra mal sostituita, al che certo è da porre rimedio, se, come ben disse l'onorevole Marselli, vogliamo apparecchiare la difesa delle nostre coste con facilitar l'arrivo celere sopra esse delle nostre truppe.

L'altro vantaggio della linea del Salto è quello di porgere possibilità ad una diretta ed agevole comunicazione con Isernia e con altri punti importanti coi quali questa città è collegata mediante altre linee ferroviarie.

Sì, o signori, se nel mezzo quasi della linea Avezzano-Roccasceca, che fa seguito alla Terni-Avezzano, e propriamente presso Sora, poco più che metri 300 sul livello del mare, si dipartisse una linea che, poggiando sempre sul fianco meridionale dell'Appennino, si tenesse alta nei territori di Alvito, S. Donato, Settefrati e Picinisco, supererebbe, con mitissima ascensione, la gola di S. Biagio, che è appena a 660 metri sopra il livello del mare, e di là correndo sempre per comode pendici, discenderebbe ad Isernia che ha la quota di metri 400 circa.

Voi vedete dunque, o signori, come questa linea, profittando d'una naturale insenatura dell'Appennino meridionale, senza gallerie, senza grandi pendenze, vi conduce a cavalcarlo fino ad Isernia, dove incontrerebbe la linea Isernia-Caianello e l'altra

Isernia-Campobasso, che abbiamo già votate per la legge che ora va in esecuzione; da Campobasso potrebbe volgere, sia verso Benevento sia verso Lucera e Foggia, per quindi raggiungere o l'Adriatico, o il Tirreno, secondo che si voglia all'uno o all'altro mare rivolgersi. E vorremo noi privarci di tanto vantaggio per non costruire i due piccoli monconi di tanta comunicazione, quali sono da Rieti ad Avezzano e da Sora ad Isernia?

Signori, con le quote di livello da me rilevate dalle nostre carte topografiche, mi sono ingegnato di dimostrarvi le agevoli pendenze che ha la linea di cui vi parlo. Se vorrete gittare un'occhiata sulla carta, voi vedrete che è la più retta linea longitudinale e mediana della nostra penisola, tutta posta a mezzodi in discrete altitudini dove mai resistono le nevi.

Or dunque, non mi resta altro se non che pregarvi che vogliate guardare piuttosto a questi pregi intrinseci che ha la mia proposta, anziché alla pochissima autorità del proponente.

Raccomando al ministro della guerra di ottenere per ora la sollecita costruzione della breve linea di cui ho parlato: Terni-Rieti-Avezzano per la valle del Salto, e se mai l'onorevole ministro dei lavori pubblici, o l'onorevole ministro delle finanze opponessero di non poterla costruire per scarsità di fondi, io mi permetterei di osservare loro che con quel che ancora rimane dei fondi risparmiati nella Terni-Aquila, costrutta dalla società delle Meridionali, si potrebbe benissimo provvedere alla costruzione della Terni-Rieti-Avezzano.

All'onorevole ministro dei lavori pubblici io farò una raccomandazione.

Onorevole ministro, la continuazione di questa linea di cui ho parlato ora, cioè, quella che muoverebbe da Sora, per la valle di Comino e San Biagio, ad Isernia, è un tratto di linea, di cui appena appena alcuna parola è stata detta in questa Camera; non mai ha avuto autorevoli oratori che la abbiano appoggiata, sostenuta, o che ne abbiano fatta vedere l'importanza. Ora io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di prenderne cognizione. Io gli raccomando caldissimamente di farne rodigere uno studio di massima; ed io per ora mi contenterò di questo, perchè son sicuro che la linea è tanto pregevole che si farà largo e rinomanza per la sua intrinseca bontà.

Son certo poi che, se un tempo mai si vorrà davvero provvedere ad una facile o sollecita comunicazione verso Isernia, quegli studi riposti negli scaffali del Ministero dei lavori pubblici additeranno al Ministero della guerra la più facile, la più breve e

diretta linea longitudinale che finora sia stata proposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Solo.

(*Non è presente.*)

Non è presente? Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Savini.

Savini. Io chieggo a qual punto si trovino gli studi, gli appalti ed i lavori della linea maceratese. Non ho altro da dire. (*Bravo! Bene! — Si ride*)

Presidente. L'onorevole Sacchi ha facoltà di parlare.

Sacchi. Nella tabella *D* dell'allegato 27 al bilancio dei lavori pubblici trovo inscritta la ferrovia Borgo S. Donnino-Cremona fra quelle di quarta categoria, e nelle osservazioni di contro vedo che per questa ferrovia pendono le pratiche di concessione.

Io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su questa linea...

Voci. Forte! forte!

Sacchi. ... interessandolo sulle speciali condizioni in cui si trovano le pratiche amministrative che ad essa si riferiscono.

In seguito della legge del 1879, che coll'articolo 10 autorizzava la costruzione di 1500 chilometri di ferrovia da darsi ai comuni o ai consorzi che ne facessero domanda, vari comuni delle tre provincie Parma, Piacenza e Cremona si costituirono in consorzio e presentarono regolare domanda fino dal marzo 1882. Il Ministero mandò a chiedere nuovi schiarimenti, specialmente intorno ai mezzi per far fronte alle spese di costruzione e gli schiarimenti furono mandati nell'aprile. Dopo ciò il Ministero allegò la mancanza di un altro requisito, che io mi permetto di credere che non fosse necessario.

Richiese, cioè, le statuizioni delle deputazioni provinciali di Cremona, Piacenza e Parma a norma degli articoli 43 e seguenti della legge sui lavori pubblici; le quali, a mio credere, sono necessarie sol quando si tratti della costituzione coercitiva del consorzio oppure della costituzione del consorzio promossa da un comune senz'accordo cogli altri interessati.

Ad ogni modo il buon volere del consorzio obbedì anche a questa domanda del ministro, chiedendo la statuizione alle deputazioni provinciali di Piacenza, Parma e Cremona. Statuirono favorevolmente le deputazioni di Piacenza e di Cremona; quella di Parma invece manifestò il desiderio di un'altra linea che in avvenire si potesse patrocinare.

Di fronte a questo stato di cose, secondo le

norme prescritte dalla legge sui lavori pubblici, si ricorse al prefetto della provincia di Piacenza, dove la linea avrebbe il maggior percorso. Il prefetto, il quale, a parer mio, sarebbe stato in diritto e in obbligo di decidere, rimise le carte al Ministero.

Ora io vorrei interessare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di sollecitare le pratiche della concessione di questa linea. Mi permetterò anche di aggiungere le ragioni che, secondo me, militano in favore di questa domanda.

Il concetto della legge si è quello di aiutare e di eccitare anche il buon volere dei Corpi locali e degli enti interessati. In questo caso gli enti interessati hanno dimostrato il più vivo desiderio, hanno fatto precedere la costituzione del consorzio, contro la quale non fu presentato verun reclamo. Questa è appunto la ragione concreta, per cui io credo che le pratiche presso le deputazioni provinciali erano inutili, dappoichè queste pratiche si fanno quando vi sono reclami o conflitti tra i comuni, ma non già quando i comuni si accordano volenterosamente per costituirsi in consorzio. Ad ogni modo anche queste pratiche si vollero, e vi si è adempito.

La linea Borgo San Donnino-Cremona fu iscritta nella 4^a categoria ma fu oggetto di speciale discussione alla Camera, poichè fu presentato un emendamento, mi pare dall'onorevole Genala, per farla passare nella terza categoria. L'emendamento, dopo prova e controprova, fu respinto, ma in quell'occasione ebbesi a manifestare l'importanza di questa linea; e la riconobbe anche l'onorevole Grimaldi, relatore di quella legge, il quale, per quanto fosse contrario all'emendamento proposto dall'onorevole Genala, pure raccomandò specialmente all'onorevole ministro dei lavori pubblici questa linea. Essa invero trae la sua speciale importanza da questo, che si raccorderebbe colla linea Gaiano-Borgo San Donnino, iscritta a sua volta nella 3^a categoria, siccome quella che sarebbe in correlazione colla Parma-Spezia. Si fu allora appunto che l'onorevole Grimaldi ebbe a raccomandare, per titolo di interesse generale, all'onorevole ministro dei lavori pubblici codesta linea, che io ora mi permetto di raccomandare per titolo di giustizia.

La provincia di Cremona è tagliata dalle comunicazioni più dirette colle provincie emiliane dal fiume Po, il quale in quei luoghi manca di stabile passaggio. La provincia di Cremona sente necessità d'espandersi, e n'è impedita assolutamente da questo ostacolo di natura. Essa non ebbe mai a chiedere nè a ricevere; ed ha sempre risposto ai suoi obblighi senza sollecitare speciali concessioni dal

Governo. Ma se vi è caso in cui una legge generale dello Stato la ponga nella possibilità di avere un utile, essa è ben autorizzata a reclamare, in titolo di diritto, l'applicazione semplice della legge.

In questo momento, è dunque lecito il sollevare anche una voce d'equità per questa provincia.

L'utilità di questa linea è stata non solo riconosciuta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma fu anche specialmente raccomandata dall'amministrazione militare; il che sembrami trovare sostegno nelle profonde osservazioni fatte in quest'aula dagli onorevoli Pozzolini e Marselli, e da qualche altro.

Ma verrò a dire l'ultima ragione, perchè non voglio stancare la Camera in questi momenti. Allorquando discutevasi di questa linea, allorquando proponevasi gli accennati emendamenti, lo stesso onorevole presidente del Consiglio ebbe a riconoscere l'interesse generale della linea, ed ebbe a dirigere parole a coloro i quali presentavano codesti emendamenti perchè si facessero coraggio gli enti interessati: *si facciano coraggio, costruiscano questa linea*, disse l'onorevole presidente del Consiglio, *e questa linea avrà la speciale benevolenza del Governo, perchè ne ha diritto*. Press'a poco sono queste le espressioni usate dallo onorevole presidente del Consiglio.

Ora, i Corpi locali hanno accolto quest'invito, e si sono messi all'opera, ed hanno, non solo dimostrato la esattezza dei calcoli, ma hanno persino proposto al Governo che, comunque il costo effettivo avesse a superare il limite della spesa presunta, essi ed il consorzio intercomunale se lo sarebbero assunto, esonerandone il Governo. Cosicchè il concorso governativo è contenuto nei limiti che si devono ritenere esattamente calcolati dal Ministero e dalla Camera, ed è tolta la via al dubbio che fa sempre paventare l'amministrazione, allorquando sta per impegnarsi ad eseguire una spesa preventivata.

È in base alle raccomandazioni speciali che si fecero nel giugno 1879, e in vista di questa remora che io non credo la più conforme ai propositi del Ministero e dei Corpi locali, e in base alle ragioni di equità e di giustizia da me esposte, e in base all'interesse generale che, al pari almeno di tante altre, presenta la linea di cui io parlo, che io mi permetto di interessare il ministro dei lavori pubblici di voler sollecitare la concessione che è vivamente richiesta dal consorzio intercomunale, che è vivamente richiesta da due intiere provincie ed altresì da parte di una terza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bianchi.

Voci. Non è presente.

Presidente. Non essendo presente, perdo la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sonnino Giorgio.

Voci. Non c'è.

Presidente. Non è presente l'onorevole Sonnino Giorgio?

Voci. No!

Presidente. Perde anch'egli la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

Voci. Non c'è.

Presidente. Non è presente?

Passerà in coda agli altri iscritti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Marzo.

Di Marzo. Mi limiterò a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle strade ferrate che interessano la provincia di Avellino, vale a dire, sul tronco Avellino-Benevento, sulla linea Avellino-Ponte Santa Venere e su quella di Avellino-Baiano-Napoli e Cancellone-Benevento.

Non discorrerò della importanza del tronco Avellino-Benevento, perchè essa è stata riconosciuta dalla legge medesima che l'ha segnata tra quelle di seconda categoria. Le provincie di Benevento e di Avellino, a norma delle disposizioni dell'articolo 15 della legge del 1879, hanno aumentato il concorso richiesto dalla legge di un decimo.

Il Ministero ordinò subito gli studi, ed i lavori sono in corso per il primo tronco; benchè debolmente. Per il secondo tronco è stato già compilato il progetto definitivo d'appalto che è stato debitamente approvato dalle superiori autorità tecniche. E quando tutto faceva sperare che dovesse essere appaltato, l'onorevole ministro ne ha sospeso l'appalto, perchè ha considerato che questa ferrovia verrebbe a costare, nel suo complesso, una somma quasi doppia di quella presunta nelle tabelle annesse alla legge del 1879; ed ha ordinato una ispezione locale.

In verità io mi meravigliai nel vedere che per questa linea si presumeva, colla detta legge, un costo di 200 mila lire al chilometro; mentre essa trovasi quasi nelle stesse condizioni di difficoltà tecniche e topografiche, della ferrovia Avellino-Sanseverino; la quale costò circa 700 mila lire al chilometro.

Ma, pure ammettendo ch'essa trovisi in condizioni meno difficili della linea Avellino-Sanseverino, trovasi però in condizioni presso a poco uguali al primo tronco di questa linea, cioè da Avellino a Serino, il cui costo ascese a circa lire 400,000 per

chilometro. La ferrovia Avellino-Benevento percorrendo la stessa valle del Sabato, n'è in condizioni identiche, sì per le difficoltà topografiche, sì per l'ubertosità delle campagne che sono coltivate a nocciuole, a vigne e ad orti. Non so spiegarmi adunque le ragioni per le quali questa linea dovesse costare la metà del tronco suaccennato Avellino-Serino.

Del resto, l'onorevole ministro, sempre scrupoloso nel considerare gl'interessi dello Stato, ha creduto di mandare un ispettore sopra luogo, per vedere se si potesse economizzare sul costo di questa ferrovia. Io quindi lo prego, se questo esperimento egli vuol fare, che lo faccia al più presto possibile, affinchè la ferrovia possa essere costruita nel termine designato dalla legge, cioè per il 1887; altrimenti il provvedimento ritarderebbe la desiderata costruzione.

Debbo però far notare che questa ferrovia ha grandissima importanza sia dal lato commerciale ed economico che militare, facendo parte integrante della grande traversale che da Termoli per Campobasso-Avellino va a Salerno, ed unisce l'Adriatico al Tirreno, attraversando le ricche regioni del Sannio. Questa ferrovia fa anche parte integrale della *voluta*, o della *sognata linea dorsale*, dico *sognata*, perchè pare che questa linea debba rimanere ancora una semplice aspirazione. Più tardi ne discorrerò di proposito.

Quindi la prima raccomandazione che fo all'onorevole ministro è appunto di sollecitare il compimento dei mezzi istruttori ordinati, perchè si possa nel più breve tempo possibile appaltare il 2° tronco, Prata-Altavilla; tanto più che il tronco in costruzione, anche finito, non giova per nulla agl'interessi della provincia, perchè su tale tronco non vi sono stazioni.

Vengo ora a parlare della linea Avellino-Ponte Santa Venere-Gioia. L'onorevole Finzi ieri, con una parola calda e nervosa, che rivela tutta la generosità del suo carattere, diceva che non vi era stata troppa perequazione nella legge delle costruzioni ferroviarie per parte dell'onorevole Commissione che riferì sulla legge del 1879. Io inviterei l'onorevole Finzi a dare proprio uno sguardo sulla parte peninsulare d'Italia; egli vedrebbe *senza filetti neri* quell'immensa plaga che è chiusa dalla linea ferroviaria adriatica, jonica, dalla linea del Basento, dalla linea Napoli-Foggia, e vedrebbe che quella estensione abbraccia il territorio di diverse provincie.

Le ferrovie della valle dell'Ofanto, sono proprio quelle che si sviluppano in questa plaga, e misurano una lunghezza di circa 300 chilometri,

soddisfacendo a grandi interessi economici e militari. Mi dispiace di non veder presente l'onorevole Baratieri, perchè gli vorrei dimostrare se veramente furono curati gli interessi militari colla legge del 1879.

Poco prima ho affermato che la linea dorsale, schienale, vertebrale, ecc., come parecchi la denominano, rimarrà un'aspirazione; nient'altro che un'aspirazione; imperocchè i tratti principali che debbonsi costruire, come quello Sulmona-Isernia-Campobasso e Avellino-Ponte Santa Venere-Gioia sono iscritti nella terza categoria, per modo che il Governo non intraprenderà la costruzione, se prima le provincie non abbiano assunto le loro quote di oneri (articolo 6 della legge del 1879).

Sapete per la linea Ponte Santa Venere-Fiumara d'Atella-Avellino, quale è l'onere che ricade alla mia provincia? Sei milioni, oltre quelli per le altre linee di 2^a e 4^a categoria. Non vi pare essere questo un onere schiacciante? Se la mia provincia volesse fare un prestito, dovrebbe iscrivere nel suo bilancio 300,000 lire all'anno per interessi e, aggiungendovi la quota di ammortamento, 450,000 lire. Il che importerebbe che si aumentassero i centesimi addizionali provinciali del 25 o 26 per 100. Domando io, se è giusto che una provincia per avere il beneficio ed il vantaggio delle ferrovie, debba andare incontro ad un disastro finanziario? E si parla di perequazione!? Io credeva, che quando Benevento-Campobasso-Termoli e Aquila-Rieti venivano costruite dalla Società delle meridionali, le somme risparmiate fossero destinate in parte per passare in 2^a categoria tutte le linee di 3^a, che in fine non costeranno più di 320 milioni; e perciò l'onere delle provincie sarebbe scemato di 32 milioni.

L'onorevole Grimaldi, relatore ferroviario, nella sua relazione sulla legge del 1881, che portava varianti a quella del 1879, asseriva che la Commissione interpellò il Governo per sapere se intendeva destinare i milioni risparmiati, per le linee costruite dalla società meridionale, ad agevolare le costruzioni o ad aiutare le provincie, e dal Governo si disse che questi milioni dovevano andare in economia; che anzi servivano appunto per sostenere il nuovo onere che veniva al Governo, per la maggiore sovvenzione da accordarsi per le succennate linee alla società delle ferrovie Meridionali. Però, dopo due anni, dagli 83 milioni risparmiati ne furono presi 18, se non erro, per riscattare le ferrovie venete! Quel fondo non era dunque intangibile! Ma cosa fatta capo ha.

Io ho quindi richiamata l'attenzione dell'onorevole ministro sopra questo fatto, per raccoman-

dargli d'iniziare subito gli studi per la linea Avellino-Ponte-Santa Venere-Gioia del Colle, onde si possa conoscere il vero costo, a fin di promuovere qualche provvedimento legislativo, che scemi gli oneri imposti alle provincie.

Questa linea ha molta importanza anche dal punto di vista militare, perchè la radunata dell'esercito non si potrebbe far mai colle attuali ferrovie tutte litorali. Nè potrebbe soddisfare a tutti i bisogni la dorsale, ancorchè si completasse la linea Aquila-Solmona-Isernia-Campobasso-Benevento-Avellino-Salerno; perchè questa linea, essendo tangente al mare a Salerno, non sarebbe mai una linea interamente coperta; mentre colla costruzione della ferrovia Gioja del Colle-Ponte Santa Venere, e Ponte Santa Venere-Avellino si otterrebbero due linee del tutto interne.

Tutte le truppe e le classi residenti nei presidî e nei distretti delle provincie calabre e nella Lucania possono benissimo servirsi della linea Castrocucco-Lagonegro-Baragiano-Fiumara d'Atella e dalla Fiumara d'Atella, per Avellino, Cancello, Capua, arrivare a Roma, ecc.

Così parimenti le truppe che trovansi nelle provincie pugliesi, potrebbero benissimo, per mezzo della linea Gioia del Colle-Fiumara d'Atella e di lì per Foggia, Benevento, Campobasso, Isernia, Solmona, Rieti raggiungere Firenze, ecc. Quando sarà completato il gruppo delle linee ofantine e la linea Solmona-Isernia-Campobasso, allora solamente avremo le vere strade mediterranee nella parte peninsulare dell'Italia.

Io non voglio intrattenere maggiormente la Camera sopra l'importanza militare di queste linee, perchè riconosco la mia incompetenza. Raccomando però agli onorevoli ministri dei lavori pubblici e della guerra, che quando si tratta di stabilire il tipo di costruzione per le ferrovie, sia sempre interpellata l'autorità militare; poichè una linea potrebbe avere poca importanza dal punto di vista economico, e potrebbe averne moltissima dal punto di vista militare.

In effetto coi tipi economici, come quelli di 3^a categoria che consentono pendenze fino al 30 per mille, e curve di breve raggio, i treni si formano più piccoli, e la velocità della corsa va diminuita; per cui con queste linee non si potrà avere un concentramento rapido delle truppe, che è pur uno dei fattori più importanti per condurre bene le guerre odierne.

Conchiudo col raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè faccia compiere subito quelle pratiche che ha creduto di ordinare, nell'interesse delle finanze dello Stato, per il se-

condo tratto della ferrovia Benevento-Avellino, e perchè voglia iniziare gli studi per la ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere.

Un'ultima preghiera debbo rivolgere all'onorevole ministro per la ferrovia di quarta categoria Avellino-Bajano-Napoli e Cancello-Benevento. La provincia di Avellino, per la costruzione di queste linee, ha semplificato il procedimento coi comuni. Invece di fare un consorzio, li ha invitati a concorrere con volontaria offerta. I comuni hanno accettato e vincolati i loro bilanci. La provincia, si è procurata i capitali con una combinazione bancaria; e ha chiesto al Ministero la concessione della costruzione ed esercizio di questa linea.

Io prego l'onorevole ministro di ultimare sollecitamente anche le procedure per queste linee; potendo la provincia di Avellino, come dice l'adagio popolare, *trovare la messa voltata*; poichè il numero dei chilometri, che il Governo può concedere di ferrovia di quarta categoria, è limitato.

Sono sicuro che il ministro darà alle mie preghiere una risposta che sia di conforto alle popolazioni irpine.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fazio Enrico.

Fazio Enrico. Io mi ero proposto di non parlare perchè temeva che l'amore del loco natio mi potesse trarre in inganno; ma, dopo i discorsi degli onorevoli Marselli, Pozzolini, Baratieri e Di Marzo, mi sono dovuto persuadere non essere l'interesse locale che mi faceva vedere le strade, di cui intendo parlare, come strade eminentemente necessarie, ma era un interesse superiore, l'interesse nazionale.

Quando due persone competentissime ed autorevoli, come gli onorevoli Marselli e Pozzolini, provetti nella strategia militare, ritengono, quantunque estranei a quelle provincie, che la ferrovia Solmona-Isernia-Campobasso e quella Isernia-Caianello, sieno ferrovie delle quali non si possa fare a meno; quando l'onorevole Marselli prima e l'onorevole Pozzolini dopo ritengono che queste due linee debbano promuoversi dalla categoria in cui si trovano, ad una categoria superiore, evidentemente non può alcuno nella Camera dubitare della loro importanza, ed io non sento il bisogno di dimostrarne l'utilità.

Aggiungete poi che lo stesso onorevole Baratieri, difensore del lavoro della Commissione (lavoro che io certamente non intendo di censurare) trovava necessario un altro valico nell'Appennino ed in un posto molto più lontano dalla Faenza-Firenze, ritenendo necessario completare la dorsale interna,

la quale non può altrimenti completarsi, come dimostravano i precedenti oratori, e poco fa anche l'onorevole Di Marzo, se non con la costruzione di queste due linee, le quali non possono certamente costruirsi fino a che si trovano in terza categoria, per la mancanza di mezzi nelle provincie, le quali dovrebbero costruirle.

Non voglio far perdere tempo alla Camera, ripetendo argomenti e ragioni addotte da persone di me più competenti, e molto meno di me sospette di parlare per interesse locale; e solo raccomandando caldamente alla Camera ed al Ministero la gravità della questione che si collega a codeste strade, per risolvere il grande nostro problema militare.

Nè posso fare a meno di richiamare seriamente l'attenzione della Camera sulle osservazioni fatte dall'onorevole Visocchi, il quale ha splendidamente dimostrato la necessità di meglio completare la linea dorsale, di cui si è tanto discusso, colla costruzione della Terni-Isernia. Egli ha enumerato tutti i vantaggi, tutte le facilitazioni, per le quali ritiene questa strada necessaria, utile e possibile.

Quindi io, mentre mi associo a quanto hanno detto gli onorevoli Pozzolini e Marselli per la promozione della ferrovia Sulmona-Isernia-Campobasso dalla terza alla seconda categoria, e mentre ritengo e faccio mie le osservazioni dell'onorevole Di Marzo, che giustamente diceva essere impossibile la costruzione di quella strada, se non vi è una promozione di categoria; d'altra parte fo mia la preghiera rivolta all'onorevole Baccarini dall'onorevole Visocchi per la costruzione della linea Terni-Isernia.

E, giacchè mi trovo a parlare, sento il bisogno di fare un'altra raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli conosce meglio di me la legge 29 luglio 1879, perchè ne fu il proponente. Ora a me pare che gli articoli 5 ed 8 di questa legge lo autorizzino a potere egli intervenire, quando alcune provincie, per ragioni che è inutile mettere in rilievo, non sono d'accordo fra loro nel provvedere ai mezzi per la costruzione delle ferrovie; lo prego quindi di valersi seriamente di questa facoltà, se pure non è un obbligo. E qualora egli creda che questi due articoli non suffraghino, lo pregherei, e caldamente, di voler presentare un disegno di legge, che lo autorizzi più esplicitamente.

Non dico altro, sicuro che queste mie preghiere avranno anche il suffragio del ministro della guerra, perocchè, come hanno dimostrato gli oratori che parlarono prima di me intorno a queste strade, egli è il più interessato in tale questione; ed io

non ne riassumo, ripeto, i validi argomenti e le svariate ragioni, sia perchè mi sembrano evidenti e chiare, e sia perchè milito nelle file dell'onorevole Savini... per la brevità.

Presidente. L'onorevole Diligenti ha facoltà di parlare.

(Non è presente.)

Non essendo presente, perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Francica.

Francica. Sono dolente di non vedere al banco dei ministri l'onorevole ministro della guerra; le mie considerazioni dovendo essere anche di indole militare, avrei desiderato che egli le ascoltasse con benevolenza e le valutasse, comunque espresse, dappoichè la mia competenza in materie militari non comporti che io bene ne parli. Però le mie considerazioni, essendo ancora d'indole economica, domando perciò la benevolenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Fu estremamente opportuno e pratico il concetto del Governo nell'ordinare, colla legge del 29 luglio 1879, le ferrovie complementari: concetto che venne completato dall'articolo 10 della legge 5 luglio 1882, la quale autorizzò la spesa per gli studi necessari per ferrovie complementari non indicate nella tabella della legge del 1879.

Ed è opportuno anche ricordare l'articolo 7 della detta legge, nel quale sta detto che, pur tenendo fermo il disposto dell'articolo precedente, e coi mezzi di cui al successivo articolo 8, il ministro dei lavori pubblici, di 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 legge, alla costruzione delle ferrovie ivi contemplate, le quali hanno maggiore urgenza, coi riguardi della difesa nazionale.

Ora, se quest'urgenza vi ha per le ferrovie indicate nelle tabelle A e B, essendosi ordinati gli studi per altre ferrovie dello stesso genere, l'urgenza s'intende anche applicata ad esse.

E l'altezza di questo concetto ben compresero l'onorevole ministro Baccarini e la Camera, il primo progettando, e la seconda votando uno studio per un passaggio sottomarino attraverso lo stretto di Messina. Onorevole ministro, se una parola di lode detta da me può giungerle gradita, se l'abbia sentita, sincera, profonda. Io non dico che questa sia opera degna degli antichi romani, non dico che sia degna degli americani o degl'inglesi, ma ho l'orgoglio di dire che è degna degl'italiani. Di codesta idea, che tra non guari spero diventerà una realtà, l'Italia gliene sarà riconoscente.

Ammessa l'utilità della legge, ritengo sia ne-

cessario, che nelle provincie meridionali vi sia una linea, la quale abbia un carattere eminentemente militare, una linea che svolgendosi nell'interno, sia messa al riparo da qualunque attacco le possa venire da una flotta nemica, massimamente avuto riguardo alla condizione delle nostre coste assolutamente sfornite di qualsiasi fortificazione.

È inutile ch'io ripeta qui come sia falso il concetto che, dovendosi in Italia fare una guerra, questa non si possa svolgere se non nella parte settentrionale di essa od alle mura di Roma, e che la parte meridionale debba essere completamente messa da banda. Altri più competenti di me hanno dimostrato come sia falso questo concetto. Non ripeterò questa dimostrazione, ma pur volendola ammettere, è fuor di dubbio che sia saggezza di Governo il provvedere che, in caso di bisogno le truppe, le quali certamente non possono stare tutte accantonate nell'Italia settentrionale, o alle mura di Roma, possano essere trasportate con sollecitudine ove la necessità lo richiegga.

Potrei dire dell'utilità, anzi della necessità delle ferrovie militari nell'Italia meridionale; potrei dire che la Francia può invadere l'Italia attraverso i valichi alpini in 19 giorni con i suoi 18 Corpi d'armata, mentre l'Italia non le può contrapporre i suoi 12 Corpi d'armata che dopo 30 giorni. Però dopo il profondo e dotto discorso pronunziato nella tornata del giorno 8 corrente dall'onorevole Marselli, sento di non dover ripetere queste cose, dappoichè quand'anche lo volessi fare, non saprei dir tanto bene come egli disse.

Avendo dimostrato l'utilità d'una ferrovia militare nelle provincie meridionali, dico che, col'aiuto di un centinaio di chilometri di ferrovia complementare, avremo reso la ferrovia Eboli-Reggio, la quale si deve svolgere tutta quanta sul litorale, una ferrovia eminentemente militare.

La ferrovia Eboli-Reggio, partendo da Reggio di Calabria, si svolge lungo il litorale, sino al fiume Angitola; dal fiume Angitola, volgendosi un poco all'est, per riprendere subito il suo cammino verso nord-ovest, pur svolgendosi sul litorale sino a Nocera Terinese, è così riparata dal mare, e tanto sicura da qualunque colpo di mano, che da quel lato potesse venirla, che diventa una linea interna. Arrivata a Nocera-Terinese, la ferrovia Eboli-Reggio incontra la traversa che da Nocera Terinese va fino a Cosenza. Quindi la sua linea principale, svolgendosi sempre sul litorale, arriva fino a Castrocucco. Poi, da una parte, percorre la linea litoranea; dall'altra, pel Vallo di Diano, si

ricongiunge alla ferrovia Potenza-Salerno, e, per conseguenza, al resto delle ferrovie italiane.

Ora, rifacendo un poco il cammino, e gittando lo sguardo sulla carta geografica d'Italia, fermandomi un poco alla topografia di questa linea ferroviaria, osservo, che del punto di congiungimento di questa ferrovia sulla linea Potenza-Salerno fino a Castrocucco, non occorre discorrere; dappoichè essa, percorrendo il Vallo di Diano, è del tutto interna ed assolutamente militare.

Da Castrocucco dovrebbe partire il primo tronco di linea complementare, che andrebbe a ricongiungersi alla traversa Nocera Terinese-Cosenza; in modo che, fino a Nocera Terinese, la linea Eboli-Reggio diventerebbe mediterranea.

Del tratto da Castrocucco a Cosenza io non discorro; ne hanno parlato con grande competenza l'onorevole Marselli ed il mio amico, l'onorevole Lacava, che proponevano un tronco di ferrovia da Lagonegro a Castrovillari; approvo e confermo tutto quanto essi hanno detto.

Da Nocera Terinese, come ho detto, la ferrovia, svolgendosi lontana dal mare e riparata da qualsiasi colpo di mano che da quella parte le potesse venire, resta anche interamente interna fino al fiume Angitola.

Dal fiume Angitola dovrebbe partire il secondo tronco di ferrovia complementare la quale, tagliando la base dello sperone che si protende sul mare tra il golfo di Sant'Eufemia e di Gioia, renderebbe tutta quella parte di ferrovia perfettamente interna, e quindi militare.

Dal fiume Rosarno fino a Reggio la ferrovia deve necessariamente svolgersi sul litorale; però la condizione del terreno estremamente montuoso, tanto che le sue colline si affacciano quasi a picco sul mare, la rende facilmente fortificabile e difendibile.

Sul proposito io osservo che quelle opere di fortificazione non servirebbero soltanto a difendere la ferrovia, ma, svolgendosi essa nello stretto di Messina, servirebbero anche alla sua difesa.

Ho detto che due sarebbero i tratti di ferrovie complementari che si dovrebbero fare: uno da Castrocucco alla traversa Cosenza-Nocera-Terinese, del quale non parlo, perchè di esso hanno già parlato, come ho detto, il mio amico l'onorevole Lacava, e l'onorevole Marselli; e l'altro che dalla valle Angitola andasse fino alla valle Rosarno, sul quale farò qualche osservazione.

Questo tratto di ferrovia sarebbe eminentemente militare, dappoichè esso si svolgerebbe tutto quanto nell'interno, non sarebbe in vista da nessun punto, del mare, e sarebbe anche eminentemente

mente strategico perocchè servirebbe a difendere Monteleone, obiettivo principale di qualunque Corpo di armata volesse sbarcare nelle Calabrie.

Mi giova ricordare a questo proposito che nel 1806 gl'inglesi, sbarcati nel golfo di Sant'Eufemia, ebbero per principale obiettivo la presa di Monteleone e ne scacciarono i francesi obbligandoli a ritirarsi a Cosenza; e nel 1807 le truppe francesi insieme alle siciliane sbarcate nel golfo di Gioia, ebbero per obiettivo anche esse la presa di Monteleone, ma non vi arrivarono perchè il generale Regnier, in una battaglia campale che sostenne contro di esse sulle pianure di Mileto, non permise che si avvicinasero. Potrei, in appoggio delle mie asserzioni portare molti altri esempi; potrei riferire alcune lettere che furono scritte dal generale Cavaignac al generale Macdonald ed allo storico Colletta sul proposito, ma mi preoccupa il lungo tempo dacchè la Camera assiste alla discussione di questo articolo, e per conseguenza me ne astengo, bastandomi soltanto di accennarle.

Ma, lasciando da parte il passato e fermandomi al presente, io potrei rivolgermi a tutti quei generali italiani, che ebbero opportunità di studiare quel terreno e domandar loro se esso sia così strategico, come io affermo. Essi meglio di me potrebbero dire quello che io non so dire; e qui nella Camera italiana vi è alcuno di quei generali che hanno studiato quel terreno; se egli trovasse le mie parole non esatte, può contraddirle.

Io ho anche detto che questo tratto di ferrovia è di interesse economico, e lo è infatti eminentemente. Le ferrovie per tanto sono utili per quanto più luoghi abitati percorrono, quanto più ai centri abitati si avvicinano. Ebbene la ferrovia della quale io discorro, nel suo breve tratto di 47 chilometri, toccherebbe i paesi di Rosarno-Paravati-Mileto-S. Costantino-Francica-S. Gregorio-Zammarò Mezzocasale-Piscopio-Santo Onofrio, Majerato.

Veda dunque l'onorevole ministro che per questo breve tratto di 47 chilometri, i paesi percorsi sono abbastanza numerosi. Questa ferrovia percorre anche terreni ubertosi, terreni ricchi di prodotti, che non aspettano che un mezzo per poter espandersi, e portare la ricchezza fra quei produttori.

Non voglio tralasciare di dire della spesa che cagionerebbe questo tratto di ferrovia, la quale, come ho già detto, non è che di soli 47 chilometri.

Infatti da un progetto, da uno studio fatto sul luogo dall'ingegnere Santulli risulta che questo tratto di strada dalla Fabiana a San Pietro, non avrebbe che 11 chilometri di lunghezza, da San

Pietro a Calabrò 6 chilometri, da Calabrò a Monteleone 10 chilometri, e da Sant'Onofrio all'Angitola 15; totale 47 chilometri, e il prezzo non supererebbe le 320 mila lire ogni chilometro, ed argomento ciò, prendendo per base gli studi fatti, e gli apprezzamenti relativi alla linea principale della ferrovia Eboli-Reggio, dai quali però, ho fatto un regolare defalco, dappoichè la linea di cui io parlo si svilupperebbe in terreni solidi, in terreni non soggetti a frangere nè a smottamenti, nessuna opera d'arte d'importanza dovrebbe costruirsi, nessun tunnel dovrebbe scavarsi.

Molte altre cose mi resterebbero a dire; però finisco e riassumo il mio discorso. In questa stessa tornata l'onorevole Baratieri, discorrendo della necessità di una linea militare nelle provincie meridionali, si è fermato a Castrocuoco per la prima volta, e poi, accennando alla traversa Nocera-Terinese-Cosenza, si è fermato colà. Io vado più oltre, e propongo il tronco complementare dall'Angitola al Rosarno, il quale viene a completare quella linea vertebrale militare che l'onorevole Baratieri desidera.

L'onorevole Marselli, nel suo brillante discorso tenuto nella seduta dell'8 corrente, dice:

“ Noi colla ferrovia interna vertebrale ci siamo arrestati a Lagonegro, cioè a dire, la ferrovia del vallo di Diano si è fermata a Lagonegro e da Lagonegro poi havvi una congiungente con l'Eboli-Reggio, che da Lagonegro andrà a Castrocuoco. E bene sta; è bene che questi lavori procedano alacramente; ma questa linea nell'avvenire si dovrà prolungare.

“ Abbiamo detto che è necessario di mantenere le comunicazioni del continente con le isole quanto più si può; ora, quanto più noi andremo, colla ferrovia vertebrale, verso il Mezzogiorno della Calabria, tanto più diminuiranno la zona, diciam così, esposta all'inimico tra la parte meridionale della Calabria e di Messina.

“ Il prolungamento adunque di questa linea è una necessità economica e militare. ”

Io approvo completamente le parole dette dall'onorevole Marselli, e completo il suo concetto col proporre appunto il tratto di ferrovia complementare Angitola-Rosarno.

Ragioni di interesse generale ed il desiderio della difesa nazionale, che sta in cima di tutti i miei pensieri, mi hanno spinto a parlare; epperò spero che le mie parole saranno bene accette all'onorevole ministro, ed a tanto sperare mi affidano: prima la giustizia della mia causa, secondo la modestia della mia domanda, terzo la promessa

che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha fatto nella seduta del 25 giugno 1882, allorquando discutevasi l'articolo 10 della legge per l'approvazione della tabella di riparto delle somme da assegnarsi alle linee di 2^a, 3^a e 4^a categoria delle ferrovie complementari. Domandando io la stessa cosa ora, cioè una via complementare da Rosarno ad Angitola, che percorra i punti da me antecedentemente indicati, ritengo che la risposta sarà per me egualmente soddisfacente.

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

Grimaldi. Ad un attacco tanto vivace, quanto ingiustificato, che ieri mi fu fatto, come relatore della legge sulle ferrovie, le condizioni di tempo, di luogo e di persona, mi consigliano, m'impongono anzi di contrapporre una misurata difesa. È tanto strano l'appunto, che io l'addebito esclusivamente a mancanza di memoria, la quale rende irresponsabile l'autore di esso.

Mi permetto però, più che a lui, alla Camera, ricordare taluni fatti, ricordare talune circostanze avvenute nel corso della discussione della legge del 1879, perchè sia convinto, e la Camera con lui, che l'appunto non regge menomamente. Ricordo all'autore dell'attacco, che se le ferrovie del Veneto erano state trascurate nel progetto del Governo, io riparerai all'omissione, in qualche modo; io potei far comprendere parte delle ferrovie domandate, nel famoso progetto che divenne la legge del 1879.

Egli parlava ieri della linea Legnago-Mantova, ma dimenticava che quella linea ora relegata in quarta categoria e che passò alla terza; egli dimenticò, che fui io che alla Camera sostenni doversi, per ragioni militari, ammettere il proseguimento di quella linea, vale a dire il tronco Legnago-Monselice che veniva sostenuto dall'egregio mio amico Chinaglia e da altri.

Egli doveva ricordare che nella Camera, quando venne in discussione la linea Mestre-San Donà-Portogruaro, fui io che sostenni, dal banco della Commissione, come relatore, doversi ammettere il prolungamento Casarsa-Gemona-Spilimbergo, se non vado errato. Egli doveva ricordare, che da quel banco ho patrocinato la linea Santarcangelo-Urbino-Fabriano, della quale egli parlò, e ne proposi la iscrizione in terza categoria.

Non ho bisogno che di rimandarlo ai precedenti parlamentari, perchè egli stesso si accorga che la Camera votò sulla mia proposta il prolungamento della linea Legnago-Mantova; votò sulla mia proposta il prolungamento della Mestre-San Donà-Portogruaro; votò sulla mia proposta l'inclusione

in 3^a categoria della linea Santarcangelo-Urbino-Fabriano; votò sulla mia proposta la inclusione in 2^a categoria della linea Bassano-Primolano. Di più non si poteva fare e non fu certo colpa mia se di più non si fece. Ma io sostenni allora su questi banchi, per 42 giorni, sempre gli interessi generali, mai gli interessi locali. A che dunque mettere innanzi il paragone tra la linea marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi, e la Legnago-Mantova? Chi l'ha mai fatto questo paragone? Chi mai sostenne alla Camera gli interessi dell'una più che dell'altra linea?

L'onorevole Finzi doveva ricordare, che la linea marina di Catanzaro venne proposta nel progetto ministeriale e venne accettata dalla Commissione, quando io non ne facevo parte; e nella Camera non diede luogo a nessuna discussione, a nessuna opposizione e quindi non poteva dar luogo ad alcuna difesa da mia parte. D'altronde sono ben note le ragioni che dimostrano la importanza della linea medesima. Dunque rimettendo le cose nei loro veri termini, riandando nella sua memoria, l'autore dell'attacco di ieri dovrà convincersi non essere esatto che gli avvocati e patrocinatori della legge del 1879 avessero fatto prevalere gli interessi locali e speciali. Già, non ho ben capito l'appunto, poichè, se così fosse, avrei avuto la potenza di trascinare con me Governo, Commissione e Camera; ed in tal caso, se colpa vi fosse, sarebbe una colpa sanata da tanto effetto. Ma la colpa non vi fu, gli effetti non vi furono, perchè, ripeto, la linea non fu inclusa e non fu votata dalla Camera se non sulla proposta dell'onorevole Baccarini, ministro allora, come adesso, del Dicastero dei lavori pubblici.

In quanto poi a quello che egli ha detto, che si vuol far salire la linea dalla marina a Catanzaro fino a *quel nido di aquile*, accennando con ciò alla città di Catanzaro; io gli vorrei dire, se non fosse superbia, che egli diceva forse la verità, è *nido di aquile*, perchè v'è gente che sa elevarsi abbastanza alta da poter sostenere gl'interessi generali a fronte di tutti gl'interessi individuali, è nido di aquile, perchè sa usare gli artigli a tempo, ed a tempo, come è nel caso attuale, ritirarli. Dunque, onorevole Finzi, che giova dimenticare tutti i precedenti? Ella ha tanta coscienza da riconoscere che oggi non vale la pena di richiamare gli appunti che furono fatti altre volte; io non parlo degli appunti fatti alla legge, poichè il fatto personale non me ne darebbe il diritto; e poichè ieri ho trattato questa parte, e non avrei che a ripetermi. Ci possono essere stati errori e *peccata*, come diceva l'onorevole mio collega Fortunato, nella legge del 1879; ma furono tutti,

se ve ne furono, errori e peccata di buona fede; di mala fede, non mai, nè in me, nè nella Commissione, nè nel Governo, nè nella Camera, che in fin dei conti fu sempre unanime colla Commissione.

Avrei voluto anch'io elevare le linee venete a migliore categoria; ma vi si opposero cause da me indipendenti. Si può disputare se la legge abbia raggiunto o no il concetto che aveva di legge di *perequazione*; e dico *si può disputare*, non per me, poichè io ebbi cura, quasi presago degli attacchi posteriori, di finire il mio libro contenente i discorsi sulla legge ferroviaria con dei quadri che dimostravano in che modo i chilometri nuovamente votati in 6020, insieme a quelli in costruzione e in esercizio, e, fatta la media sia per ragione di popolazione, sia per ragione di chilometri quadrati, e poi in ragione composta degli uni e degli altri criteri, vanno distribuiti fra le diverse regioni. Ma certo è che quel concetto si ebbe sempre in mente. Non si raggiunse completamente forse, perchè è difficile che le opere umane possano arrivare all'ideale della perfezione, ma si raggiunse per quanto era possibile. Non vale la pena, nè il patriottismo dell'onorevole Finzi lo consentirebbe, che io entrassi più addentro in questa materia della perequazione sia in fatto di ferrovie, sia per tutt'altro. Il patriottismo dell'onorevole Finzi non lo consentirebbe, perchè guai se dovesse sollevarsi questa questione! Certo non la si può, non la si deve sollevare; ed io non sollevò la cortina che riguarda interessi regionali più o meno trascurati prima, più o meno soddisfatti con la legge del 1879, più o meno soddisfatti posteriormente. Lascio questa parte e non dico altro per carità di patria e mi riassumo così: si faccia la più acerba critica della legge del 1879 non ostante che sia una legge dello Stato, che ha prodotto buoni effetti e ne produrrà anche per l'avvenire; si faccia quello che si vuole, ma non si dubiti un momento delle intenzioni della Commissione, non si dubiti un momento delle mie intenzioni, poichè basterebbe fra tutto il ricordare che in quarantadue sedute non ho mai sostenuto come relatore una linea che più o meno mi riguardasse. Ho sempre sostenuto le linee che riguardavano le altre regioni d'Italia, e le ho sostenute con lo stesso convincimento, con la stessa onestà di intenzioni; è tempo ormai che non si facciano più distinzioni, confronti o paragoni, che in ogni caso non torneranno sfavorevoli alla mia regione per molto tempo obblata. (*Bene*)

Dopo ciò non mi resta che un altro fatto personale in risposta all'onorevole Pozzolini, che io rin-

grazio delle gentili parole che mi rivolse. In quanto alla linea Lucca-Modena non ho inteso fare apprezzamenti; ma ho inteso accennare ad un fatto avvenuto, quando ho detto che nella Camera, o bene o male, la Lucca-Modena fu considerata come una rivale della Parma-Spezia. I precedenti parlamentari bastano a dimostrarlo. Con ciò non ho inteso allora e non intendo ora di combattere, ed oppugnare in nessun modo l'utilità di questa linea; anzi, a conforto degli argomenti da lui addotti, gli ricorderò che, sebbene la Commissione e la Camera preferissero la Parma-Spezia, pur nondimeno il Governo e il Parlamento accettarono che la linea Modena-Lucca formasse oggetto di ulteriori studi. Dunque si richiamino questi studi; si riconosca l'utilità di questa linea; a me solamente incombeva il debito di esonerare la Giunta dall'appunto che le si era mosso di aver voluto escludere la Lucca-Modena.

Detto questo, i miei fatti personali sono esauriti, e spero di non averne altri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Finzi.

Finzi. Non mi meraviglia il modo abile di difesa seguito dall'onorevole Grimaldi, nè poteva aspettarmi di meno da lui: badi però, onorevole Grimaldi, che come ella ha voluto accusarmi di poca memoria per quanto accadde nel 1879, io lo denuncio ora di aver dimenticato quello che ieri ha fatto.

Or bene, appena una parola su quanto è avvenuto nel 1879. Ella, onorevole Grimaldi, non può avere obliato che tra me e lei, appunto nella circostanza di quella discussione, sorse la discrepanza che si è prolungata fino a ieri, e sarà continuata, perchè è in tutta la legge del 1879. Io mossi accusa allora (non contro lei, si intende) di non essere stati seguiti dei criteri prefiniti nello stabilire le varie categorie delle opere ferroviarie e bensì che siasi agito facoltativamente, arbitrariamente; notai che non vi era nella legge quello che equivaleva ad un'equa distribuzione di opere ferroviarie, quello che equivaleva a prevalenza di interessi nazionali sopra altri interessi di subalterna importanza che possono essere pur rispettabili, e che mi conforterebbe infinitamente vedere soddisfatti, di qualsiasi carattere essi siano. Vedere gente soddisfatta in Italia sarebbe la mia compiacenza; ma devo invece esprimere il dolore di scorgere un malcontento quasi generale, che sembra il frutto raccolto da quel rinnovamento, che avrebbe pur dovuto assicurare la felicità di tutti.

Or bene, onorevole Grimaldi, quello che era

nel 1879 relativamente all'ingiustizia della classificazione, per me lo è ancora, e lo fu ieri maggiormente, quando, dopo un discorso dell'onorevole Marselli, il quale si era innalzato al di sopra di tutte le considerazioni locali, individuali, ed aveva indicato alla Camera quali erano le linee da preferirsi nello interesse nazionale, e della difesa della comune esistenza, ella si levò, e dopo di lei l'onorevole Lacava, per dire: "Abbiamo fatto noi ciò che voi vorreste indicarci oggi; noi gli autori delle categorie, noi gli autori dei grandi principî seguiti nella destinazione delle varie ferrovie da costruirsi. Abbiamo fatto noi, voi giungete troppo tardi, non ci venite a correggere nulla! „ Eppure sarebbe stato di somma necessità il correggere tutte le omissioni che sonosi verificate.

Onorevole Grimaldi, ella ha fatto l'inventario dei meriti che attribuisce a se stesso per i miglioramenti del progetto del 1879. Io non le nego nulla; ma solamente quando ella chiudeva il suo discorso di critica, volto a chi è maestro di cose militari e che veniva a raccomandare quel tanto che io pure nella mia ignoranza di cose tecniche aveva potuto raccomandare, unicamente in nome del mio amor patrio, nel 1879, io, quando ella veniva a concludere col domandare che la sua ferrovia di 2^a categoria dalla marina a Catanzaro venisse completata con una stazione più vicina a Catanzaro, sa ella che cosa mi ha lasciato supporre?.. Quest'uomo non è ancora contento! Lo dissi e lo ripeto; e non l'avrei ripetuto se avesse accompagnato questa sua rivendicazione di autore di tutti i miglioramenti del progetto ferroviario del 1879, fino a raccomandare ella pure il mutamento di categoria di quel tronco di pochissimo momento ch'è Legnago-Mantova; se avesse così concluso avrei detto: quest'uomo c'entra nel terreno delle correzioni e c'entra per la giusta via, vale a dire colla mente fissa verso gl'interessi generali del paese.

Creda pure, onorevole Grimaldi, io so apprezzare l'ingegno, so apprezzare il prestigio della magniloquenza e so apprezzare quella specie d'incanto che produce la profusione della bella parola, ma disgraziatamente sono vecchio, e attraverso al tempo ed agli avvenimenti ho acquistato tanta solidità di concetti che resto lì fermo a guardare la mia mira, senza che le parole mi attirino e mi confondano. Or bene, onorevole Grimaldi, ella ha potuto, dopo la critica fatta all'onorevole Marselli (il quale da sua parte aveva censurato nessuno, ma solamente aveva raccomandato quel che può essere nell'interesse generale del paese), ella ha potuto levarsi e dire: non venite a sturbarmi nel-

l'apologia ch'io voglio fare di me stesso e nella gloria e negli onori che ho raccolto nell'essere il relatore della legge del 1879; noi abbiamo provveduto tutto, a tutto abbiamo provveduto. E non ha neppure avuto la generosità di dire a chi...

Presidente. Onorevole Finzi, non imputi male intenzioni ai colleghi.

Finzi. Non è cattiva intenzione la mia.

Presidente. Ma, insomma, ella parla di apologie e di mancanza di generosità. Sono cose buone costesse?

Finzi. Ella ha ragione: io non aveva intenzione di offendere menomamente un mio collega.

Presidente. La ringrazio.

Finzi. Assolutissimamente non è nell'animo mio di offendere chicchessia. Ella sa che non preparo mai una linea, mai una parola di quello che son per dire. Seguo l'impeto delle mie impressioni.

Presidente. Ed è per questo che io cerco di calmarla.

Finzi. Sono sicurissimo di me, di non offendere chicchessia, e di non avere che un orizzonte solo dinanzi a me, il bene pubblico; null'altro...

Presidente. Appunto ciò a cui si ispirano tutti egualmente.

Finzi. ... null'altro ha mai ispirato tutta la mia esistenza. Io vado avanti, non ho bisogno di studiarle e non studio le mie parole.

Ora ripeto, naturalmente io non ho nulla contro l'onorevole Grimaldi, nulla contro chicchessia. Gli sono grato per la opera buona che ha potuto fare nel 1879. Avrei voluto che aggiungesse la sua autorità alla grande autorità dell'onorevole Marselli, almeno almeno per stabilire quella linea di puro carattere militare, che non rappresenta interessi locali, nè interessi industriali, nè di nessuna altra natura.

Io avrei voluto che l'onorevole Grimaldi avesse considerato che l'obbligo nel Governo di costruire quella linea il più sollecitamente possibile, equivaleva ad affermare quell'irredentismo normale che tutti gl'italiani debbono professare, e che ci deve lasciar tutti in grande ansietà. Imperocchè, se noi ci adattiamo a tollerare un'ora sola di questa esistenza mal sicura, egli è per considerazioni di alta opportunità di governo, e non altrimenti. Non ho mai dormito tranquillo in casa mia, quando ho avute le porte di casa aperte. (Benissimo! a sinistra) E noi le abbiamo tutte aperte. A noi manca la nostra frontiera di difesa naturale. Non abbiamo altro che una sentinella in una garetta, ed è il quadrilatero; non dategli modo di poter girare rapidamente in tutte le sue parti, e questa sentinella sarà perduta

senza che abbia modo di far ascoltare un grido di allarme!

Onorevole Grimaldi, s'impressioni al par di me dei grandi interessi generali, e poi vedrà che trovano in qualche modo la loro giustificazione in confronti che ho fatti fra la linea della marina a Catanzaro, ed una linea eminentemente militare, come quella da Legnago a Mantova.

Non farò opposizione, onorevole Grimaldi, che la sua linea rimanga di seconda categoria, e lascerò portare se vuole, anche la stazione ai Cappuccini di Catanzaro (*Harità*), ma mi lasci dormire tranquillo in casa mia, lasci che dormiamo tutti tranquilli in casa nostra, perchè, superato il quadrilatero, sa dove andrebbero i nostri nemici, se noi non avremo una linea coperta di difesa come potrebbe essere appunto quella Sant'Arcangelo-Fabriano? Andrebbero fino in fondo alle Calabrie, perchè nulla impedirebbe la loro marcia.

Io non vado più innanzi, perchè capisco che questo concetto mi fuorvia, e sarei quasi giunto a dire che ciascuno di noi pensa troppo agli interessi particolari di casa sua, e che abbiamo già cominciato a dimenticare gli interessi generali di Italia.

Presidente. L'onorevole Grimaldi ha chiesto di parlare per un fatto personale.

Lacava. Anch'io ho chiesto di parlare per un fatto personale.

Presidente. Lo so, onorevole Lacava, e l'ho inserita dopo l'onorevole Grimaldi.

Intanto però credo bene di far considerare che tutta questa discussione retrospettiva è, a mio avviso, un po' fuor di luogo. La legge, quale fu votata nel 1879, è una legge dello Stato, approvata dalla maggioranza della Camera, dall'altro ramo del Parlamento e sanzionata dal Re. Qui non si tratta che di esprimere desiderî relativamente all'applicazione di quella legge, e non dobbiamo fare una storia retrospettiva, che non può essere oggi argomento di discussione.

Detto questo, do facoltà di parlare all'onorevole Grimaldi, pregandolo di attenersi strettamente al fatto personale.

Grimaldi. Comprenderà l'onorevole presidente, comprenderà la Camera che a nessuno più che a me può tornare incresciosa questa discussione; ma io ci sono trascinato, e non posso tirarmi indietro. Io non ho punto inteso di conservare i miei raccolti allori, ma ho inteso unicamente di difendere l'opera della Commissione, approvata dalla Camera con una votazione pressochè unanime. In quanto poi alla ragione del fatto personale, l'onorevole Finzi ha detto che ieri ho combattuto il discorso

dell'onorevole Marselli, specialmente nella parte riferentesi alle ferrovie militari. Or bene, io ho qui precisamente il resoconto contenente il mio discorso di ieri, che fortunatamente si stampa e si distribuisce in 24 ore; se l'onorevole Finzi vuol leggerlo, vedrà che io dissi che mi uniformavo pienamente alle conclusioni dell'onorevole Marselli, in quanto concernevano la sollecita costruzione delle linee militari; le mie parole furono queste: " Mi associo volentieri a queste conclusioni, perchè, oltre alla competenza del suo autore, è una conclusione che nessuno potrebbe *trovar non giusta*, perchè nella legge 1882 fu prescritto al Ministero l'obbligo di accelerare gli studi e le costruzioni delle linee militari. "

E noti l'onorevole Finzi, che non ho aspettato a dirlo oggi; imperocchè, nei miei discorsi relativamente alla legge del 1879, parlando della linea Mantova-Legnago, io diceva: " È giusto che si acceleri la costruzione di questa linea, che merita ogni riguardo e per gli interessi militari e per gli interessi economici a cui provvede. " Vede bene dunque l'onorevole Finzi che allora ed oggi ho sempre sostenuto la necessità militare di questa linea, come l'ho sostenuta per parecchie altre, perchè, lo ripeto una volta per sempre, sia all'onorevole Finzi sia a tutti gli altri colleghi, che non mi lascio guidare che da un solo obiettivo, quello degli interessi generali, di fronte ai quali io primo sarei pronto a posporre quelli secondari e locali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava per fatto personale.

Lacava. Osservo anzitutto all'onorevole Finzi che nel mio discorso di ieri non vi è una parola la quale abbia potuto alludere alle ferrovie venete. Nel mio discorso non feci altro che difendere la Commissione delle ferrovie, di cui io avevo l'onore di far parte, da alcuni appunti fatti dall'onorevole Marselli, e non certamente sulla parte concernente le ferrovie militari. Osservo ancora all'onorevole Finzi che in quella Commissione io diedi sempre il mio voto favorevole alle ferrovie venete; non me ne vanto perchè credo d'aver fatto il mio dovere. Aggiunsi, e l'onorevole Finzi probabilmente non vi prestò attenzione, che la legge del 1879 fu modificata dalla legge 1882 in cui si stabilì di dare la preferenza alle linee militari, alla quale preferenza io mi associai.

Presidente. L'incidente è esaurito. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fornaciari.

Fornaciari. Io intendo soltanto di rivolgere una viva preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici; e lo farò con pochissime parole. Prima però, debbo ringraziare gli egregi colleghi Mar-

selli ed Araldi che, nel propugnare la linea Lucca-Modena, vollero accennare come necessaria anche una diramazione per Reggio.

Sino dal 1879 io ebbi alla Camera a difendere il progetto di una linea Lucca-Reggio che era considerata come una rivale della Modena-Lucca. Ora invece le due linee sarebbero alleate, anzi ne formano una sola, poichè il tracciato della Lucca-Modena, dalla valle del Panaro si è passato nella valle della Secchia, ma alla condizione che si faccia anche la diramazione per Reggio.

Gli onorevoli Araldi e Marselli indicarono, colla competenza che li distingue, le ragioni militari che consigliano questa diramazione; io potrei aggiungere considerazioni di ordine economico. Ma non lo farò, perchè riconosco giusta e partecipo anch'io all'impazienza della Camera di venire alla fine di questo bilancio.

La preghiera che intendo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici è che egli voglia estendere gli studi definitivi per la Lucca-Modena anche alla diramazione per Reggio, qualora, come confido, l'onorevole ministro della guerra indichi questa diramazione come interessante alla difesa dello Stato. E ciò in base ad un progetto di massima, che gli sarà fra breve presentato dalla deputazione provinciale di Reggio.

Io non faccio questa preghiera per la questione della spesa, degli studi, ma unicamente perchè desidero che la Lucca-Modena e la sua diramazione per Reggio siano considerate come una sola linea, e studiate sotto un unico punto di vista. Io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella sua saggezza e cortesia, vorrà accogliere benevolmente questa mia domanda.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Napodano.

Napodano. Io non mi propongo di fare un discorso, ma la Camera mi permetterà che io, con brevissime parole, rivolga una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra un tema che è di tanta importanza da autorizzarmi a richiamare su di esso tutta la sua attenzione.

Confesso però che parlo con un certo sconforto, imperocchè dubito assai che le cose possano mutarsi in meglio dopo la preghiera che sto per rivolgere al Governo. Tuttavia, anche colla coscienza di non ottenere quello che si domanda, quando la domanda è appoggiata ad un interesse legittimo ed è rivolta a difesa di una causa giusta, si parla con coraggio.

Nella discussione del disegno di legge del 1882, con cui si modificava la legge del 1879, io proposi un ordine del giorno inteso a collocare in migliore

categoria la linea Avellino-Ponte Santa Venere. A domanda però dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, quell'ordine del giorno fu ritirato, colla riserva di tornarci sopra in occasione del bilancio.

Discutendosi quella legge la quale, per vedute militari ed economiche, migliorava le condizioni di qualche linea e distribuiva in tempo più breve le somme stanziare dalla legge fondamentale delle ferrovie, l'onorevole ministro ricorderà d'aver allora approvate le mie osservazioni intorno all'importanza militare ed economica della ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere che l'onorevole generale La Marmora caldeggiava come utilissima per la difesa del paese.

Io faceva in quella occasione osservare la necessità della sollecita costruzione di quella linea, utile sotto l'aspetto militare e sotto quello economico, e diceva che, per la forza delle cose, la linea non sarebbe stata mai costruita, poichè l'averla collocata in terza categoria obbligando la provincia a concorrere per sei o sette milioni nella spesa, era come condannare un impotente a fare qualche cosa alla quale si sa essere assolutamente incapace.

Le disposizioni della legge, così come sono, costituiscono una derisione per le provincie d'Avellino, di Basilicata e di Capitanata perchè si richiede da loro ciò che assolutamente non possono fare. Rivolgo quindi preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici di dirmi se per accordi avvenuti in occasione della discussione di quel disegno di legge, egli abbia avuto tempo di considerare anzitutto le condizioni militari di questa linea, e se queste possano esercitare una certa influenza per promuoverla di categoria, oppure se noi che ci affanniamo a crederla una linea principalmente militare, siamo in errore.

In secondo luogo prego l'onorevole ministro di dirmi se vi è qualche parte di questa legge che debba rimanere come una derisione pubblica, e se la linea Avellino-Ponte Santa Venere, richiedendo dalla provincia un concorso impossibile a prestarsi, debba rimanere come una vana speranza, come una derisione.

Io son sicuro che l'onorevole ministro guarderà anche sotto questo aspetto la mia raccomandazione, per darmi una soddisfacente risposta. E poichè ho accennato a questa linea ferroviaria (intorno alla quale non voglio più trattenero la Camera, poichè di essa si sono occupati altri oratori, come il Fortunato ed altri, ed oggi stesso l'onorevole collega Di Marzo), io rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici un'altra preghiera relativa alla linea che è già in costruzione, quella Avellino-Benevento.

Per verità è a lamentare la lentezza colla quale procedono i lavori in siffatta costruzione. Gli studi sono lentamente condotti, ai lavori di appalto si procede con molta trascuraggine, e la esecuzione rivela tutt'altra cosa che la costruzione di una ferrovia.

Ora io sollecito con le mie preghiere l'interesse che l'onorevole ministro ha per le costruzioni ferroviarie, affinchè sia dato un impulso vigoroso ai lavori della linea a cui ho accennato.

Io ho tutta la fiducia nell'onorevole Baccarini, e sono sicuro che egli mi risponderà schiettamente che per fare la ferrovia ci vogliono quattrini. Ma io mi affido alle risorse del suo ingegno, perchè possa studiare anche il problema economico, oltre il problema tecnico, e trovare una via di conciliazione la quale permetta che interessi legittimi di popolazioni abbandonate, non siano ulteriormente negletti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Balzo.

Del Balzo. Dirò pochissime parole. Comincio ad associarmi alle raccomandazioni degli amici miei, gli onorevoli Napodano e Di Marzo, per la linea Avellino-Ponte Santa Venere.

Dirò brevi cose in riguardo ad una ferrovia di quarta categoria, che ha un interesse interprovinciale e più direttamente per la provincia di Avellino, cioè, di una ferrovia a sezione ridotta che partendo da Napoli per Baiana e Monteforte raggiunga Avellino e per Cancellò e la Valle Condina raggiunga Benevento.

Per questa ferrovia di quarta categoria le provincie interessate hanno già fatto la domanda di concessione al Governo, ed hanno votato i relativi fondi per la costruzione. Così pure i comuni interessati della provincia d'Avellino hanno votato il concorso del decimo per ottenere la costruzione di queste linee.

Tali linee sono importantissime, perchè mettono in più diretta comunicazione la provincia e la città di Napoli, con Avellino e col capoluogo della provincia di Benevento, e perchè solcano contrade di una grande importanza economica; basti il dire che la sola valle Condina in 10 miglia quadrate, ha una popolazione di 45 mila abitanti.

Oggi la pratica trovasi presso il Ministero, e non attendesi che il decreto di concessione per poter tradurre in atto le aspirazioni di quelle contrade. Io non dubito che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà assecondare i desideri, e soddisfare gl'interessi di quelle contrade, poichè questo è il solo mezzo ferroviario che potranno veder realizzato quelle popolazioni.

Dopo ciò, fiducioso, aspetterò la risposta dell'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Solimbergo.

Solimbergo. L'onorevole Marselli nel suo giudizioso discorso si doleva che il tratto ferroviario Casarsa-Portogruaro non trovasse il suo naturale proseguimento per Latisana-San Giorgio di Nogaro-Palmanova, di tanto interesse economico e militare.

L'onorevole Cavalletto rispondeva giustamente che la linea stessa era stata pure decretata, e che la provincia di Udine si sobbarcava ben volentieri al suo concorso, pur di vederla compiuta.

Ora io, facendomi interprete del giusto e discreto desiderio di quella regione, mi limito a rivolgere una semplice raccomandazione, una viva preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La preghiera è che il pagamento del concorso governativo per la detta strada abbia luogo, per una metà entro l'anno 1890, e per l'altra metà entro il 1891 o alla più lunga nel 1892; premendomi di avvisare che, qualora i pagamenti venissero ritardati di più di quel limite, la concessione correrebbe grave rischio di rimanere come non avvenuta; e si può pensare con quanto pubblico danno.

È superfluo dire che, se si potesse stabilire un termine più vicino, sarebbe anche meglio; come sarebbe superfluo dimostrare con lungo discorso la importanza di quella linea che, toccando a vari centri produttivi, vi porterebbe una corrente nuova di vita; che accosta il mare, e che mette capo al confine, aprendo così un nuovo sbocco al commercio internazionale e interessando in conseguenza per doppio aspetto la difesa militare del paese.

Mi raccomando per ciò all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e confido sicuramente, ch'egli, compreso dell'utilità di quella ferrovia importantissima, vorrà soddisfare al giusto desiderio che gli ho fatto presente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Canzi.

(Non è presente.)

Non essendo presente, perde il suo turno definitivamente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sole. È presente?

Voci. Sì, sì. *(Conversazioni)*

Presidente. Prego di far silenzio; vediamo se si conchiude qualche cosa.

Sole. Alcune popolazioni interessate alla costruzione della ferrovia Eboli-Reggio, lamentano la lentezza con la quale procedono i lavori sui tratti già

appaltati e sui progetti d'arte relativi ai nuovi tronchi da appaltarsi nella linea Polla-Lagonegro.

Si fa credere che tale ritardo dipenda unicamente dallo scarso personale della direzione tecnica. Ove ciò fosse vero, rivolgo viva preghiera all'onorevole ministro perchè il numero degli ingegneri addetti all'ufficio di Salerno sia aumentato in guisa da potere adeguatamente rispondere alle esigenze del servizio, tanto per le opere in corso di costruzione, quanto per quelle che debbono essere studiate, presentate e approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

A questa raccomandazione, sento il debito di aggiungerne un'altra, che venne pur fatta dai miei amici Lacava e Franca, e prima ancora dall'onorevole Marselli cui pubblicamente faccio i miei ringraziamenti per avere sollevata nella Camera una questione che si rannoda allo studio di una linea dell'avvenire, la linea da Lagonegro a Castrovillari. È precisamente cosiffatto studio che invoco anch'io dall'onorevole ministro, per la facoltà concessagli dalla legge 5 luglio 1882.

La importanza di tale linea fin dal 1872 fu messa in evidenza da un rapporto di ingegneri governativi, già stampato negli atti parlamentari. Se esso non fosse stato compilato in fretta e furia, probabilmente l'aspra contesa sui tracciati della Eboli-Reggio sarebbe stata altrimenti risolta nel 1879.

Allora due commissari governativi proclamano in tono cattedratico l'impossibilità tecnica di attraversare l'Appennino presso Campotonese, a metri 934 sul mare; e il loro giudizio, quantunque fondato sopra elementi niente affatto sicuri, fu ritenuto come infallibile, e trionfò.

Dopo il 1879 altri due competentissimi ingegneri cominciarono a dubitare del così detto *dogma* Imperatori-Passerini; lo studiano e ristudiano; e in seguito a lunghe, pazienti ed accurate indagini sulla condizione planimetrica ed altimetrica del tracciato, ne compilano il relativo progetto di massima. Da esso risulta in termini chiari e precisi che la linea Lagonegro-Castrovillari, attraversando la sponda destra del fiume Sinno, presso le borgate di Latronico, Episcopia e Viggianello, e sottopassando a mezzo di due gallerie i punti culminanti, migliorerebbe le sue condizioni altimetriche in guisa da non eccedere a Campotonese l'altezza di metri 700 sul mare.

Vinte ed eliminate in tal modo tutte le difficoltà tecniche, e tolto di mezzo una volta per sempre il famoso *non possumus* degli ingegneri Imperatori e Passerini, il Governo, cui, ora come ora, nulla di concreto è dato di fare, potrebbe almeno

da parte sua iniziare gli studi relativi a questo tronco che tutte le persone competenti, ed in specie l'onorevole ministro della guerra, hanno riconosciuto e dimostrato come complemento utile, anzi necessario della grande dorsale appenninica, per avere fra le Calabrie, la Sicilia e Roma una comunicazione garantita, e per provvedere così alla difesa e sicurezza dell'Italia meridionale.

Le ragioni strategiche a favore della linea Lagonegro-Castrovillari, sono di per sè tanto evidenti, che io mi limito solamente ad accennare che essa soddisferebbe non solamente ad un bisogno militare, ma altresì a ragguardevolissimi interessi locali, i quali essendo conglobati, dirò così, per fortunata condizione di cose, coll'interesse generale, dovrebbero perciò essere più facilmente secondati. Basta una fuggevole occhiata su di una carta topografica, per iscorgere subito che questa linea, come corrente fecondatrice delle ferrovie ionica e tirrena, sarebbe, anche sotto il rapporto economico, utilissima.

Tutta l'ampia ed ubertosa valle del Sinno, che raccoglie in sè le relazioni di 39 ricchi comuni e le provenienze dei finitimi paesi delle Calabrie; tutte le copiose cave di marmo nei pressi di Latronico, che giacciono neglette per dificoltosi mezzi di trazione; tutta la importante industria delle saline di Lungro, che non può progredire per gravi spese di trasporti; tutta la enorme quantità di quercie, faggi e abeti, che giganteggiano alle falde di vicini ed estesi boschi, e che per mancanza di viabilità non possono creare una fonte di ricchezza nazionale; tutte le possibili colture agrarie, a cominciare dall'arancio fino all'abete, che si trovano insieme accolte nel circondario di Lagonegro, ricchi di ben 140 mila ettari di terreno boschivo ed arabile; tutti questi prodotti industriali, commerciali ed agricoli, sarebbero evidentemente sviluppati ed accresciuti, se il fischio della locomotiva incoraggiasse il lavoro dei diseredati abitanti del Lagonegrese; i quali in fatto di locomozione non conoscono altro mezzo che le proprie gambe, od il dorso del mulo.

Ma a parte le considerazioni militari ed economiche per le quali merita essere studiato il tronco Lagonegro-Castrovillari, ve ne ha un'altra ancora d'ordine puramente morale e sociale.

In alcune classi delle popolazioni lagonegresi, le quali, lasciate in condizioni anormali, non possono portare bastevole soccorso alle loro sofferenze economiche, va irresistibilmente sviluppandosi una idea che minaccia perturbamenti sociali. Cotale idea, negli anni passati, pigliò le forme del brigantaggio, del quale ognuno ricorda i dolorosi giorni;

oggi assume il carattere di emigrazione e si aggrappa alla nuova ed ardita teoria della redenzione della miseria. — Evidentemente, oltre una savia legislazione sociale, il mezzo più sicuro ed efficace per arrestarne le dannose conseguenze potrebbe essere una ferrovia. Lo stimolo e lo slancio ad ogni sviluppo di ricchezza; la migliore retribuzione del lavoro in ragione della maggiore produzione; il rapido scambio di ogni sorte di derrate; la facile propagazione di giuste idee; ed in generale quel progresso di civiltà e di nuova vita che segue fatalmente il beneficio della vaporiera, sarebbero potentissimi rimedi contro sì brutte e pericolose piaghe sociali.

Conchiudo augurandomi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ordini e faccia eseguire gli studi della ferrovia Castrovillari-Lagonegro, e che provveda con legge alla sua attuazione, reclamata da utilità non meno locale che nazionale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bianchi.

(Non è presente.)

Non è presente? Perde il suo turno definitivamente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sonnino Giorgio.

Sonnino Giorgio. Io desidero di volgere al Ministero una semplice domanda, e mi pare che qui sia la sede opportuna.

Allorquando si discusse la legge del 1879, fu stabilita in quarta categoria una linea di allacciamento tra le due ferrovie parallele Firenze-Empoli-Pisa, e Firenze-Pistoia-Lucca-Pisa.

Naturalmente, subito si destarono varie speranze; vi furono alcuni che si rivolsero, credo, direttamente al Ministero per avere una concessione al fine di poter congiungere direttamente Empoli con Pistoia passando attraverso il Monte Albano. Vi fu poi una Commissione di privati cittadini i quali intrapresero degli studi per un allacciamento della Pieve a Nievole a San Miniato; e questi studi, credo, furono mandati al Ministero e furono anche approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, salvo pochissime correzioni.

Ma a tutt'oggi la concessione non fu data, perchè vi sono gravi difficoltà, di ordine finanziario specialmente, per mettere d'accordo quei comuni interessati. È evidente l'utilità di questa linea, sia dal punto di vista economico, sia, lo dico senza essere strategico, dal punto di vista militare, quando sarà fatta la linea Lucca-Modena, della quale ho udito parlare tanto favorevolmente.

Io non ho preso a parlare piuttosto per un tracciato che per un altro, poichè desidero che si scelga quello che più conviene agli interessi gene-

rali del paese. Prego soltanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dirmi francamente ciò che egli pensa intorno a questa questione, e ciò che ne pensa l'onorevole ministro della guerra; poichè, se è vero ciò che mi è stato riferito, anche l'onorevole ministro della guerra, nel 1881, si rivolse al ministro dei lavori pubblici per chiedere gli studi di un tracciato che riunisse Lucca con Empoli.

È utile che si sappia ciò che pensa il Governo in proposito; appunto perchè non si perda tempo, e perchè quei comuni non sprechino inutilmente danari in nuovi studi, per mettersi in regola ed ottenere le concessioni che desiderano.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

Panattoni. Mi sarei taciuto in tanti attriti di interessi locali. Ma le parole dell'onorevole Sonnino creano a me l'obbligo di ricordare (così come egli accennò a due linee d'interesse locale dei paesi che rappresenta) un'altra linea, che interessa altamente la provincia di Pisa. Parlo in nome anche degli altri colleghi miei. Chiedo all'onorevole ministro che, allorquando si volgerà alla scelta di un punto di congiunzione fra le due linee Pistoia-Lucca e Pisa-Firenze, contemporaneamente agli studi richiesti dall'onorevole Sonnino, ordini pure gli studi comparativi di una linea, che partendo da Altopascio si congiunga con Pontedera; tenendo conto di una linea di prosecuzione per le Saline, già iscritte in questa categoria per la legge del 1879; o un riaccordamento a Collesalveti per Roma. Al ministro poi il giudicare, secondo il risultato di questi studi, se (come io penso) questa linea, meglio di ogni altra, risponda all'interesse generale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Diligenti.

Voci. Non c'è.

Presidente. Non c'è? Perde il suo turno in modo assoluto.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mocenni.

Mocenni. Non ho da chiedere alcuna linea, non ho neppure da domandare l'acceleramento di altre perocchè le richieste che sono state fatte all'onorevole ministro dei lavori pubblici, mi pare che debbano bastare a soddisfare anche troppe esigenze. Debbo dire soltanto una parola, alla quale sono spinto dal discorso dell'onorevole mio amico Sonnino, il quale ha ricordato come, durante la discussione della legge ferroviaria del 1879 (e potrei aggiungere anche durante la discussione del 1881) si sia parlato della necessità assoluta della congiunzione della linea ferrata che da Pistoia va a Lucca, con l'altra che da Firenze conduce a Livorno.

La mia attenzione fu specialmente richiamata da una sua parola. Ho udito, mentre assicurava (e gliene do lode), di non desiderare nessun tronco per interessi troppo locali, ma volere invece che gli interessi generali fossero soddisfatti, che ha parlato di una linea San Miniato. Io non avrei nulla da obiettare, se non considerassi che tra San Miniato e la linea centrale toscana, ossia la Empoli-Siena, non corre alcun ramo di ferrovia.

La costruzione pertanto di una linea che da San Miniato andasse alla Lucca-Pistoia, non avrebbe il valore che certamente ha una linea che da Empoli vada alla Pieve a Nievole o che da Empoli vada ad Altopascio; linea che è stata sempre domandata, e per la quale nel 1879 presentai un ordine del giorno che fu accettato dal Ministero e sostenuto dall'onorevole Grimaldi relatore della Commissione. Anche nel 1881 fu presentato un ordine del giorno firmato da parecchi deputati allo stesso scopo.

Questo fu poi ritirato in seguito a preghiera dell'onorevole ministro che assicurava di non opporsi alla concessione della linea, purchè si osservassero le prescrizioni della legge 1879. Ripetere tutto quel che ho detto nel 1879 nel 1881, sarebbe non aver pietà della Camera e dell'onorevole ministro. Certamente io parlai con profonda convinzione e questa oggi non è nè indebolita, nè modificata. Se mi si dicesse: avete voi cambiato pensiero? Credete che la linea Spezia-Parma sia militarmente più utile della Lucca-Modena? Risponderei ricordando come finì il mio discorso d'allora: quando dissi: voi preferendo la Spezia-Parma commettete un errore, ma correggete quest'errore e fate la Lucca-Aulla, il complemento della quale è precisamente il congiungimento delle linee Pistoia-Lucca e Firenze-Pisa, mediante un ramo che parta da Empoli e non da San Miniato.

Io non proseguo perchè io, che parlo davvero per interesse generale, lascio agli uomini tecnici il decidere quale dovrà essere la sua direzione, se cioè, debba darsi la preferenza al congiungimento sopra Pieve a Nievole, o sopra Lucca, o sopra Altopascio.

Ciò detto, passo ad un altro ordine di idee. Facio plauso ad un soggetto speciale del lavoro del nostro egregio relatore. Egli fa cenno con poche ma sapienti parole dell'industria siderurgica. Mi attendo dall'ingegno suo e dall'abilità che gli riconoscono tutti, e specialmente coloro che gli sono amici intrinseci, che sostenga calorosamente con la parola la soluzione del problema che ha sollevato, affinchè noi possiamo una buona volta redimerci dalla schiavitù verso l'estero per certe industrie

che sono necessarie non soltanto alla ricchezza nostra, ma necessarissime alla difesa del paese.

Presidente. Coll'onorevole Mocenni si chiude la lista degli iscritti. Ora dovrebbero parlare l'onorevole relatore e l'onorevole ministro; ma a me sembra che dovendo ambedue rispondere a più di 50 oratori, e non potendo i loro discorsi essere brevi, sia opportuno rimandare la discussione a lunedì. (*Sì! sì!*)

Si stabilisce il giorno per lo svolgimento di un'interpellanza del deputato Romeo.

Presidente. Essendo presente l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, rileggo una domanda d'interpellanza annunciata ieri.

“ Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, sulla non avvenuta proclamazione del deputato del secondo collegio di Catania, dopo la votazione del 7 gennaio. „

“ Romeo. „

Prego l'onorevole presidente del Consiglio ministro dell'interno di dichiarare se e quando intenda di rispondere a questa interpellanza.

Depretis, presidente del Consiglio. Risponderò lunedì in principio di seduta.

Presidente. Onorevole Romeo, acconsente ella?

Romeo. Acconsento.

Presidente. Dunque, non sorgendo obiezioni, l'interpellanza dell'onorevole Romeo sarà iscritta nell'ordine del giorno per la seduta pomeridiana di lunedì.

(*Così rimane stabilito.*)

Comunicazioni del presidente.

Presidente. Avverto poi la Camera essere stati presentati in Segreteria i documenti relativi all'elezione contestata del secondo collegio di Girgenti. Propongo che questa elezione si discuta in principio della seduta di martedì.

Se non vi sono obiezioni così rimarrà stabilito.

(*È così stabilito.*)

La seduta è levata a ore sei.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

Alle ore 10 antimeridiane.

Relazione di petizioni.

Alle ore 2 pomeridiane.

1° Verificazione di poteri (Le tre elezioni contestate del 3° collegio di Firenze).

2° Svolgimento della interrogazione del deputato Romeo al ministro dell' interno.

3° Seguito della discussione sullo stato di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

4° Svolgimento di una interrogazione del deputato Ceneri al ministro di grazia e giustizia.

5° Stato di prima previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e culti; dell'entrata e della spesa del Fondo per il culto per il 1883.

6° Stato di prima previsione pel 1883 del Ministero della guerra.

7° Stato di prima previsione pel 1883 del Ministero degli affari esteri.

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

Roma, 1883 — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).