

LVI.

TORNATA DI MARTEDÌ 25 GENNAIO 1887

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Discussione del disegno di legge per l'acquisto di un palazzo ad uso della regia Ambasciata in Londra — Parlano i deputati D'Arco, Tittoni, Di Camporeale relatore, Di Breganze, De Blasio ed il ministro degli affari esteri — Approvansi gli articoli del disegno di legge — Il presidente annuncia il risultamento della votazione a squittinio segreto sullo stesso disegno di legge. — Seguito della discussione sul bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1886-87 — Discorsi del ministro dei lavori pubblici e del deputato Baccarini. — Il presidente comunica una interrogazione del deputato Ungaro, alla quale il ministro della guerra si riserva di rispondere. — Osservazioni sull'ordine dei lavori parlamentari del deputato Villanova e dei ministri dell'interno e di grazia e giustizia.*

La seduta incomincia alle ore 2,15 pomeridiane.

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

Petizione.

3767. Giovanni Andriulli, sindaco di Montescaglioso, provincia di Basilicata, trasmette un voto di quel Consiglio comunale per domandare provvedimenti atti a rialzare l'agricoltura e difendere i prodotti agricoli dalla concorrenza estera.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, l'onorevole Angeloni, di giorni 10. Per motivi di salute gli onorevoli: Cerruti, di giorni 8; Della Rocca, di 2.

(Sono conceduti).

Discussione del disegno di legge per acquisto di un palazzo ad uso della regia Ambasciata in Londra.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge per acquisto di un palazzo per uso della regia Ambasciata in Londra.

Si dia lettura del disegno di legge.

Zucconi, segretario, legge: (V. Stampato, n. 33-A).

Presidente. La discussione generale è aperta.

D'Arco. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

D'Arco. Compagno dell'onorevole Di Camporeale nella Commissione non solo, ma anche nella minoranza di essa, trovo opportuno di dire due parole su questa questione: di dire, cioè, quello che egli, per la sua qualità affatto singolare di relatore di un'opinione diversa dalla sua, non può manifestare.

Accennerò quindi quegli argomenti che egli per

una delicatezza naturale potrebbe aver omesso nella relazione.

Io credo che la proposta presentata alla Camera non abbia alcuna delle seduzioni che ci possono persuadere a fare una così grossa spesa.

Non ha quella della stabilità; giacchè noi, fra un certo periodo d'anni, non certo lunghissimo, saremo obbligati a provvederci di un'altra residenza, per l'Ambasciata di Londra; e non avremo quindi il vantaggio, per me considerevole, di potere associare al nome di un nobile edificio il nome e le tradizioni della diplomazia italiana, come vediamo accadere per le grandi residenze diplomatiche in parecchie capitali d'Europa ed anche in Roma.

Non quella della comodità; poichè nella relazione si dimostra all'evidenza che le cancellerie non si potranno collocare che a gran disagio. E non avremo neppur quella del decoro. Io ho veduto infatti il disegno della facciata di questo stabile, ebbene esso non è un palazzo, non è nemmeno una casa, ma è una fetta di casa.

Sono due costruzioni gemelle unite assieme, e che sembrano un edificio solo. Ma di questo soltanto una metà noi comperiamo; dimodochè se al vicino venisse in mente di modificare la sua parte, l'altra resterebbe monca e meschina e certo non rispondente al decoro di una grande nazione come l'Italia.

Io credo che con questo acquisto non facciamo che sostituire una provvisorietà lunga ad una provvisorietà breve; il che, a mio avviso, costituisce un cattivo affare per due principali ragioni. Anzitutto legandoci per 45 anni, perdiamo tutte le occasioni, e non potremo più profittare delle opportunità che si presentassero di fare un acquisto conveniente; poi perchè noi verremo a soffrire, mentre potremmo goderlo, di tutto l'aumento di valore degli stabili, che è continuo e progressivo nelle grandi città. Questi sono gli argomenti sommarii che mi hanno persuaso nella Commissione, e che mi persuadono nella Camera ad oppormi a questo disegno di legge. Si potrebbe entrare in molti particolari; ma mi pare non ne valga la pena; ad ogni modo, quando occorra, saprà farlo il relatore assai meglio di me.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tittoni.

Tittoni. Mi permetto di esporre alla Camera brevissime considerazioni, in difesa di questo disegno di legge.

La necessità di una residenza stabile per la nostra Ambasciata di Londra è riconosciuta unanimemente dalla Commissione, affinchè sia dato

al nostro ambasciatore di esercitare convenientemente quella ospitalità, che è parte del prestigio della rappresentanza a lui affidata. Ora se venisse respinto il presente disegno di legge, scadendo il compromesso attuale col 20 febbraio prossimo, l'Ambasciata dovrebbe lasciare il locale che occupa attualmente in *Grosvenor Square*, e andare nuovamente ramingando in cerca di altra residenza; quindi la necessità di approvare il disegno di legge. Però la Commissione obietta che trattasi dell'acquisto di un *leasehold* anzi che di un *freehold* come essa desidererebbe; ma a voi è noto, che questa forma di contratto costituisce in Londra la regola ordinaria.

D'altronde in Inghilterra vi è una seria agitazione, tendente a concedere l'affrancazione di questa forma di enfiteusi, come giustamente la chiamò il relatore; ed è a ritenersi con certezza che prima che siano decorsi i quarantacinque anni, dopo i quali dovremmo abbandonare l'edificio che ora comperiamo, questa riforma richiesta imperiosamente dalla pubblica opinione, sarà attuata.

D'altronde alla proposta del Ministero, la minoranza della Commissione non contrappone che un vago accenno ad un certo palazzo, sito in *Stratford Place*, più spazioso e di assai più nobile apparenza, a quel che afferma, di quello in *Grosvenor Square*.

Ora quest'affermazione risulta forse da un rapporto dell'ambasciatore? Risulta da informazioni del Governo? O risulta da conoscenze particolari di alcuni dei membri della Commissione? Sarebbe opportuno saperlo per poter fare un confronto fra le due proposte.

Ma d'altronde non vi parrebbe ben strano che l'ambasciatore che ha trattato l'acquisto del palazzo avesse preferito quello meno adatto, preoccupandosi più che delle comodità dell'edificio, del prezzo mite e non avesse lasciata questa preoccupazione al Ministero o alla Commissione parlamentare?

Debbo poi fare una lieve rettificazione ai calcoli esposti dall'egregio relatore nel suo rapporto. Nel confrontare l'annualità che importa l'acquisto della casa a *Grosvenor Square* con quella che occorrerebbe per l'acquisto del palazzo in *Stratford Place*, egli ha computato nel capitale di acquisto del primo la somma di lire 27,500 che sono state spese per rescindere il contratto di affitto dell'antica residenza di *Queen's Gate*.

Ora trattandosi di somma già pagata, e che non verrebbe rimborsata punto coll'acquisto del palazzo in *Stratford Place*, non deve tenersene

conto nel prezzo del palazzo di *Grosvenor Square* che ammonterebbe perciò non a lire 683,976, ma bensì a lire 656,476, la cui quota di ammortamento in 45 anni, calcolando l'interesse del 4.34 per cento, non sarebbe di lire 34,833.40, ma di lire 33,432.90.

Quindi la differenza del canone annuo tra le due case non sarebbe di lire 6216, come accenna il relatore, ma di lire 7617 che costituiscono una differenza alquanto più rilevante. Per queste considerazioni io darò con la maggioranza della Commissione, il mio voto favorevole a questo disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Di Camporeale, relatore. Io mi trovo in una condizione singolare rispetto a questo disegno di legge, poichè, come ha già detto l'onorevole D'Arco, quantunque relatore, io appartengo alla minoranza della Commissione; e quindi ho l'obbligo anche di dire alla Camera per quale circostanza mi trovi in questa condizione.

Allorchè la Commissione fu chiamata ad esaminare il presente disegno di legge, essa fu unanime nel ritenere, che sarebbe conveniente ed utile il provvedere decorosamente alla residenza dell'Ambasciata a Londra mediante l'acquisto di un palazzo. Però a quell'epoca mancavano alcuni dati che si ritenevano necessari per deliberare sul proposito; mancavano cioè le piante di due piani della casa, che si vorrebbe acquistare, mancavano alcune notizie circa le spese parrocchiali, e le tasse che gravavano questo immobile; onde il relatore ebbe l'incarico dalla Commissione di studiare tutte queste questioni. Venute le richieste informazioni, io ebbi a convincermi che l'affare, tal quale ci si presentava, a mio giudizio personale, non era buono. Ed in questa impressione mi confermai ancora di più avendo avuto occasione la scorsa estate di visitare questo stabile in Londra; e quindi mi convinsi in un modo assoluto che realmente, guardato dal punto di vista finanziario e dal punto di vista del decoro di questa residenza, quello che ci si proponeva non fosse un affare conveniente. Ebbi anche occasione di vedere altre case il cui acquisto era stato, credo, trattato dall'Ambasciata, e francamente mi convinsi che quella che si era scelta non era la migliore.

Osservava anche, sempre come impressione mia personale, che in questi acquisti di case per Ambasciate noi abbiamo fatto degli affari non sempre buoni. Ricordo che abbiamo una casa per la Legazione d'Italia al Giappone, che è assoluta-

mente inabitabile, tanto che si è dovuta ingrandire e rifare quasi da cima a fondo.

Quando io l'ho vista alcuni anni addietro rassomigliava al casotto che si usa fabbricare alla entrata delle città di second'ordine per la riscossione del dazio di consumo.

Anche la casa per l'Ambasciata, che si è acquistata a Costantinopoli alcuni anni fa, è oggi ridotta in tali condizioni d'insufficienza che il nuovo ambasciatore ha dovuto affittare per suo conto un'altra casa, perchè in quella non ci poteva abitare.

Dunque io ritengo che nell'acquisto di queste case per uso di ambasciata bisogna anche guardarsi dalle simpatie, dalle tendenze personali del titolare del tempo...

Di Blasio Scipione. Chiedo di parlare.

Di Camporeale, relatore. ... il quale può anche trovare buona una casa, che poi il suo successore non trova più tale.

Queste sono le ragioni per le quali, avendo prima appartenuto alla maggioranza della Commissione, cambiai di opinione e diventai della minoranza.

La maggioranza della Commissione non fu veramente persuasa di queste ragioni che io esposi fedelmente, e ritenne che, per generale consentimento, l'Ambasciata a Londra, così come è attualmente, è male situata, ed in condizioni infelici, come è detto anche nella relazione ministeriale; tanto che vari nostri ambasciatori avevano costantemente richiamata l'attenzione del Governo sopra questo stato di cose.

Si presentava l'occasione di acquistare, senza aggravare oltremodo il bilancio, una casa che il regio ambasciatore a Londra, ed il ministro degli affari esteri, anch'egli competentissimo in questa materia, avevano esaminato, ed avevano ritenuto che, se non era tutto ciò che di meglio si potesse desiderare, era però abbastanza adatta e decorosa.

Per questi motivi, e per uscire da questo stato di cose poco soddisfacente, per migliorarlo se non altro, la maggioranza della Commissione non credette di dover rifiutare il suo suffragio al presente disegno di legge.

Questa è la storia dei lavori della vostra Commissione.

Ora risponderò due parole all'onorevole Tittoni.

Egli ha detto che è assai probabile che prima dello scadere dell'attuale contratto, cioè prima di 45 anni da oggi, sia mutata la legge che regola i *Leaseholds* in Inghilterra. Può essere sia così, poichè l'onorevole Tittoni lo afferma, ed io non ho

ragione di mettere in dubbio quello che egli dice; ma non mi pare che si debba fare grande assoggettamento sopra un fatto futuro che dipende dal volere di un Parlamento estero, e quando non si sa (almeno a me mancano completamente gli elementi per giudicare) se realmente questa riforma della legge a cui ha accennato l'onorevole Tittoni possa o prima o poi essere attuata.

L'onorevole Tittoni ha fatto allusione a un vago accenno fatto nella relazione mia ad un palazzo in *Stratford-Place*; e si è quasi lagnato che la Commissione non avesse a questo riguardo fatta una più precisa proposta. Io farò osservare all'onorevole Tittoni che la Commissione non poteva e non doveva farsi, dico così, mediatrice e proponente di un affare. Essa aveva il debito soltanto di giudicare la proposta che aveva davanti.

Di più l'onorevole Tittoni chiede come si sia avuta notizia di questo palazzo di *Stratford-Place*. Gli rispondo subito. Chiesi io in seno alla Commissione, quando l'onorevole ministro fu invitato ad intervenire, se egli avesse notizia di questo palazzo, il cui acquisto io sapeva essere stato trattato. Il ministro rispose confermando pienamente che si aveva in vista questo palazzo, e che si erano fatte trattative al riguardo; ma che per le ragioni che ho esposto nella mia relazione, il Governo non aveva creduto di proporlo l'acquisto.

Infine, quanto alle 27,500 lire pagate per disdetta del palazzo alle quali, anche ha accennato l'onorevole Tittoni, farò osservare che io ho seguito i calcoli teorici che si trovano nella relazione ministeriale, i quali comprendono anche questa tra le spese di acquisto. Quindi non è mutato nulla a questo riguardo nella relazione.

Avendo così risposto all'onorevole Tittoni, non mi resta che raccomandare alla Camera, a nome della Commissione, di approvare questo disegno di legge.

Di Breganze. Chiedo di parlare.

Presidente. Spetta prima di parlare all'onorevole Di Blasio Scipione.

Di Blasio Scipione. (*Presidente della Commissione*). Se vuol parlare prima l'onorevole Di Breganze, attenderò.

Presidente. Onorevole Di Breganze, ha facoltà di parlare.

Di Breganze. L'onorevole D'Arco mi ha preceduto negli argomenti principali che io avrei voluto addurre per richiamare l'attenzione della Camera sulla niuna opportunità di accettare senza altro la proposta ministeriale.

Le spiegazioni date dall'onorevole relatore mi risparmiarono gran parte anche degli altri argomenti che avrei potuto addurre in appoggio della mia opinione.

Ad ogni modo, riepilogherò le mie osservazioni esponendo soltanto le mie impressioni.

Si è voluto, in appoggio di questo disegno di legge, mettere avanti considerazioni di stabilità, di decoro e di comodità.

Ora, le considerazioni di stabilità, trattandosi di un uso, di una *lease*, mi pare che cadano da sé. È una stabilità molto relativa; è una stabilità che potrà far comodo, certamente, all'egregio nostro rappresentante d'oggi a Londra, e forse al suo successore; ma non so se sarà lo stesso per colui che potrà succedere.

Quanto al decoro, francamente, io credo che si debba prestar piena fede alle parole dell'egregio relatore Di Camporeale, il quale ci ha esposto la impressione da lui provata allorchè si recò a visitare l'edificio che si vorrebbe acquistare, sotto il punto di vista del decoro: ora egli appunto afferma essere questo stabile assolutamente inferiore al decoro richiesto dall'uso a cui sarebbe destinato quel palazzo.

È in questo caso, il decoro va seriamente considerato; non è cosa d'importanza affatto secondaria.

In quanto alla comodità si è detto già che il locale è ristretto. Dalla relazione ministeriale stessa risulta che, per gli uffici, mancherebbero locali, e che, assai probabilmente, il Governo sarebbe obbligato a ricorrere a locali sussidiari, per collocarvi gli uffici medesimi.

Mi ricordo che, un anno o due anni fa, si fece qui una vivace discussione, riguardo alla Ambasciata di Parigi, la quale andava ramingando da una casa all'altra di quella città, e, se non m'inganno, anche per gli alberghi, in cerca di locali per i suoi impiegati e per il servizio di cancelleria; ed ora sarebbe curioso che, dopo che il Governo si è obbligato per 40 o 50 anni, in questa enfiteusi, con la speranza di avere un locale decente e sufficiente, esso si trovasse poi obbligato a cercare ripieghi, per supplire alla necessità degli uffici e della cancelleria.

L'egregio collega Tittoni, per premere sulla determinazione della Camera, diceva: ma, guardate che la scadenza del compromesso per questo affare è prossima, e non c'è tempo da perdere.

Questi sono argomenti che non possono far peso sulla Camera. Noi dobbiamo giudicare in merito la proposta che ci si fa; e se le scadenze sono prossime, doveva pensarci il Governo a convenire

per il suo contratto una scadenza meno prossima, per lasciarci così il tempo di discutere e di deliberare.

Ma, ha soggiunto l'onorevole Tittoni, si perderebbero in questo modo le 27,000 lire che abbiamo pagato per recissione del contratto d'affitto del palazzo occupato presentemente dall'Ambasciata.

Certo, in un affare così piccolo, non voglio entrare in una questione di regolarità, mi si passi la parola, costituzionale. Ad ogni modo, quello che ha assunto il Governo è un impegno che non saprei quanto possa essere regolare. Mi permetto però di dire all'onorevole Tittoni, che non è questo precisamente un argomento da tirare in campo.

Le questioni debbono arrivare alla Camera impregiudicate, e come tali noi dobbiamo considerarle per risolverle.

Dall'onorevole Tittoni, mi pare, fu ancora osservato che l'idea dell'acquisto di quel certo palazzo in *Stratford Place* è un'idea campata in aria; che non è seria. A questo ha risposto egregiamente l'onorevole relatore: ma io aggiungerò per conto mio, che qui si tratta di contrapporre, alla proposta concreta d'una presa di possesso per enfiteusi, di contrapporre, per ora, una condizione, se pure non stabile, una condizione provvisoria di cose. Si tratta di dire al ministro, continuate a tenere in affitto questo palazzo dell'Ambasciata, finchè possiate provvedere meglio alla stabilità, al decoro, ed alle comodità della nostra rappresentanza diplomatica.

Le occasioni per fare un migliore acquisto potranno sorgere in avvenire. In fatti l'ammettere che in una città di 3 milioni d'abitanti, passi un giorno, un giorno, dico, senza che si possa presentare l'occasione dell'acquisto di un palazzo, a dire la verità, mi pare una vera ingenuità; non lo direi rapporto a Roma, tanto meno riguardo a Londra.

Uno degli argomenti che mi ha fatto molta impressione, accennato nella relazione, come argomento diremo della minoranza, si è che il capitale, che si vorrebbe impiegare rappresenterebbe sempre un 48 mila lire di interessi, le quali 48 mila lire, a mio avviso, credo potrebbero bastare per provvedere provvisoriamente al presente e tirare innanzi così a lungo.

Dunque rispettando e non eccedendo l'onere che si prevede dal Governo per quest'affare, si potrebbe provvisoriamente non compromettere la questione, salvo a risolverla più decorosamente in appresso, e in forma definitiva.

Un altro argomento, che ha avuto peso nell'animo mio, lo dico perchè immagino che tutti

i colleghi avranno letto la relazione (*Si ride*), è che molti degli oneri, derivanti da questo genere di contratto di enfiteusi, di *lease*, sarebbero a carico dell'assegno dell'ambasciatore; il che si risolverebbe in una diminuzione della cifra assegnata all'ambasciatore stesso, se debbo credere alle parole del relatore, di 16 mila lire.

Io non sono, o signori, per gli aumenti esagerati degli assegni di rappresentanza per i nostri ambasciatori all'estero; certo però sono animato da un sentimento piuttosto generoso, per tutto quello che ha riguardo al decoro delle nostre rappresentanze all'estero; rifuggo dalle pitoccherie; e, a dire la verità, mi pare strano, che, in fondo, indirettamente, si faccia la proposta di una diminuzione di 16 mila lire.

Oso dire, e con questo non credo di far torto all'attuale titolare del Ministero degli esteri, che il ministro abbia ceduto a questa diminuzione, prevedendo che egli, in un modo, o nell'altro, prossimamente, verrà con qualche ripiego a domandarci di riparare a questo difalco, che oggi appare portato all'assegno dell'ambasciatore italiano a Londra.

Se queste poche osservazioni messe insieme così all'improvviso, potessero meritare una conclusione, direi che io sono animato da questo sentimento; che certe cose si fanno o non si fanno.

Se si sente il bisogno di provvedere a questo benedetto decoro, a questa stabilità, a questa comodità, pensiamoci definitivamente, stabilmente, seriamente con l'acquisto di una residenza degna della rappresentanza italiana e non con una proposta che io mi permetto di considerare come un semplice ripiego; il quale farà onore allo spirito economico, ai calcoli, dirò così, casalinghi del Governo, ma che non corrisponde al mio sentimento di alto decoro per la rappresentanza italiana all'estero.

Presidente. L'onorevole Di Blasio Scipione ha facoltà di parlare.

Di Blasio Scipione. (*Presidente della Commissione.*) Permetta la Camera che io dica poche parole come presidente della Commissione, perchè la condizione della Commissione stessa, dopo le dichiarazioni fatte dal relatore, può generare un certo dubbio.

Il relatore, come egli ha detto, appartiene alla minoranza della Commissione; ma le cose sono procedute in questo modo. Si discusse questo disegno di legge nel mese di giugno, prima che la Camera si fosse aggiornata. Si fecero delle osservazioni in genere, ma poi, come è solito

farsi quando non vi sono gravi dissensi circa alla accettazione delle proposte, si approvò da tutti i commissari in massima il disegno di legge e si passò alla nomina del relatore, in persona dell'onorevole Di Comporeale invitando il relatore stesso, durante le vacanze, a prendere le debite informazioni e a vedere di togliere tutti i dubbi che naturalmente c'erano in merito al disegno di legge.

Riunita di nuovo la Commissione nel novembre, dopo le vacanze parlamentari, il relatore mise innanzi nuovi dubbi e si dimostrò contrario al disegno di legge.

Si trattava di questo: di vedere se fosse in tutto conveniente quel palazzo per la nostra rappresentanza a Londra. Si discusse fin dal principio se fosse preferibile l'acquisto in proprietà assoluta di un palazzo a Londra, piuttostochè di fare una enfiteusi, secondo il contratto che ora si propone, e si trattò così la questione generale sulla residenza delle Ambasciate. Ma su questa questione la Commissione stabilì di non prendere nessuna risoluzione, perchè la questione era fuori della sua competenza, trattandosi di dover risolvere il grave quesito e soddisfare al desiderio messo innanzi da molto tempo, se l'Italia dovesse e potesse oggi avere un palazzo proprio per la sua rappresentanza in tutte almeno le grandi capitali.

A questo concetto era legata naturalmente la questione finanziaria, nella quale noi non potevamo entrare in occasione di questo disegno di legge limitato solamente all'acquisto in enfiteusi di un palazzo in Londra.

Allora si disse: studiamo il disegno di legge così come è stato presentato dal Governo e limitatamente all'ambasciata di Londra.

Convien dire che nell'animo di alcuni vi era il dubbio sulla convenienza di accettare la proposta dell'acquisto di un palazzo con contratto *lease*, che corrisponde in certo modo alla nostra enfiteusi: ma tenuto conto che vi era un contratto stipulato e che (e qui bisogna richiamare l'attenzione della Camera) in Londra la compera di un palazzo in assoluta proprietà è difficile e costoso, come è difficile pure l'affitto di una residenza conveniente per la nostra Ambasciata, parve ai più di dover accettare la proposta ministeriale.

E difatti il palazzo preso in fitto, dove presentemente trovasi l'Ambasciata nostra da parecchi anni, si è creduto che non corrisponda alla dignità della rappresentanza diplomatica del regno di Italia.

Da qui la necessità di fare questo contratto in enfiteusi, che è un contratto comune, comunis-

simo in Londra, facendosi così ciò che di meglio si poteva.

In quanto alla spesa, mentre da una parte si spendono circa 700 mila lire, si allevia il bilancio di una spesa di 33 mila lire all'anno. Quindi, anche finanziariamente, la proposta parve conveniente.

Le cose erano a questo punto allorchè s'invitò per la seconda volta il ministro degli esteri nel seno della Commissione per sapere i suoi intendimenti sulla proposta fatta dal Governo e sui dubbi che si erano sollevati nella Commissione.

E l'onorevole ministro diede le più ampie spiegazioni, assicurando che, date le condizioni attuali, e tenuto conto di tutte le altre circostanze da me innanzi ricordate, questa era la migliore residenza che si potesse avere ed il migliore contratto che si potesse fare in Londra nelle condizioni presenti.

Dietro queste dichiarazioni ed assicurazioni dell'onorevole ministro degli esteri, la Commissione approvò a maggioranza il disegno di legge essendo presenti sette commissari; e la maggioranza fu di cinque contro due, e fra questi due l'onorevole relatore; il quale per delicatezza credè allora di dare le dimissioni. Ma noi non le accettammo piacendoci che alla Camera si esponessero tutti i dubbi e si facesse la storia esatta di quanto era avvenuto nella Commissione. E ciò si poteva fare benissimo anche da un relatore contrario, perchè non si tratta che di esporre le cose come sono nell'interesse della verità, che sta a cuore a tutti.

Ed è per le ragioni esposte che io invito la Camera a votare questo disegno di legge, che è ciò che di meglio si poteva fare nelle condizioni attuali, allo scopo di migliorare la residenza della nostra Ambasciata a Londra.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

Di Robilant, ministro degli affari esteri. A dire il vero, o signori, sebbene io sia convinto essere conveniente che le nostre maggiori rappresentanze all'estero abbiano una sede stabile, pure debbo confessare che nelle circostanze presenti non sono caldo partigiano di acquisti di palazzi per questo scopo. Anzi quando mi son trovato in posizione di fare ricerche o proposte a questo oggetto, non ne ho mai fatte, perchè ciò che sarebbe piaciuto a me non sarebbe forse piaciuto al mio successore e per di più evidentemente non sarebbe piaciuto a tutti in questa Camera.

Malgrado ciò, a Londra la difficoltà di trovare una residenza conveniente essendo molto grave; molto

più grave che nelle altre capitali. A Londra è certamente utile avere, se possibile, una residenza stabile tanto più che non basta trovare un locale bello e comodo ed anche a un prezzo conveniente, ma un'Ambasciata deve essere in quel centro ristretto, che l'uso del paese designa come unico conveniente e decoroso. Il palazzo di cui l'ambasciatore a Londra ha proposto l'acquisto si presenta in questa condizione. È indubitato, o signori, che si sarebbe potuto trovare qualche cosa di molto più bello e più comodo; ma allora bisognava pagare ben altra somma; e quell'altro palazzo di cui si è fatto cenno, non val meglio di quello che vi si propone.

Per avere qualche cosa di veramente decoroso e rispondente alle nostre idee dei palazzi di Roma e delle nostre città italiane, dovremmo spender dei milioni.

Dirò ora qualche parola sui diversi punti ai quali si è specialmente toccato in questa discussione.

Questo contratto non ha stabilità. È vero, o signori, questa forma di contratto non armonizza con le nostre idee: noi non ci siamo abituati.

Ma, come l'onorevole Di Blasio ha detto, questa forma è la più usuale nei contratti di compra e vendita di case in Londra, ed io aggiungerò che precisamente tutte le Ambasciate estere, anzi per esser preciso dirò tutte, meno una, le Ambasciate delle grandi potenze in Londra sono in case acquistate con questa forma di contratto. Questo prova dunque che anche gli altri Governi hanno trovato di necessità adattarvisi.

Si aggiunga poi che questo non avere stabilità avrà pure un effetto buono: che cioè se fra qualche anno si presentasse un'altra migliore occasione di acquistare un'altra residenza, troveremmo facilmente da cedere la presente e forse a migliori condizioni, perchè il prezzo degli stabili aumenta sempre nei grandi centri.

Quindi il non aver stabilità se può presentare un inconveniente apparente oggi, fra 45 anni, e auguro a tutti i presenti di vedere quel giorno (*Ilarità*), non credo ne presenterà alcuno reale.

Quanto al non aver quella casa sufficienti comodità, bisogna pur sempre riportarsi agli usi di Londra. Evidentemente questa residenza non ha comodità relativamente ai palazzi di Roma, ma per Londra vi sono tutte le comodità volute. Io conosco Londra e conosco come stanno le cose. Ho visto delle grandi serate, dei grandi balli, dei grandi pranzi nelle primarie case di quella metropoli, e questa casa è completamente atta per

ricevimenti proporzionati agli assegni che facciamo ai nostri ambasciatori. Certamente non possiamo mica immaginarci che i nostri ambasciatori debbano dare a Londra le feste del duca di Westminster, ma per quelle che essi potranno dare si troverà sufficiente la residenza proposta.

Si dice inoltre che non vi è un gran posto per la cancelleria; ma le cancellerie delle altre Ambasciate sono nelle stesse condizioni, anzi il più sovente in condizioni di molto peggiori.

In una città come Londra dove i veri e grandi palazzi sono pochissimi, e me ne appello a tutti quelli che la conoscono, è affatto sufficiente questa casa.

L'onorevole relatore della Commissione con uno zelo che gli fa molto onore nell'interesse dello Stato, e del decoro della nostra rappresentanza si è compiaciuto di andare a visitare quella casa e ci ha riferite le sue impressioni.

Io ho tenuto sommo conto delle impressioni dell'onorevole relatore, e mi avrebbero, non lo nascondo, fatto un effetto convincente; ma non è stato egli il solo che sia andato a Londra e che, attratto dalla curiosità, sia andato a visitare il palazzo proposto per sede dell'Ambasciata italiana.

E le altre persone, che sono state a vederlo (non le nomino, perchè i nomi propri non vanno trascinati in discussioni parlamentari) hanno riportato un'impressione completamente opposta a quella avuta dall'onorevole relatore; eppure queste persone son tali che se le nominassi, tutti potrebbero accertarsi che sono competentissime; che sanno cosa sia decoro, che sentono altamente il decoro del paese, e conoscono i ricevimenti, che un ambasciatore deve dare.

Io, signori, dopo questo non ho altro da aggiungere.

Tutti hanno udito il *pro* ed il *contro* degli uni e degli altri; ed hanno udito anche i miei apprezzamenti, che, nelle circostanze che ho tracciato, m'inducono ad essere favorevole all'acquisto di questo palazzo: la Camera è ora, mi pare, in condizione di emettere un coscienzioso giudizio.

Aggiungo una sola parola a proposito della indennità di disdetta, che si è dovuta pagare.

È evidente che le occasioni dell'acquisto di una casa in Londra non si presentano sempre, nè ai patti che meglio potrebbero desiderarsi.

Per dar agio al Parlamento di discutere il presente contratto, doveva questo essere stipulato e la casa temporaneamente presa in fitto. La vecchia casa, oltrechè poco decorosa, restava quindi inutile. Si è creduto perciò bene di liberarsi di essa, perchè o il Parlamento, come io spero, ap-

proverà questo contratto, e si sarebbe allora in ogni caso dovuto disdire, pagando un'indennità, il vecchio fitto, o se il Parlamento non lo approverà sarebbe conveniente di cercare un'altra casa da comperare o affittare, che meglio dell'antica risponda alle esigenze di una degna rappresentanza dell'Italia a Londra.

Concludo: la Camera è perfettamente libera di portare su questo contratto il giudizio che crede: io ho detto su questo argomento il mio parere.

Presidente. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli.

“ Art. 1. Il regio ambasciatore in Londra è autorizzato a stipulare, in nome e per conto del regio Governo, regolare contratto per l'acquisto dell'uso della casa ora posseduta dal conte Guglielmo di Leicester in Londra, situata al nord di Grosvenor Square, alle condizioni risultanti dallo annesso atto 19 maggio 1886 (*Allegato A*). ”

De lettura di quest'*Allegato A*, che fa parte integrante dell'articolo 1:

“ *Contratto di vendita della casa n. 19 Grosvenor Square.* — Atto stipulato, il 19 maggio dell'anno 1886, fra il molto onorevole Tommaso Guglielmo conte di Leicester (qui appresso menzionato come venditore) da una parte, e Sua Eccellenza il conte Corti per conto del Governo di S. M. il Re d'Italia (qui appresso chiamato compratore) dall'altra.

“ Pel presente è convenuto come segue:

1° Il venditore acconsente a vendere e il compratore a comprare, al prezzo di 24 mila lire sterline, la proprietà qui sotto menzionata, tenuta in locazione (*lease*) in data dal 27 dicembre 1860 pel termine di 72 anni del 25 marzo 1860, al canone fondiario di 300 lire sterline, e pel termine e pegli interessi concessi in virtù della locazione, alle condizioni, pel locatario, che seguono, e libera da qualunque carico, cioè a dire:

“ Tutta quella parte di terreno situata al nord di *Grosvenor Square*, parrocchia di S. Giorgio, *Hanover Square*, nella contea di Middlesex, che guarda il mezzogiorno di *Grosvenor Square*, e confina all'est con un fabbricato affittato a sir Francis Lawley, al nord colle *Providence Court Mews*, e all'ovest con un fabbricato affittato a lady Douglas. Il qual detto terreno da trasferirsi, di ugual larghezza, si lungo l'ovest che

lungo l'est, come pure dalla parte sud, o di faccia, e quella nord, o posteriore, è di 43 piedi e sei pollici di misura legale incirca, ed in profondità dal sud al nord, da ambo i lati, 201 piedi e 5 pollici di misura legale incirca; insieme colle dipendenze, scuderie, rimesse e casa del cocchiere, ivi, o solo in parte, erette o costruite; ed ora nota come il n. 19, Grosvenor Square (ma non inclusa quella parte del cornicione esterno dei detti fabbricati che proietta oltre il terreno concesso in affitto pel detto *lease* del 27 dicembre 1860), insieme alle vecchie aperture ed appartenenze dello stesso stabile (ma soggetto nonostante a tutte le servitù di luce e di scolo, ed altre, sopra detti fabbricati, cui hanno diritto i proprietari od occupanti, in qualsiasi tempo delle case vicine al detto stabile); e soggetta altresì alla facoltà, per le case adiacenti, di essere demolite in qualsiasi epoca, per fabbricarne delle nuove, in accordo coi piani e col limite di altezza approvato dal proprietario del terreno in quel tempo.

2° Il compratore deve pagare il prezzo d'acquisto, o la prima rata di esso come è stabilito dalla clausola terza, dentro trenta giorni dalla conferma ed approvazione fatta dal Governo italiano di questo contratto, all'ufficio dei signori Meredith, Roberts e Mills, 8, New Square, Lincoln's Inn, Londra; e se, per qualunque causa altra che malevola ragione da parte del venditore, il completo versamento tardasse oltre lo spirare dei detti trenta giorni, alla somma del prezzo di acquisto, o a quella della prima rata, secondo il caso, sarà aggiunto un interesse del 5 per cento, da quel giorno fino a quello del pagamento.

3° Il compratore avrà la scelta di pagare l'intera somma stabilita per l'acquisto, o con le seguenti rate, vale a dire: 8000 lire sterline all'epoca fissata dalla clausola seconda; lire sterline 8000, coll'interesse, sulle lire sterline 16,000, del 4 per cento all'anno, il 20 febbraio 1888; e 8000 sterline, coi relativi interessi come sopra, il 20 febbraio 1889.

“ E l'acquisto sarà completo, al luogo anzidetto, col pagamento dell'ultima rata della somma suddetta. È convenuto che, se la prima rata delle 8000 lire sterline non sarà pagata secondo il disposto della clausola seconda, il compratore pagherà un interesse del 5 per cento fino a che avrà versato detta somma. Come pure il compratore potrà, se lo desidera, pagare in qualunque epoca, anche anteriore, la differenza del rimanente prezzo d'acquisto, coi relativi interessi. ”

4° Il compratore sarà messo in possesso del detto stabile nel giorno istesso in cui egli paga il prezzo d'acquisto, o la prima rata, secondo il caso, e pagherà da quel giorno il canone del terreno, e da quel giorno indennizzerà e salverà la responsabilità del venditore, pel detto canone fondiario e per tutti i futuri carichi relativi alle imposte, benchè lo stabile sia occupato da Sua Eccellenza il conte Corti, o altro futuro ambasciatore di S. M. il Re d'Italia, che in virtù del suo alto ufficio, abbia diritto all'esenzione dal pagamento di tali tasse.

5° Il compratore accetta per valido il titolo del venditore.

6° Il compratore, in aggiunta alla somma del prezzo di acquisto, pagherà per i mobili a muro, e gli specchi infissi sul camino, e le altre specchiere a pareti, la somma di 259 lire sterline e 10 scellini, al qual prezzo sono stati valutati per la presente vendita. La qual somma di 259 lire sterline e 10 scellini sarà pagata all'epoca già fissata pel pagamento della somma del prezzo d'acquisto, o della prima rata, secondo il caso; e se non sarà pagata in quel giorno, sarà gravata di un interesse del 5 per cento fino al pagamento.

7° Quando sarà effettuato il pagamento della somma totale di 24 mila lire sterline, cogli interessi (se detta somma è pagata per rate, od altrimenti), il venditore farà un trasferimento regolare della locazione al compratore, od altra persona debitamente nominata dal Governo di Sua Maestà il Re d'Italia; il quale atto di trasferimento sarà preparato per cura del compratore e a sue proprie spese, e dovrà contenere la dichiarazione, da parte del compratore od altra persona come sopra, di indennizzare e salvare la responsabilità del venditore, secondo la clausola quarta; il compratore, o qualunque altra persona come sopra, farà fare un duplicato di tale atto da conservarsi dal venditore.

8° Se il compratore (nel caso scegliesse di pagare la somma per rate) mancasse di pagare una rata e gli interessi nel giorno fissato, o dentro i quattordici giorni appresso, il contratto sarà nullo ed il venditore sarà rimesso immediatamente nel possesso della proprietà, e metà della somma già pagata dal compratore sarà devoluta al venditore che restituirà l'altra metà al compratore.

“ *Clausola ultima.* Questo contratto è stipulato dal compratore per conto del Governo di Sua Maestà il Re d'Italia, ed è soggetto alla condizione della conferma ed accettazione del Governo prima del 20 febbraio 1887. E il compratore userà i suoi sforzi migliori per ottenere la conferma od

accettazione; ma se il contratto non fosse debitamente confermato od accettato per atto del Parlamento, riportando, od in altra maniera incorporando e sanzionando questo contratto (del quale atto sarà fornito copia legale, con debita traduzione autentica, al venditore dal compratore, o altra persona debitamente nominata dal Governo per eseguire il trasferimento della locazione (*lease*) per conto del Governo), in tal caso questo contratto sarà nullo, ed il compratore rimborserà al venditore tutte le spese da esso incorse in ordine al presente atto ed alle relative pratiche, le quali spese non eccederanno la somma di 250 lire sterline.

“ In fede, ecc.

“ L. Corti.

“ Leicester. ”

Pongo ai voti l'articolo 1° coll'annesso allegato A.

(È approvato).

“ Art. 2. La spesa di lire 706,500, per prezzo d'acquisto del detto stabile e spese accessorie, e per restauri, sarà iscritta nei bilanci passivi del Ministero del tesoro per gli esercizi 1886-87, 1887-88 e 1888-89, come appresso:

1886-87	278,500
1887-88	216,000
1888-89	212,000

(È approvato).

“ Art. 3. A decorrere dal 1° luglio 1886, dovendo cessare la indennità di alloggio per la regia Ambasciata in Londra, sarà fatta una corrispondente riduzione di lire 33,000, nel bilancio del Ministero degli affari esteri, al capitolo: *Indennità di alloggio ad agenti diplomatici, fitto e manutenzione di palazzi all'estero.*

(È approvato).

Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge per acquisto di un palazzo in Londra.

Presidente. Ora si procederà alla votazione a scrutinio segreto su questo disegno di legge.

Si faccia la chiama.

De Seta, segretario, fa la chiama.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione.

De Seta e Pullè, segretari, fanno la numerazione dei voti.

Presidente. Risultamento della votazione a scru-

tinio segreto sul disegno di legge per acquisto di un palazzo per l'Ambasciata italiana a Londra.

Presenti e votanti	250
Maggioranza	126
Voti favorevoli	186
Voti contrari	64

(La Camera approva).

Seguito della discussione del bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1886-87.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa per il Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1886-87.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di continuare il suo discorso.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Il problema che dobbiamo sciogliere mi sembra, se non m'inganno, di averlo posto chiaramente col lungo mio discorso di ieri. La previsione nuova del costo delle linee autorizzate sale a 2,226 milioni. E le previsioni che portano a questa cifra sono fondate per la somma totale di circa 772 milioni sopra il costo effettivo delle linee e dei tronchi già aperti all'esercizio, od in avanzatissima costruzione, tanto che la previsione può dirsi sicura. Per altri 724 milioni le previsioni si fondano sopra i progetti definitivi che sono già stati studiati, comunque non siano tutti ancora approvati. Infine per circa 730 milioni le estimazioni furono fatte in base a progetti di massima e a progetti in corso di studio. Per alcune poche strade soltanto, mancando studi più appropriati, si è dovuto, per farsi un criterio del loro costo preventivo, ricorrere a un confronto con altre strade in condizioni analoghe. E con questi criteri si è potuto stabilire la spesa approssimativa per la costruzione delle ferrovie complementari in 2,226 milioni.

Il problema è certamente gravissimo, ma non pauroso: è difficile, ma non mi sembra insolubile. E le difficoltà, come la Camera vede, sono principalmente finanziarie.

Vediamo ora di trovarne la soluzione. (*Segni di attenzione*).

Una delle soluzioni che a tutta prima si presenterebbe naturale, anzi anche troppo naturale, ma che, lo dichiaro fin d'ora, non mi sembra accettabile, sarebbe questa: limitare il numero delle strade da costruirsi ed eliminare una parte.

Arbib. Non ci mancherebbe altro!

Genala, ministro dei lavori pubblici. Vi pare questa, o signori, una soluzione possibile, una soluzione conveniente? Crede il Parlamento possibile di cancellare dal ruolo delle ferrovie da costruire alcune strade di cui fu già per legge riconosciuta la necessità, di cui fu sanzionata con solenne voto la costruzione per cui furono accordati con la legge del 1879 e successive dei diritti omai quesiti alle popolazioni? Crede il Parlamento che possa essere conforme alla dignità del governo di un grande Stato fare leggi per promettere grandi opere pubbliche o poi lacerare le leggi stesse, allorquando si vede che l'esecuzione di queste opere pubbliche costa più di quello che era stato preveduto? E poi, quali strade tralascere; quelle di prima, quelle di seconda, o quelle di terza categoria?

Quelle di prima? Ma se furono qui sostenute in nome degl'interessi generali, degl'interessi militari, degl'interessi politici della nazione! Quelle di seconda, o di terza categoria? Ma queste furono classificate secondo la loro presunta importanza, e ciascuna di esse ha la sua ragione o nella rete generale del regno, o nell'importanza delle località che esse toccano. Le popolazioni stesse concorrono, benchè in non larga misura, alla costruzione di queste strade. E poi fra queste quale eliminerete? La Cuneo-Ventimiglia che è già iniziata? o la Sant'Arcangelo-Fabriano? O non piuttosto le strade del mezzogiorno, dove forse più che in altre parti d'Italia, maggiore è il numero delle linee non ancora cominciate? E al danno che è già derivato a quelle provincie dalla necessità di dover fare per le loro strade studi accurati per le difficoltà dei luoghi montuosi o dei terreni fransosi, vorrete adesso aggiungere, con voto nuovo del Parlamento, anche quello che l'indugio nell'inizio debba fruttare loro la soppressione delle strade, anzi della stessa legge che assicurava loro le strade? Questo equivarrebbe alla fine di ogni autorità dello Stato in quelle provincie.

Credo, o signori, che nessun ministro e certamente non l'attuale, vi proporrebbe mai di sospendere la costruzione delle strade autorizzate dalle leggi, e volute dal paese.

Dunque senz'altre parole, le strade decretate debbono essere costruite tutte.

Ma costruitele, dicono taluni, più economicamente. E l'onorevole Lacava, se non erro, diceva: fatene una parte a binario ridotto.

Lacava. No; dissi: fatele con più economia, ma a scartamento ordinario.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Può darsi

che abbia male inteso, forse l'ha detto l'onorevole Vigoni. Ad ogni modo lasciamo i nomi, e atteniamoci ai fatti che interessano di più.

Certo qualche strada di questa categoria potrà esser costruita a binario ridotto, e difatti ce ne sono diverse concesse a consorzi di provincie e comuni che hanno adottato effettivamente questo tipo.

Ma per quelle che compongono la rete principale, e che vengono esercitate insieme alle altre, il cambiamento di binario porterebbe seri inconvenienti. Infatti esaminando accuratamente la questione si comprende per le strade di prima, seconda e terza categoria, e anche per parecchie di quelle di quarta, il binario ridotto non corrisponde ai bisogni della linea. La esperienza stessa degli studi fatti fin qui, c'insegna, che nessuna strada delle tre prime categorie, e pochissime (credo una sola) di quelle di quarta, fu fatta studiare dal Governo a binario ridotto.

E abbiamo per di più il fatto che anche talune di quelle provincie, le quali hanno costruite le strade col binario ridotto si sono, poi, affrettate, con spesa notevole, ad ampliarle, ed a portarle a binario normale come, per esempio, la provincia di Reggio e, in parte, anche quella di Parma. Ad ogni modo, se anche sarà possibile costruire a binario ridotto una o due di dette strade non ancora iniziate, il problema non muta per questo; la spesa che si risparmia sarà così piccola cosa, che non vale la pena di tenerne conto. Piuttosto è da considerare in qual modo, facendo le strade a binario normale, si possa ottenere una economia nella spesa; poichè credo che il Governo debba porre ogni cura per fare studiare le strade, effettivamente secondarie, in quel modo, che permetta il maggiore risparmio possibile.

E qui, il problema diventa essenzialmente tecnico.

Quale è il modo migliore di fare economia nella costruzione delle strade? Ma economia vera, non apparente? Non una economia che duri solo durante la costruzione, e che cessi, quando la strada si eserciti, o diventi cagione di nuove e maggiori spese?

Furono fatte in proposito varie proposte e ieri incidentalmente, ho parlato di una, discorrendo delle piattaforme stradali a quattro metri di larghezza, dell'armamento con rotaie di 21 chilogrammi a metro lineare.

Io credo che codeste siano economie apparenti, non vere. Si fa un piccolo risparmio, ma si rende

la strada quasi insufficiente al servizio pel quale è destinata, e inutile, poi, per i trasporti militari. Appena su quella strada il traffico si sviluppa (e non è tanto agevole, come si crede, prevedere gli sviluppi del traffico) bisogna ricostruirla in gran parte. Ed allora ad una spesa di costruzione fatta per economia, bisogna aggiungere una successiva spesa, spesso forte, per rifare, ampliare o consolidare la strada.

Per me credo, piuttosto, che le economie vere debbano realizzarsi in altro modo: cioè facendo, senza però esagerare, le pendenze più forti e le curve più ristrette. Girando gli ostacoli con curve ristrette e superandoli con pendenze piuttosto forti, e adottando un armamento di sufficiente resistenza da portare locomotive di montagna, noi possiamo arrivare ad una economia notevole nella spesa pur avendo un grande effetto utile dalla strada. Risparmiare, come si è suggerito di fare nell'espropriazioni per le stazioni mi pare sia un errore, perchè se non diamo alle stazioni quello sviluppo di binari morti e di scambi che sono necessari non si può fare il servizio, non si può far passare un treno mentre ne passa un altro. Purtroppo abbiamo sopra certe linee questi inconvenienti, nè giova aumentarli. Di più, quelle piccole espropriazioni che si fanno, prevedendo gli ampliamenti futuri, importano una piccola spesa oggi ma quando invece una stazione è costruita, se si devono poi per ampliarla espropriare le zone laterali, la spesa necessaria diventa di gran lunga maggiore. Ci sono degli speculatori i quali non appena si accorgono che una stazione è insufficiente al traffico si affrettano a comperare i terreni adiacenti per venderli poi a caro prezzo; e abbiamo già avuto l'esempio che dopo aperta una strada, si dovettero espropriare degli edifici appena costruiti, per allargare una stazione e costruirvi i piani caricatori. Fare le stazioni senza piani caricatori è un'economia; ma un'economia temporaria, perchè non è possibile di lasciare a lungo le stazioni prive di uno dei mezzi più necessari per il pronto trasbordo delle merci.

Del resto, onorevoli signori, contro di queste economie si sollevano come un sol uomo, non le ingerenze politiche (come forse possono credere taluni onorevoli colleghi), ma tutte le Camere di commercio, tutti gli speditori, tutti i negozianti, tutti coloro insomma che si servono della ferrovia, e con essi si solleva anche l'amor proprio delle popolazioni.

Parmi che questo breve cenno basti per dimostrare come io convenga che si debba studiare il modo di costruire le strade colla massima eco-

nomia; ma economia saggia e ben intesa, adottando il binario normale, assegnando alla piattaforma stradale la necessaria larghezza, costruendo i muri di sostegno, i ponti e le altre opere d'arte colla conveniente sezione, luce e resistenza, ed infine ricorrendo ad un armamento di tal resistenza da permettere la circolazione di pesanti locomotive, di treni accelerati senza piegarsi, senza deteriorarsi rapidamente. Credo che qualche risparmio si potrà fare sulle stazioni, eliminando da esse qualsivoglia lusso. Questo lo faccio volentieri, non soltanto sulle strade secondarie, ma anche sulle principali. Creda pure l'onorevole Giolitti che non sono punto favorevole alle grandi e monumentali stazioni; credo anzi che esse siano più un male che un bene, poichè oltre alla ingente spesa che sempre cagionano, non si prestano ad essere stabilite proprio nel centro delle città, ma sibbene devono essere erette alla periferia o in località molto distante dal centro del commercio e della vita cittadina. Molte vaste stazioni sono anche relativamente insufficienti ai bisogni sempre crescenti delle grandi città, e anzi sono molte volte quasi di imbarazzo per il servizio; specialmente, laddove accanto ad una stazione, che possiamo chiamare centrale, è necessario di fare parecchie altre stazioni, sia per la comodità dei viaggiatori, sia e principalmente per facilitare il movimento delle merci.

L'onorevole Giolitti crede che nella somma totale di lire 3,700,000, che è il preventivo portato anche dai contratti in corso per la costruzione della stazione di Trastevere a Roma, sia compresa qualche opera di lusso. Invece nulla di tutto questo. Il fabbricato viaggiatori per la stazione di Trastevere, sarà molto modesto, e non costerà molto di più di un mezzo milione.

Notisi che si tratta di una stazione della capitale del regno.

Gli altri tre milioni circa portati dai preventivi sono destinati al binario d'innesto della stazione con quella di San Paolo, ai binari di servizio e di manovra, alle tettoie e ai piani caricatori per le merci. Come si vede si spenderà una somma relativamente ingente pel servizio delle merci e una somma modesta pel servizio dei viaggiatori.

Con questo sistema, che reputo molto utile e che è stato adottato in tutte le grandi capitali d'Europa, credo che converrà fare altre stazioni in Roma, mano mano che se ne riconoscerà il bisogno. In tal modo spendendo somme relativamente modeste, si potranno stabilire le stazioni colà appunto dove ve ne è maggiore il bisogno

e ove possono soddisfare meglio e più prontamente ai comodi e ai desiderii del pubblico.

Lo stesso puossi dire della stazione di Firenze, il progetto della quale non fu già fatto ora dalle Società, come si potrebbe essere indotti a credere, dalle parole dell'onorevole Giolitti, ma già da tempo abbastanza remoto essendo stato presentato dalla cessata amministrazione delle Romane.

Il progetto fu approvato, ma ancora non si è provveduto alla sua esecuzione. Per ora non si è fatto altro che dichiarare la pubblica utilità di tale lavoro. Con ciò si impedisce quella tale speculazione, di cui fu fatto cenno dianzi, e che cominciava a manifestarsi facendo aumentare senza ragione, il prezzo dei terreni da occuparsi.

Dopo di ciò, entrerà a parlare delle economie possibili nella costruzione delle nuove ferrovie.

A questo proposito posso assicurare la Camera che il Governo prende impegno di eseguire i lavori colla massima economia, ma, nello stesso tempo, non crede opportuno di tenerne conto per diminuire le previsioni fatte.

Queste economie andranno, per così dire, a beneficio del preventivo stesso; vale a dire a rendere tanto più probabile che la spesa indicata nel preventivo non sarà superata.

Rimane dunque di nuovo ed intera questa spesa preveduta nella somma di 2226 milioni. Per vedere però in qual modo si debba far fronte a questa spesa, è necessario che noi ci facciamo prima qualche domanda: qual'è l'importo dei lavori già eseguiti? qual'è l'importo dei pagamenti fatti finora?

Per prendere una data che possa servire di base, anzi di punto di partenza per la soluzione del problema, riferiamoci senz'altro al 30 giugno 1887, cioè alla fine del corrente esercizio.

Non posso naturalmente citare che cifre approssimative, e anzi cifre tonde.

Alla fine del semestre in corso, noi avremo eseguiti lavori per un importo di circa 640 milioni, compreso il materiale.

Questi lavori vennero eseguiti sopra cinquantatré linee delle quali ventisette sono già compiute e ventisei linee ancora in corso di costruzione; di queste ultime però sono già aperti all'esercizio diciassette tronchi. Non occorre dire che più della metà della spesa fu fatta per le strade di prima categoria.

Dunque i lavori da eseguire ascendono a circa 2226 milioni. Detraendo da essi i 640 milioni, circa di lavori già fatti rimangono 1586 milioni;

che rappresentano l'importo dei lavori che si dovranno eseguire dal 1° luglio 1887 in poi.

A tale epoca le linee non iniziate si ridurranno a ben poche; cioè, di prima categoria non ve ne sarà più nessuna; di seconda, ve ne saranno quattro; di terza, undici: in tutto quindici. Quanto alle strade di quarta categoria, poi, non sono incominciati i lavori sopra dodici linee. Quindi, tutte sommate, le linee non ancora incominciate ascendono a ventisette.

Ma fra tutte quelle che più importano sono quelle di prima, seconda e terza categoria, delle quali non ve ne sono più che quindici da iniziarsi. Esse hanno uno sviluppo complessivo di circa 1140 chilometri.

Quanto ai pagamenti, se ne sono fatti, e se ne faranno, sino al 30 giugno dell'anno in corso, per circa 471 milioni. Quindi al 1° luglio 1870, si avrà:

1° lavori da fare 1,586 milioni;

2° lavori da pagare per 1755 milioni.

La differenza fra il lavoro, che si presume fatto al 30 giugno, ed i pagamenti, che si presumono fatti al 30 giugno, è di circa 169 milioni, dovuti per buona parte alle anticipazioni fruttifere ed infruttifere, a cui sono obbligati gli appaltatori, e, per un'altra parte, a quei lavori fatti nel semestre, e segnatamente negli ultimi mesi, i quali non possono venire pagati se non nel semestre successivo, a motivo dei necessari accertamenti, liquidazioni e simili.

La questione però, sebbene sia d'indole principalmente finanziaria, interessa però anche la parte tecnica. Anzi vi è una questione di potenzialità di lavoro. La quantità di lavori ferroviari, che si possono compiere annualmente ha un limite. Questo limite dipende dalla potenza di lavoro di un determinato paese, sia per riguardo alla mano d'opera, come per riguardo a tutto il resto delle provviste, che si devono fare.

La quantità del lavoro ha pure un limite economico, che può considerarsi sotto due aspetti: quello del non fare aumentare troppo il prezzo della mano d'opera, e quello del non fare aumentare troppo il prezzo delle cose e delle materie prime che occorrono per la costruzione delle strade.

Questo rincaramento della mano d'opera e dei materiali avverrebbe indubbiamente se si volesse spingere i lavori con eccessiva sollecitudine.

È a tutti noto che per eseguire molto sollecitamente certi determinati lavori conviene mutare i mezzi d'opera con cui si fanno. Nella costruzione delle gallerie, per esempio, conviene sostituire alla perforazione a mano la perforazione

meccanica, la quale, se permette di compiere più rapidamente il lavoro, è anche molto più costosa. Quindi deve essere considerata anche da questo lato la questione nel determinare la massa di lavoro da compiersi annualmente per la costruzione delle nuove linee.

Ma c'è poi anche un altro aspetto da cui la questione deve esser considerata ed è l'aspetto della concorrenza che i lavori ferroviari farebbero alle altre industrie ed all'agricoltura il giorno in cui si volesse spingerli con eccessiva alacrità.

Però la questione dell'esecuzione dei lavori, tenuto conto dei due limiti naturali accennati e che si pongono da sè, è di natura principalmente finanziaria. Ora conviene innanzi tutto considerare che dei 2226 milioni non tutti vanno a carico dello Stato. Di essi più di 80 andranno a carico delle provincie e dei comuni anche non ostante la legge del 1885. Per tal motivo l'onere che ricadrà sullo Stato risulta di circa 2145 milioni. Se da questi 2145 milioni noi leviamo ciò che si è già pagato tenendo conto della quota già pagata o anticipata dalle provincie o dai comuni, ne consegue che la somma da detrarre in cifra tonda ascenda a 450 milioni. Quindi lo Stato dei 2145 milioni ne ha già pagati 450, onde ne rimangono a pagare 1695. Questa, supponendo vero il preventivo di 2226 milioni, è la somma che è stata a carico per la costruzione di tutte le linee autorizzate, vale a dire di tutti i 6200 chilometri di ferrovie complementari.

Come risolvere questo duplice problema tecnico e finanziario?

È evidente che il Governo, il quale è uno e per quanto molteplici siano i dicasteri che lo costituiscono, deve essere guidato da un unico pensiero, bisogna che cerchi di conciliare la necessità dei lavori da eseguire, con la necessità delle finanze; l'andamento delle opere ferroviarie col credito dello Stato e col pareggio del bilancio.

Quali sono i provvedimenti che propone il Governo? Fu chiesto da parecchi oratori. (*Segni di viva attenzione*).

Fu già a questa domanda risposto per iscritto alla Giunta generale del bilancio, e fu già accennato dall'onorevole ministro delle finanze che provvedimenti concreti saranno presentati al Parlamento per il suo esame, e la sua approvazione. Tuttavia è necessario fin d'ora, dacchè il problema è venuto davanti alla Camera nell'occasione del bilancio, di tratteggiarne le linee fondamentali onde la Camera veda se il Governo è sopra una via che ad essa sembri sicura e conducente allo scopo.

Taluni oratori hanno chiesto se il Governo in-

tende di presentare dei contratti complessivi per fare concessioni di strade in blocco alle Società ferroviarie. Rispondo esplicitamente che il Governo non ha intenzione di fare contratti complessivi di concessione.

Sgombrino quindi, o signori, dall'animo ogni dubbio a questo riguardo; le voci che si sono fatte correre sono come tante altre voci, affatto insussistenti.

Quali provvedimenti dunque prenderà il Governo? Quello che si presenta da se come il più semplice.

La legge del 1879 aveva deliberato uno stanziamento massimo annuo di sessanta milioni.

La legge del 1885, benchè non esplicitamente, consentì per le costruzioni uno stanziamento di novanta, ed eventualmente di cento e due milioni l'anno; e nei bilanci di questi due bienni furono iscritti infatti 102 milioni l'anno.

Pareva allora, credendo più prossimi al vero i preventivi della legge del 1879, che quella somma fosse sufficiente non che ad eseguire, anche ad accelerare le costruzioni.

Il fatto, o per dir meglio gli studi ulteriori, hanno dimostrato che questi preventivi non erano esatti.

Nelle condizioni attuali, dunque, quale provvedimento adottare?

Aumenterà il Governo gli stanziamenti del bilancio?

È evidente che quanto più grande sarà il nuovo stanziamento, quanto più grande sarà quest'aggiunta da farsi alla somma votata dalla legge del 1885, altrettanto più rapida diverrà la costruzione delle strade ferrate della rete complementare.

Nondimeno è opportuno avvertire che la costruzione delle strade ferrate richiede tempo più breve di quello occorrente per il pagamento dei lavori; giacchè, per necessità di cose non si paga nel giorno istesso in cui un lavoro è giunto al suo compimento, perchè finita l'opera è necessario contabilizzare, liquidare, collaudare, e quindi compiere quelle altre formalità amministrative che debbono precedere l'emissione dei mandati di pagamento.

Per tal motivo la ultimazione della strada precede di un certo tempo il suo finale e completo pagamento.

L'apertura della strada all'esercizio inoltre avviene anch'essa prima non soltanto del finale pagamento, ma anche del finale compimento dei lavori. È questo un fatto che si verifica ovun-

que e per qualsiasi genere di lavoro stradale, ferroviario.

È evidente che quando un ingente capitale è stato impiegato per l'esecuzione di una strada, appena questa è in grado di poter servire all'uso pubblico deve essere aperta all'esercizio. Mancherebbe al dover suo il Governo che non lo facesse.

Perciò si incomincia a trarre frutto dagli ingenti capitali che si sono spesi anche prima che gli impegni assunti siano liquidati e saldati.

Quindi fissando l'epoca dei pagamenti si fissa implicitamente e per naturale conseguenza anche l'epoca in cui le strade potranno essere aperte all'esercizio; epoca la quale ripetesi, precederà sempre di un certo tempo non solo l'epoca del pagamento finale, ma anche l'epoca del completamento della strada.

La Camera naturalmente chiederà: ma quale stanziamento annuo ci proponete?

Qui, non posso che ripetere le dichiarazioni del ministro delle finanze; cioè che questa proposta concreta e determinata sarà fatta alla Camera con apposito disegno di legge, nel quale si indicherà anche il modo con cui si deve far fronte a questi maggiori stanziamenti. Frattanto sono autorizzato a dire, che il nuovo maggiore stanziamento sarà notevole. Esso sarà tutto quel maggiore stanziamento che potrà essere sopportato da un lato dal credito dello Stato, dall'altro dai maggiori proventi delle imposte, aumentati dalle quote di contributo, che i comuni e le provincie debbono dare, pur stando ferme le condizioni prescritte dalla legge del 1885.

E qui mi si para dinanzi una domanda fattami da alcuni oratori.

La differenza di circa 169 milioni, che passa fra ciò che avrete costruito al 30 giugno 1887 e ciò che avrete pagato fino alla stessa epoca, come la salderete?

Anche su questo credo che il Governo farà proposte concrete, giacchè è necessario mettere bene in chiaro tale questione.

Taluni di questi debiti sono debiti contrattuali fatti a termini della legge del 1881-82; altri appartengono a quella classe di debiti che nascono pel lavoro che si fa negli ultimi mesi che precedono il compimento delle opere.

Nondimeno sarebbe assai opportuno, di poter definire e liquidare anche questa materia; non tanto nell'interesse finanziario, quanto e principalmente nell'interesse amministrativo.

Non c'è dubbio che questo strascico di debiti

e questa ressa di creditori apportano un turbamento grandissimo all'amministrazione.

Convieni anche poter pagare correntemente e puntualmente perchè talune volte i lavori si arrestano e soffrono una sosta, non per ragione del lavoro, non per causa del progetto, ma per causa delle condizioni finanziarie dell'appaltatore. In genere l'appaltatore non è un banchiere. Anzi non deve nemmeno esserlo per sua natura. Quindi deve contare molto sul credito. Questo però spese volte, e per appaltatori secondari non è molto esteso, non è a lunghe scadenze; occorre la rinnovazione di cambiali a breve termine. Perciò l'appaltatore subisce egli stesso non soltanto le conseguenze del suo credito scosso, ma anche le condizioni del mercato monetario e le oscillazioni dello sconto delle Banche. Quindi a me sembra che per l'avvenire non converrebbe di valersi della legge del 1881-82 se non in una misura limitatissima in via affatto eccezionale, e solo per poter bilanciare da un anno all'altro le piccole differenze fra gli stanziamenti e le spese incontrate.

Il domandare crediti agli appaltatori, stabilire rate da pagarsi fra cinque, sei, sette anni, è cosa assolutamente inammissibile. Per il Tesoro potrebbe essere di qualche giovamento; ma l'utile non compenserebbe gli inconvenienti che ne deriverebbero all'amministrazione. E per parte mia certamente vorrei valermene o poco o punto, giacchè ho dovuto mio malgrado sperimentare gli inconvenienti amministrativi derivanti da questo sistema.

L'onorevole Sonnino nel suo discorso fatto sull'argomento delle strade ferrate, ma che mirava ad un fine molto più largo, ha preso argomento dall'articolo 9 della legge 1882 per fare varie considerazioni, che riguardano principalmente questi punti: le leggi omnibus, l'articolo 3 della legge attuale del bilancio, i capitoli complessivi, la facoltà degli storni.

Egli è entrato a criticare vivamente il sistema delle leggi omnibus, delle leggi complessive. Ha poi dimostrato che quasi come conseguenza di queste ne vengono i capitoli complessivi, e questi portano alla facoltà degli storni da articolo ad articolo, ed all'inconveniente che si continua a spendere anche quando l'articolo è ormai interamente esaurito. Come vede la Camera piuttostochè una critica contro la legge da me presentata o contro l'operato mio, questa è una critica rivolta a tutta la legislazione italiana, ed al modo come finora sono state improntate le leggi ed i capitoli del bilancio. Le leggi omnibus hanno

una antica tradizione nel Parlamento italiano, direi anzi che attualmente se ne fanno molto più di rado di quello che se ne facesse per il passato. Quelle che si fanno adesso comprendono materie di natura meno eterogenea di quelle che si sono fatte prima. Infatti nella raccolta delle leggi si possano trovare delle leggi omnibus che portano dei nomi illustri; ad esempio, i nomi del Minghetti, del Sella e di parecchi altri, nelle quali, accanto ad imposte, vi erano spese, vi erano concessioni ai comuni e dalle provincie, e nelle quali perciò si mescolavano insieme materie assolutamente diverse. Poi ci sono leggi omnibus complessive che comprendono materie, se si vuole più analoghe, ma sempre molto diverse fra loro, come ad esempio, porti, fiumi e strade insieme e via discorrendo. Ora, non voglio certamente difendere questo sistema; anzi l'onorevole Sonnino sa che non credo buon sistema quello di riunire in una legge materie che non siano intimamente connesse fra di loro.

Non credo però di dovere spingere la cosa fino a presentare tante leggi quante sono le opere dello stesso genere che si vogliono fare o autorizzare. Ad esempio si vuol fare una legge sui fiumi. Ebbene, non è già necessario di far tante leggi quanti sono i fiumi o i torrenti ai quali voi volete dare sistemazione. Si fa una legge sola che comprenda i fiumi, un'altra che comprenda i porti, un'altra che comprenda, per esempio, le strade e così via via.

In tesi generale quindi sono d'accordo con l'onorevole Sonnino. Ma quanto alle leggi che già esistono, evidentemente non posso far altro che eseguirle, e bisogna che le eseguisca così come sono.

Egli ha parlato dell'articolo 3 della legge del bilancio. Ora conviene avvertire che la legge del 1881 stabilisce una somma di 6 milioni per opere da determinarsi in avvenire. Essendo omai giunto il tempo di determinare due o tre di queste opere si poteva credere che per fare questa determinazione non occorresse di venire dinanzi al Parlamento ma bastasse la designazione del ministro. Il fondo era votato e la legge era concepita in termini che potevano lasciare adito a questa interpretazione. Ma non velli seguire questo concetto e credetti che per determinare le opere fosse pur sempre necessario di sentire il voto del Parlamento. Ed ecco quindi che alla Commissione del bilancio ho fatto la mia domanda ed ho proposto l'articolo 3 onde determinare quelle opere da stanziarsi con la legge del 1886.

A me è parso con ciò di usare tutta la mas-

sima deferenza al potere legislativo, e di fare un vero e proprio disegno di legge con questo articolo 3.

Che questo sia stampato e distribuito agli Uffici, o che venga dinanzi alla Commissione generale del bilancio, mi sembra una questione di forma da non meritare le censure della Camera.

I capitoli complessivi sono in parte la conseguenza del modo con cui sono votate le leggi; ed anche questa è una cosa antica.

Per esempio, la legge sulle strade ordinarie del 1868, (era allora ministro l'onorevole De Vincenzi) stabilisce una data somma, con stanziamenti annui in misura determinata per tutte le strade, senza determinare le quote strada per strada, come ha fatto la legge sulle strade ferrate.

La questione dei capitoli complessivi è una questione delicata che merita di esser considerata, ma è conforme alla legge. Ed anche per le strade ferrate, oltre la legge del 1879, abbiamo anche quella del 1882, che all'articolo 9, mi pare, stabilisce appunto il capitolo complessivo.

Ora l'onorevole Sonnino mi pare che domandi: ma volete voi continuare in questo sistema? Non volete voi recedere? Veramente non potrei improvvisare qui una risposta in una materia così delicata, come questa.

Sono molto abituato a rispettare le leggi quali esse sono, e prima di portare ad esse una modificazione stimo necessario di rendermi veramente conto se la modificazione è necessaria.

La legge del 1882 per quali motivi ha connesso in un capitolo solo tutte le somme per l'esecuzione delle strade ferrate?

Perchè ha pensato che la somma era ingente e che non si poteva dividere fra le varie strade, di ciascuna delle quali era ignoto se si sarebbero verificate le presunzioni dei progetti, e se le costruzioni sarebbero procedute regolarmente, tutte e nello stesso modo. Ha creduto così di evitare l'inconveniente di avere per talune strade deficienza di fondi stanziati in bilancio e, per altre, invece che fossero rimaste arretrate, esuberanza di fondi; nel qual caso la somma totale stanziata sarebbe stata insufficiente per talune strade, esuberante per altre, e sarebbe occorso aumentarla per non far subire dei ritardi ingiustificati a strade che procedevano bene.

Nondimeno come tesi generale anche qui non discordo fundamentalmente dalle osservazioni dell'onorevole Sonnino, e dalle domande degli onorevoli Laporta e Vacchelli. Prendo in considerazione la cosa; ma poichè il capitolo unico è stabilito con una legge, è necessario che venga fatta una

legge per modificare questo organamento. Ad ogni modo, nell'occasione in cui il Governo presenterà le sue proposte per i maggiori stanziamenti, la Camera vedrà se sarà il caso di fare queste modificazioni.

Per parte mia, mi propongo di studiare la cosa coll'intendimento di aderire, per quanto più è possibile ai desideri manifestati dagli onorevoli oratori, e di non arrestarmi se non a quel punto, ove credessi che dalle soverchie divisioni di capitoli potesse venir danno alle costruzioni ferroviarie. Ad ogni modo qualunque possa essere la soluzione che si proporrà, questo può ritenere la Camera di certo: che il Governo procurerà di dare tanti e tali schiarimenti e notizie di fatto sopra ciò che si spende intorno a ciascuna linea, da rendere il controllo della Commissione del bilancio, e quello della Camera, pieno, intero ed immediato.

Un'altra grossa questione fu risolta durante questa discussione dopo essere stata più volte sollevata in precedenti interrogazioni. E la questione dei mille chilometri di quarta categoria. Dopo che l'onorevole Arbib mi mosse la sua interrogazione e dopo che diedi a lui le mie risposte, qui non fu fatta che una semplice e concisa domanda, dall'onorevole Favale: Che cosa intende di fare il Governo di questi mille chilometri di quarta categoria? Di più, che cosa intende di fare di tutte le linee domandate che non saranno comprese nei mille chilometri?

Intorno alla prima parte, è inutile ripetere qui le dichiarazioni già fatte, più volte: che, cioè, sono in corso di esame le moltissime domande, che se ne sta facendo uno studio comparativo, che la Commissione deve fare le sue proposte e che il Governo, allora, risolverà. E la risoluzione, ripeto, desidero che non sia lontana, per la grande ragione che si rimane tutti a disagio: le province, i comuni, i deputati ed il Governo finchè quella questione non sia risolta.

Ma la questione più grossa è l'altra: che cosa avverrà di tutti gli altri 4 o 5000 chilometri che resterranno esclusi? Ora è evidente, dopo le dichiarazioni fatte dal Governo, intorno al probabile costo delle strade, già autorizzate per legge, che non è il caso di venir davanti alla Camera, a chiedere una aggiunta ai 1000 chilometri, e quindi ad addossarci un nuovo onere, oltre l'onere, già forte, che abbiamo. Per gli stessi 1000 chilometri approvati gli stanziamenti non potranno figurare che dopo il 1896. Venire dunque, fin d'ora a far nuove promesse, sarebbe veramente una cosa riprovevole. E non sarò, certo, io che verrò a farle.

Parmi piuttosto che ci sia un'altra via di uscita.

Non ne parlo come di un'idea maturata a fondo; ma, poichè mi sono proposto di indicare, per somme linee, quali sono gli oggetti di studio, che il Governo ha in vista, ed intorno ai quali presenterà, poi, appositi disegni di legge, così credo di dovere accennare brevemente anche a questo argomento.

Delle linee che sono state domandate, ce ne sono moltissime che hanno un interesse puramente locale; linee d'indole economica; linee che avranno un certo traffico, ma non grande; linee congiunte alle principali, ma per una via meramente secondaria, e non interessano il grande movimento delle reti italiane. Per parte mia sono sempre stato favorevole a queste piccole strade. Esse rassomigliano proprio ai ruscelli che portano le loro acque ai grandi fiumi e credo che convenga aiutarne la costruzione.

Vi è già, da molti anni, una legge in Italia, che serve appunto a ciò: ed è la legge del 1873, la cui validità è stata prolungata dalla legge del 1879, che accorda loro il sussidio annuale di lire 1000 al chilometro per 35 anni.

Noi ne abbiamo già concesse parecchie di queste strade col sussidio indicato e se ne sono già costruite per 470 chilometri; ve ne sono in via di costruzione, o per lo meno concesse per la costruzione, mi pare altri 200 chilometri.

Vede quindi la Camera che formano una piccola rete.

Quanto costa poi annualmente allo Stato questa piccola rete? 1000 lire al chilometro. Quando saranno costruite tutte, avremo una spesa di 600 o 700,000 lire l'anno, che peseranno sul bilancio dello Stato; ma contemporaneamente il bilancio dello Stato si avvantaggerà per molte vie e per molti modi per queste strade.

Ed ecco un elenco delle vie, dirò, per le quali il bilancio dello Stato, il Tesoro, senza parlare dell'economia pubblica se ne avvantaggiano. Tassa erariale sui trasporti, tassa di bollo sui biglietti e sulle spedizioni di bagagli e merci, tassa sul capitale sociale, tassa di ricchezza mobile sui redditi sociali, sullo stipendio degli impiegati, tassa di circolazione sui titoli sociali, tassa di verifica dei pesi e misure, tasse commerciali, francobolli postali per avvisi ai destinatari e marche da bollo, diritti di dogana sui materiali ed oggetti di consumo. Poi ci sono dei vantaggi che ricevono i servizi pubblici. Il servizio postale che vien fatto in parte gratuito, ed in parte con minore spesa; il servizio telegrafico, i trasporti a prezzi ridotti per conto del Ministero dell'interno, per conto del Ministero delle finanze, per conto del Ministero

della guerra. Poi in qualche luogo vi è anche la strada nazionale che in seguito alla costruzione della ferrovia può diventare provinciale. E facendo una valutazione all'ingrosso del prodotto che viene da tutto questo movimento, si va certamente a una somma non inferiore a 2000 lire all'anno.

Quindi si può affermare che da queste strade ferrate il bilancio dello Stato sente un onere di mille lire al chilometro, ma nelle varie forme già indicate, riceve in compenso un beneficio di quasi 2000 lire al chilometro. (*Commenti*).

Il problema dunque si dovrebbe risolvere in questo modo: vedere se un gran numero di queste strade non possa essere costruito mediante un sussidio maggiore di quello della legge del 1873; vale a dire elevando il sussidio da mille lire a due mila il chilometro. E il sussidio si può anche aumentare se invece di fare un semplice conto di entrata e di uscita del Tesoro, si vogliono prendere in considerazione anche altri grandi interessi che non rappresentano un introito sotto forma di tasse o sotto forma di servizio gratuito, ma che costituiscono un vero e grande vantaggio per l'economia pubblica, giacchè diminuiscono le spese di trasporto e danno valore e vigore ad energie economiche, che, altrimenti, rimarrebbero sopite.

Vede dunque la Camera che se il problema ferroviario è molto grave, non è però tale da doverci sgomentare.

Pensi il Parlamento che l'Italia ha costruito prima del 1879 circa 9000 chilometri di strade ferrate e che la spesa per questa costruzione ascendeva alla ingentissima somma, di circa tre miliardi.

Or dunque dovrà l'Italia nuova, già formata, e consolidata, con un bilancio sicuro, e la pubblica ricchezza che ogni giorno si svolge maggiormente, sgomentarsi per la costruzione di 6200 chilometri, o mettete pure, 7500, nel ventennio dal 1880, al 1900?

Si sgomenterà essa di pagare 2,226,000,000?

Questi non sono milioni gettati nella voragine di una guerra sfortunata; non sono una indennità che paghiamo al vincitore; è un patrimonio dello Stato, il quale non renderà certamente il 5 per 0/0 al bilancio dello Stato, ma senza dubbio farà crescere più o meno le entrate pubbliche, farà sviluppare le forze economiche e tributarie, tutta l'economia del paese.

Potremmo noi inscrivere oggi sul nostro bilancio 1,400 milioni di spesa se non avessimo fatto tutte le opere pubbliche e segnatamente le

opere ferroviarie? Credete che l'Italia si sarebbe politicamente così consolidata, se non avesse avvicinato l'una all'altra e serrato maggiormente le varie parti sue con la rete delle strade ferrate? Non è forse stata una delle ragioni principali della perpetua divisione dell'Italia la difficoltà delle comunicazioni, resa più grave dalla sua forma allungata? Non pensate alla necessità delle strade ferrate per la concorrenza interna ed internazionale che oggi noi combattiamo?

Parlo anche della concorrenza interna, perchè l'aver provveduto di strade solo alcune parti dello Stato, lasciando sprovvedute o poco provvedute le altre, crea una concorrenza tutta a danno di queste spostando il prezzo dei mercati, perchè il prezzo dei trasporti è un elemento che entra a determinare il costo di produzione sul mercato.

Quindi quando voi date a taluni i trasporti a grande buon mercato e mantenete altri in condizioni di viabilità tali che non possano pareggiare i primi, voi li ponete in una posizione decisamente inferiore.

E quanto alla concorrenza internazionale, credete voi che le strade ferrate e la navigazione non abbiano potentemente contribuito a rendere i prodotti più copiosi e maggiore il buon mercato?

Se lasceremo che gli altri facciano senza fare altrettanto, saremo senza dubbio battuti nel campo della concorrenza.

L'Italia non deve pensare soltanto al suo consumo interno, ma anche alla esportazione; e come potrà lottare con l'esportazione straniera se non avrà armi pari?

Pensate al numero dei chilometri di ferrovia che ha la Francia! Mi pare siano circa 35 mila; pensate a quelli dell'Austria-Ungheria, che si avvicinano ai 24 mila; pensate a quelli della Germania che superano i 38 mila e poi considerate la nostra condizione!

Anche finita tutta la rete delle complementari non avremo in tutto che 15 o 16 mila chilometri di ferrovia. Non c'è davvero di che andarne alteri. Non nego che volendo fare di simili confronti si deve tener conto anche della diversa estensione dei vari paesi e della diversa loro potenza economica. Ed è per ciò che mi astengo quasi sempre dal farne. Ma sotto l'aspetto della concorrenza nazionale, ed anche sotto l'altro della potenza politica del nostro paese, non si può disconoscere che, quanto minore sarà la rete ferroviaria del regno, quanto peggio costruita, e quanto meno servibile, altrettanto minore sarà la nostra forza economica e la nostra potenza militare,

perchè i trasporti militari, che sono una delle massime forze nelle guerre moderne, tanto più sollecitamente e prontamente si possono eseguire quanto è più vasta e meglio costruita la rete delle ferrovie.

L'onorevole Gabelli ha già notata l'importanza della quantità di materiale mobile per i movimenti militari. Infatti il materiale mobile dev'essere aumentato. Ma per fare i trasporti militari con quella sollecitudine che può essere richiesta dal bisogno non basta avere il materiale mobile bisogna aumentare le strade.

E tutto questo, o signori, che ho fugacemente accennato, spiega l'ardente desiderio delle popolazioni, che direi quasi frenesia, nel chiedere nuove strade ferrate, e nel volere la pronta costruzione di quelle decretate. Questo vi spiega ancora la sollecitudine assidua, incessante, degli onorevoli deputati. (*Commenti*).

Per me credo che il Governo deve, quanto più è possibile, assecondare questi voti in quanto riguardano le strade votate con le leggi del 1879 e posteriori; ma credo anche che lo debba fare senza scuotere menomamente il credito dello Stato e il pareggio del bilancio.

Queste, o signori, sono le considerazioni che vi presento quanto alla parte obbiettiva del problema.

Se a voi piace poi di giudicare in quest'incontro anche l'operato mio, vi prego di farlo, e anzi di farlo severamente. Ma vogliate, facendolo, considerare che forse non mai, come in questi quattro anni, il Ministero dei lavori pubblici ha avuta tanta mole di questioni difficili da risolvere, ha avute tante leggi difficili da eseguire. Considerate che una sola di queste leggi è mia; le altre non furono proposte da me, ma le ho eseguite con lealtà e con fermezza, e sono venuto a dirvi schiettamente gli effetti di esse ed a proporvi i provvedimenti necessari per dare loro esecuzione. Considerate infine che quella grande legge del riordinamento ferroviario, difficile per sè stessa, per la natura sua, per molti interessi che turba o che temono di esser turbati, resa difficile poi per gli organamenti nuovi che si sono dovuti fare, diventa più difficile ancora perchè nella esecuzione di essa si sentono tuttavia le conseguenze di quella lotta grande ed aspra che per farla approvare è stata combattuta nella Camera e nel paese! Considerate tutto questo, e poi giudicate! (*Benissimo! Bravo! — Segni di approvazione*).

Presidente. Onorevole Baccarini, ha facoltà di parlare per fatto personale.

Baccarini. (*Segni d'attenzione*). Onorevoli colleghi! Due fatti mi paiono emersi ad evidenza da questa lunga ed interessante discussione: primo, la prova manifesta che le Convenzioni ferroviarie del 1885 non hanno risolta, ma rimessa a nuovo la questione ferroviaria; secondo, la persistente serenità dell'egregio ministro dei lavori pubblici nella fede dei miracoli che ormai da quattro anni ci annunzia sempre e che non riesce a tradurre in atto giammai. Mi duole e mi fa pena di non poter partecipare a questa sua fede, ma non per questo pretendo di scuoterla o di sfatarla.

Della prova imperfetta, fatta almeno finora, delle Convenzioni ferroviarie rispetto all'esercizio non voglio occuparmi; lo farò in sede speciale, ma soltanto quando nessuno potrà oppormi, che non è passato ancora tempo sufficiente per poter giudicare degli effetti di una legge di così grande importanza.

Avrei desiderato di poter fare altrettanto per ciò che riguarda le costruzioni ferroviarie, imperocchè io non sento nessun desiderio di esumare cose, che ormai dovrebbero appartenere alla storia; ma, o signori, le risposte date per iscritto alla Commissione del bilancio, e il temperatissimo discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici mi fanno obbligo non di trattare la vera questione delle costruzioni ferroviaria, ma di esporvi alcune considerazioni retrospettive, ed alcune altre in via di preliminare ammonizione contro i pericoli, che a me paiono già affacciarsi sull'orizzonte, di nuove leggi, che credo fatali all'interesse del paese.

Sarò costretto, o signori, di andar ricordando anche l'onorevole presidente del Consiglio, ma mi affretto a dichiarare che non lo farò per trarne ragione di critica sulla sua opera passata, anzi premetto che delle leggi buone o cattive che abbiamo *perpetrate* insieme (*Si ride*) io mi dichiaro sempre solidale per gli effetti politici, per gli effetti parlamentari, ed anche per le conseguenze finanziarie nel suo insieme considerate; perchè non è una novità per alcuno, come sin dal 1879 io sempre abbia dichiarato e dal banco di ministro e da quello di deputato, che eccedenze di spese vi sarebbero, e forti, anche di mezzo miliardo, sulle previsioni fatte nella legge del 1879.

Nel 1877 l'onorevole Depretis presentò un primo disegno di legge per l'esercizio e la costruzione delle ferrovie.

Per ciò che concerne la costruzione quel disegno di legge era fondato su questo principio: costruire un dato numero di strade importantissime a complemento della grande rete dello Stato,

sussidiare la costruzione di parecchie altre linee di interesse provinciale ed interprovinciale.

I sussidi considerati in quella legge erano tali che poi si riconobbero troppo gravi per le provincie.

Una prima attenuazione a questa parte del disegno di legge fu fatta sotto il Ministero Cairoli, e principalmente da me, con la legge proposta il 18 maggio 1878.

Quella legge, o signori, era fondata sugli stessi principii di quella dell'onorevole Depretis del 1877. Per dirla in brevi parole leggo un brano della relazione dell'onorevole Morana sul disegno di legge del Ministero Cairoli.

“ Il progetto di legge presentato dal ministro, prende le mosse dal concetto che lo Stato costruisca direttamente le linee di interesse internazionale e le nazionali di primo e di secondo ordine, semprechè per queste ultime i comuni e le provincie abbiano preso formale impegno del pagamento del decimo o del quinto del prezzo di costruzione, rata dalla legge messa a loro carico a titolo di quota di concorso.

“ Ciò stante, l'obbligo e la facoltà delle costruzioni concesse allo Stato si limita *in modo assoluto* alle linee di prima categoria, ed *in modo relativo* alle linee di seconda e terza categoria. Per le altre linee, cioè per quelle della quarta e della quinta, i termini sono invertiti; l'ente interessato diventa l'intraprenditore e lo Stato non assume altro obbligo all'infuori del concorso promesso. ”

Ora, signori, io sono nella necessità di esporvi con altre brevissime parole, quale sia stato invece il concetto fondamentale, di quella che divenne poi la legge del 1879, discussa sotto il Ministero Depretis, ma in alcune parti, non dirò combattuta, oppugnata da me da questo banco di deputato, specialmente in ciò che riguardava un soverchio accrescimento della spesa.

Quella legge per le risultanze dell'esame della Commissione, presieduta dall'onorevole Depretis, e di cui fu relatore l'onorevole Morana, convertì il principio dell'obbligatorietà delle costruzioni fra l'uno e l'altro ente di cui vi ho parlato; e mise interamente a carico dello Stato l'obbligo delle costruzioni medesime.

Basta prendere in mano le tabelle unite al disegno di legge del 1878 e quelle unite alla legge del 1879 per riscontrare, che per le tre prime categorie rimase fermo il principio che lo Stato fosse il costruttore; e fu invertito per la quarta e quinta (riunite poi in una sola), prescrivendo

egualmente che lo Stato, da sovventore che era unicamente con la legge del 1878, divenisse costruttore diretto, invece della industria privata a mezzo di concessioni alle provincie.

Ed io poneva fin d'allora in avvertenza sulle grandi spese, cui si sarebbe andati incontro per quella via, molto più coll'aggiungimento sempre crescente di nuove linee, e lo faceva, fra altre, con queste parole:

“ Passi giganteschi voi avete veduto quanti ne abbiamo già fatti dal 1870 ad oggi, con le varie proposte fino a quella che è in discussione. Ne abbiamo fatti tanti che sempre più allontanandosi l'orizzonte, la vista ormai rimane annebbiata, e non si vede più se là dentro vi sia il bene od il male del paese. ”

E così io giudicavo l'invertimento del principio fondamentale della legge, quando si volle rendere lo Stato costruttore universale:

“ A questo concetto la Commissione contrappone quest'altro, che ho già accennato e che accennò anche più incisivamente l'onorevole Plebano, vale a dire che lo Stato deve fare tutto: dev'essere il costruttore, l'esercente, il negoziatore universale. ”

Io allora combatteva questa estensione di attribuzioni dello Stato anche per ragioni di ordine politico. E questo potrà servire non tanto per risposta ad accuse indirizzate a me, quanto o soprattutto come ricordo storico che si connette all'osservazione fatta dall'onorevole Sonnino, sui pericoli, che si corrono dando facoltà illimitate al potere esecutivo. Io diceva allora:

“ Immaginatevi, signori, il potere esecutivo padrone delle sorti di decine e decine di linee, quando sia lo Stato obbligato a costruirle, volenti o nolenti gli interessati! Come si determina l'ordine di priorità delle linee, senza nessun criterio? La politica qui avrà un ginoco anche maggiore che col progetto Depretis del 1877.

“ Io ho fatto sparire il primo pericolo (quello di rendere lo Stato costruttore di tutto), e combatto perchè sparisca anche il secondo (il pericolo politico). Qui non è questione nè di destra, nè di sinistra, perchè nessuno sa chi sarà al potere quando si costruirà una linea piuttosto che un'altra. ”

La legge del 1879 conteneva pertanto i pericoli tecnici, a cui alludeva l'onorevole Gabelli, della contemporaneità di troppe linee da mettere in esecuzione, ed i pericoli politici accennati dall'onorevole Sonnino per il soverchio potere che si

concentrava nelle mani dello Stato. Ebbene e l'uno e l'altro, o signori, io tengo a dichiarare che finchè e fin dove ho potuto, ho cercato di evitare ed ho combattuto. Il mio unico peccato, se peccato può considerarsi, perchè a me non pare ancora tale, è stato quello di avere io, caduto l'onorevole Depretis e ritornato capo del Governo l'onorevole Cairoli, consentito di presentare il disegno di legge, dopo il voto della Camera, al Senato. Ma non ho cambiato mai d'opinione riguardo al merito intrinseco di quella legge. Io raccomandai al Senato di approvarla senza nessuna variante perchè mi pareva che data una così solenne promessa a tutte le parti della nazione, nessun uomo politico potesse più pensare di ritirarla, quali che ne fossero le conseguenze. Per altro io dichiarai fin dal primo giorno in Senato, che mi sarei adoprato per correggere i difetti capitali della legge.

E per quanto fu da me, tutta la forza di cui potevo disporre la misi in opera per raggiungere questo intento. E legai le mani al Governo, cominciando da me, con le leggi del 1881 e del 1882, colle quali resi impossibile l'arbitrio ministeriale nella scelta delle linee. La legge aveva stabilito qual'era il grado d'importanza di ciascuna linea. Io non poteva scegliere, per esempio, nella seconda categoria una linea piuttosto che un'altra per darle la preferenza.

Io doveva considerarle tutte di eguale importanza, perchè così aveva voluto il Parlamento. Il ministro delle finanze poteva coadiuvare, e in quel tempo mi coadiuvò come poteva, (mi spiegherò meglio più tardi) suggerendo i provvedimenti finanziari atti ad affrettare la costruzione delle linee.

Per ora consenta la Camera che brevissimamente l'intrattenga della scala semintonata, che fu percorsa dalla prima proposta all'ultima conclusione.

L'onorevole Depretis nel 1877 aveva proposto la costruzione di 3222 chilometri per 826 milioni di spesa complessiva. Accenno quel disegno di legge come punto di partenza, ma tralascio di fare confronti con le leggi posteriori perchè, salvo qualche linea di più introdotta da me nella legge del 1878, per mantenere la promessa data fino dal 1862, e non mantenuta, ad alcune provincie, e più specialmente per riparare alla mancata costruzione dell'Aquila-Rieti e della Termoli-Campobasso; e salvo l'aggiunta di qualche altra linea, i progetti del 1877 e del 1878 tecnicamente e finanziariamente non avevano grosse differenze.

E comincio i paragoni del disegno di legge del 1878, perchè a quello si tenterebbe di far risalire

le conseguenze di maggiori spese che si sono lamentate di poi.

La prima, seconda e terza categoria insieme erano proposte da me in 1632 chilometri per l'importo chilometrico di 323,535 lire.

Lungo il cammino, con la relazione Morana si andò a 2,271 chilometri con il costo chilometrico di 295,800 lire. Poi venne il rimaneggiamento del disegno di legge fatto dall'onorevole Depretis al tempo in cui era ministro dei lavori pubblici il compianto Mezzanotte e relatore l'onorevole Grimaldi, e con esso fu portata la proposta a 4155 chilometri, riducendo il costo chilometrico a 238,095 lire. Di poi la Camera stessa fece parecchie aggiunte, per le quali si arrivò a 4,579 chilometri e al costo chilometrico di 234,640 lire.

Ora, o signori, io non faccio critiche, perchè penso che quando uomini politici hanno approvato una legge, possono discuterla anche nei suoi cattivi effetti, con l'intendimento di migliorarla, ma non con quello di ripudiare la responsabilità, o del proprio voto e della propria approvazione; e ripeto, io non mi occupo di responsabilità politiche; però sono conservatore di quel granello di reputazione che abbia potuto acquistarmi (almeno di senso comune) col lungo studio, e colla lunga pratica nelle pubbliche amministrazioni, ed in questo senso non consento che mi si renda corresponsabile di previsioni che io non ho mai fatte e che anzi ho combattute.

Nel progetto del 1878 fu adunque da me valutato ad oltre 323,000 lire il costo medio chilometrico delle linee indicate in esso nominativamente, escluso il materiale mobile e senza l'interesse del capitale.

L'altro ieri l'onorevole Gabelli leggeva a questo proposito un brano del discorso, che fu poi il tripode delle sue maggiori fortune, del mio amico onorevole Grimaldi.

Io mi permisi d'interromperlo dicendo che egli leggeva la prima edizione.

Con ciò non volli dire che non fosse vero ed esatto quello che egli leggeva; solamente intendeva di dire che in quel brano non era detto tutto quello che riguardava le mie previsioni.

L'onorevole Grimaldi se ne serviva per avere nella mia povera opinione un appoggio al suo argomento, ma non era un giudizio sulle previsioni precedenti.

Quel brano, per fortuna, è breve, e suona così:

“ Quali sono gli oneri che verranno allo Stato da queste nuove costruzioni e concessioni di fer-

rovie in aggiunta a quelli attuali per impegni in corso? A questa domanda rispondono gli allegati uniti al presente disegno di legge.

“ Per queste ferrovie che sono quelle enumerate negli articoli 2, 3 e 5 del presente disegno di legge, si hanno dei progetti, se non definitivi e di esecuzione, almeno abbastanza circostanziati ed attendibili per poterne desumere il costo approssimativo, e d'altronde ogniquale volta vi era qualche dubbio sulla spesa, abbiamo aumentato le previsioni; onde la cifra complessiva di 528 milioni per 1632 chilometri di ferrovia, che ragguaglia a più di 320,000 lire al chilometro, senza tener conto del materiale mobile o degli interessi del capitale durante la costruzione, può ritenersi nel suo complesso abbastanza prossima al vero. ”

Quella che espressi allora, o signori, è ancora adesso la mia opinione. Il fatto lo dimostrerà, a legge compiuta.

Le previsioni relative ai 1632 chilometri che, per linee determinate erano indicati nella mia legge, io credo, anche adesso, che fossero fondate sulle maggiori garanzie che si possono avere con progetti di massima (e molti di questi anche sommari), di cui allora si poteva unicamente disporre. Quella previsione equivaleva in complesso a forse 370,000 lire per chilometro; ed il fatto proverà che non era molto discosta dal vero.

Ma se così è, come si viene oggi a parlar di un miliardo di maggiori spese? Ve l'ho detto, o signori. Se avete tenuto dietro alla scala dei numeri, di cui vi ho testè parlato, vale a dire all'aumento dei chilometri dalla proposta del 1878 alla legge del 1879 ne avrete in parte la spiegazione. Con l'aumento dei chilometri, non fu aumentata, in corrispondenza, la spesa; ma, sia perchè non c'era tempo di fare studi, sia perchè mancavano completamente i progetti, molte linee furono introdotte per un prezzo assolutamente insussistente. Ricordate che fu ribassato il costo medio chilometrico di oltre 100,000 lire, e vi renderete conto di tutto.

Ma non basta, o signori. La previsione delle 323,000 lire per chilometro, fatta da me, pareva ancora troppo larga a quel tempo, tanto che voi trovate a pagina 17 del disegno di legge, modificato dagli onorevoli Depretis e Mezzanotte, un rapporto (10 maggio 1879), in risposta alle domande della Commissione, in cui è detto:

“ Il concetto di doversi applicare in larga scala i sistemi più economici e, dove torna conveniente, anche lo scartamento ridotto, nelle nuove costru-

zioni, fu, come è noto, raccomandato da quasi tutti gli oratori che alla Camera presero la parola nella recente discussione sul progetto di legge numero 57. »

E per questa raccomandazione di applicare largamente i sistemi economici, il Ministero propose una riduzione, sul prezzo delle mie previsioni, di 4. 50 per cento sulla seconda categoria, e del 10. 40 per cento sulla terza.

Voi quindi vedrete nelle tabelle della legge del 1882, conformi a quelle del 1879, portate tutte le riduzioni corrispondenti nella somma totale di 50,833,000 lire.

Un'altro notevole coefficiente di aumento fu la riduzione della spesa per le linee delle ultime due categorie.

Di linee di quarta e quinta categoria, secondo il progetto del 1878, se ne potevano costruire 2062 chilometri, ed il costo chilometrico previsto nella legge del 1878 era di 147,087 lire, senza il materiale mobile e senza l'interesse del capitale. Con la legge del 1879 questo prezzo venne ridotto a lire 109,872.

E la ragione principale è in questa risposta data allora dal ministro alla Commissione del bilancio.

« L'onere di lire 19,200,000 per la costruzione dei 1000 chilometri di ferrovie di questa categoria deriva dalla pura e semplice applicazione dei criteri, di cui all'articolo 11 del progetto di legge modificato da codesta onorevole Commissione.

« Rappresenta cioè il detto onere i quattro decimi della spesa complessiva calcolata per questa categoria, in quanto che il conto chilometrico venne limitato a 80,000 lire al chilometro. » E qui dà le ragioni della riduzione.

La minima previsione di spesa fatta da me nel 1878 per le linee di ultima categoria, senza materiale mobile, e senza interesse del capitale, era di 120,000 lire.

Il Ministero d'allora, nella riforma del progetto fatta durante la discussione della Camera, ridusse questo costo chilometrico di un terzo, vale a dire lo ridusse a 80,000 lire.

In tutt'ocò, o signori, voi trovate il filo d'Arianna che conduce a spiegare, senza nessuna sorpresa, le maggiori spese che possono verificarsi nell'esecuzione della legge del 1879 rispetto alle previsioni.

E ciò vi dico, non in ordine di critica, ma in ordine di fatto.

Dopo tutto però resta il maggior costo della linea ed in una scala molto notevole.

Come è possibile sentirsi rispondere, che il

corpo del Genio civile abbia uomini così ignari del costo, approssimativo almeno, delle costruzioni delle strade ferrate, dopo tante costruzioni che sono pur state fatte in Italia?

Signori, anche questo è un tema, il quale diventa oramai doloroso, sia per lo scredito che si getta impunemente ed ingiustamente sopra un corpo, nel quale, come in tutti i corpi di questo mondo, *sunt bona mixta malis*, sia perchè sopra cento progetti, che hanno servito di base alle previsioni della legge del 1879 e precedenti, forse nemmeno il 5 per 100 appartengono agli ingegneri del corpo del Genio civile.

Le previsioni furono dedotte quasi tutte da progetti di ingegneri, sia appartenenti alle Società, che attualmente esercitano le grandi reti dello Stato, sia appartenenti a Società, che domandavano concessioni dell'una o dell'altra linea.

Io vi potrei citare una infinità di esempi, ma mi limiterò a pochissimi.

La Novara-Pino. Voi avete sentito quante volte questa linea abbia servito e all'onorevole ministro e a parecchi oratori di tema obbligatorio per spiegare i grandi spropositi del Genio civile.

Ebbene, o signori, la previsione di 20 milioni che non io, ma l'onorevole Depretis nel 1877, ha iscritto nel disegno di legge, ha questa origine. Un ispettore del Genio civile di molto merito, mandato sul luogo a far un rapporto per la scelta della linea che era allora tanto contrastata, riferì, in base a due progetti, applicando all'uno gli elementi di prezzo dell'altro, per farne il parallelo esatto.

Uno di questi progetti apparteneva ad un distintissimo ingegnere ancora vivente, l'ingegnere Vincenzo Soldati, che molti di voi conoscono, l'altro ad un illustre ingegnere che è morto, e che molti conoscevano certamente, l'ingegnere Tatti di Milano.

Il primo progetto valutava la linea in lire 20,180,000, il secondo, quello del Tatti, che si staccava da Gallarate invece che da Sesto Calende, calcolava il costo in 25 milioni. Altri progetti credo che vi fossero, ma io dichiaro che non li ho mai veduti, perchè quand'ero ministro non faceva l'ingegnere, se non quanto occorreva per rendermi conto delle proposte che mi venivano presentate, nè mi sono mai permesso di emettere il mio giudizio assoluto sul merito tecnico e sulla scelta di uno piuttosto che di un'altro progetto. Credo però che vi fosse anche un altro progetto fatto dall'egregio nostro collega l'onorevole Gabelli...

Gabelli Federico. Domando di parlare per fatto personale.

Baccarini... perchè egli stesso lo disse durante la discussione della legge del 1879. Io non ricordo la cifra a cui, secondo quel progetto, ammontasse il costo della linea, ma certamente anche col suo si sarebbero avuti se non 20 almeno 15 milioni di disavanzo, ciò che non avrebbe cambiato la questione. Egli potrebbe rispondermi che bisognava che avesse eseguito personalmente il progetto, per poter meritare la colpa d'imprevidenza; ma con questo ragionamento, se si potessero risuscitare tutti gl'ingegneri che sono morti, essi risponderebbero la stessa cosa.

La Parma-Spezia. La Parma-Spezia costerà molto più del preventivo.

Ebbene, la spesa relativa a questa linea fu inserita nel disegno di legge dell'onorevole Depretis nel 1877 (e prima ancora) in base a progetti dell'illustre ingegnere Lanino, di un ingegnere francese poi e di un ingegnere distinto, che passò poi al Genio civile, l'ingegnere Artom. Il Lanino valutò la linea a 40 milioni; l'ingegnere del Genio civile la valutò 46; ne costerà 60 o 70 benchè io non sappia realmente quanto. Ma, signori, sapete perchè costerà tanto di più? Ve lo dico in brevissime parole. In quei progetti la galleria del Borgallo era di cinque chilometri scarsi, capitava in un terreno arenario, ed aveva pendenze anche abbastanza notevoli. Il ministro della guerra, per giuste considerazioni militari, manifestò il desiderio che fosse resa praticabile questa linea con pendenze più miti, e con altre facilitazioni, sulle quali è inutile che io mi diffonda.

Ciò condusse dapprima ad un abbassamento del vertice della galleria di 100 metri, il che potè permettere la costruzione della linea in molto migliori condizioni altimetriche; ma accadde che l'abbassamento portò la galleria attraverso un banco di argille schistose e ne prolungò il tracciato da cinque a quasi nove chilometri.

E non basta, o signori. In questi ultimi mesi, credo ancora per ragioni militari, si è ordinato di duplicare la galleria.

Il progetto valutava la spesa di una galleria di cinque chilometri ad un semplice binario, la costruzione concerne una galleria di nove chilometri a doppio binario, e in terreno assai più difficile di quello originariamente previsto e prescelto.

Io vi ho spiegato con ciò la metà, o i due

terzi forse di maggiore spesa che vi sarà per la Parma-Spezia: io non critico, espongo.

Passiamo alla Faenza-Firenze. Ebbene, è forse il Genio civile che ha progettato la Faenza-Firenze? Non c'è mai entrato. Sono progetti di vari ingegneri, a cominciare dal defunto ed illustre padre Antonelli.

Io non vi enumero i progetti: dico solo che fu incaricata di riferire dall'onorevole Depretis nel 1877 una Commissione composta di uomini espertissimi, dei quali qualcuno appartenente alla Società delle ferrovie meridionali, che valutano a 36 milioni il costo della linea Faenza-Firenze. Io non so quanto costerà quella linea; so che essendosi cambiato il punto di sbocco da Pontassieve a Firenze, il costo fu elevato a 40 milioni. Quanto ai progetti esecutivi e alla direzione dei lavori furono da me commessi ad un ingegnere distintissimo, non del Genio civile, ma della Società delle Romane prima, ora dell'Adriatica, l'ingegnere Tarducci, che molti di voi conoscono ed apprezzano.

Un egregio ingegnere del Genio civile ha diretto i progetti definitivi e la costruzione della Roma-Sulmona, linea che avrebbe potuto dar luogo a gravi conseguenze finanziarie perchè di difficilissima costruzione. Ebbene, questo ingegnere, sulla previsione di 56 milioni, riuscirà ad ottenere qualche risparmio a linea compiuta. Eppure, con grande mio dispiacere, onorevole ministro, ho appreso che a questo ingegnere, a differenza di altri che furono premiati per progetti e lavori pessimamente riusciti, come ai Giovi, è toccata la sorte di avere una punizione invece di un premio, essendo stato saltato nella promozione che veramente egli meritava. Non ne faccio colpa all'onorevole ministro: so che c'è un Comitato che dà i voti, ma dico che quello è un voto ingiusto, che l'onorevole ministro, trattandosi di voto consultivo, ha sempre modo di correggere.

Vengo alla succursale dei Giovi, di cui avete sentito parlare con molte lamenteanze. Ebbene, o signori, la succursale dei Giovi è un vero e madornale errore del Genio civile; sono dolente di doverlo dire, ma così è.

Della succursale dei Giovi anzitutto io posso parlare liberamente, inquantochè nemmeno lontanamente appartiene alle mie previsioni. Accennai ad essa in una tabella illustrativa del progetto del 1878, ma come a linea dell'avvenire, di cui si sarebbe forse sentita la necessità per gli aumenti di traffico tra Genova e Torino, soggiungendo che avrebbe avuto bisogno di molti studi prima di concretarne la proposta.

Ciò nonostante, le osservazioni fatte in questa Camera durante la discussione della legge del 1879, bastarono a far includere la succursale dei Giovi con una previsione di *sedici* milioni, ed io non so da quali dati quei *sedici* milioni venissero fuori, e come e perchè se ne appagasse l'onorevole Depretis, che li accettò, e li incluse nelle sue previsioni. Io so soltanto che, sopra indicazioni del progetto esecutivo ormai concretato, nella tabella del 1882 trovai modo di elevare la cifra fino a 21 milioni, di gran lunga chiaritasi poi anch'essa insufficiente.

L'onorevole Gabelli disse l'altro ieri che questa linea avea costato per studi non so quante migliaia di lire per chilometro, e sarà verissimo perchè, aggiungo io, forse nessuna altra linea fu studiata sotto tanti punti di vista.

Se l'onorevole Gabelli, od alcun altro, avrà occasione di porre l'occhio sul mio disegno di legge del 1882, vi troverà allegata una relazione in data 8 dicembre 1881, con la firma degli ispettori Imperatori, Borgnini e Bussi, che va da pagina 11 a pagina 41 di stampa degli atti del Parlamento. Quella Commissione da me inviata sul luogo, appunto per l'importanza della linea, esaminò sei o sette progetti pressochè esecutivi e non semplicemente di massima. Nessuno di quei progetti andava al di là dei 27 milioni; qualcuno era di 22, ciò dipendendo dall'andamento adottato.

Dopo questi fu fatto un settimo od ottavo progetto, che è quello che si eseguisce, con galleria di quasi nove chilometri e con diminuzione di spesa.

Ma non basta. A quel progetto di legge troveranno allegata una nota della direzione dell'esercizio dell'Alta Italia, firmata Massa, che va da pagina 42 a pagina 50, e verte sullo stesso argomento della scelta della linea succursale dei Giovi.

Ora, o signori, in nessuna di quelle relazioni è fatto cenno delle enormi difficoltà geologiche e tecniche, che poi si sono incontrate all'atto materiale della esecuzione!

Volete dunque che le prevedesse il ministro dei lavori pubblici, qualunque fosse, il quale non sapeva allora nemmeno in che valle si progettasse codesta linea?

L'obbligo suo era quello di far studiare la linea. Difatti, ripeto, nessuna linea è stata mai studiata tanto, e da uomini competentissimi, quanto la linea succursale dei Giovi.

Costerà essa molto, o signori? — Costerà tre

volte tanto più di quello che era stata preven-
tivata.

Egli è, o signori, che la fallibilità umana non risparmia nemmeno gli uomini più competenti in materia di grandi costruzioni.

Altre volte, specialmente durante la discussione delle Convenzioni, vi ho parlato dei grandi eccessi di spesa verificatisi sulle previsioni per linee studiate e dirette da valentissimi ingegneri, non dello Stato, ma delle Società: ad esempio, la Pontebba, il Gottardo e tante altre.

Io non voglio dire cosa nemmeno lontanamente spiacevole all'onorevole Gabelli. Ma siccome egli giudica troppo spesso, non dirò poco equamente, perchè non ho diritto di pretendere alla sua benevolenza, ma poco esattamente dell'opera altrui, così mi permetta di dirgli a mia volta che una parte della responsabilità delle fallite previsioni l'ha anche lui. (*Harità*).

E non dico che l'ha anche lui soltanto perchè egli, quanto me, stava su questi banchi quando si discuteva la legge del 1879; ed io più di lui combattei gli eccessi immancabili della spesa.

Per questo solo fatto però non lo ricorderei nemmeno; ma egli è, o signori, che nelle previsioni insufficienti della legge 1879 e precedenti, ebbe la sua parte anche l'onorevole Gabelli. Obligato a consultare ancora gli Atti parlamentari, per un certo sentimento di necessaria difesa, almeno dal lato tecnico dell'opera mia, rileggeva l'altro ieri il progetto di legge dell'onorevole Depretis e vi trovai sotto il n. 139 (a) un documento intitolato: "Allegati tecnici che accompagnano il progetto di legge." Sono relazioni fatte da Commissioni incaricate dall'onorevole Depretis di giudicare dell'attendibilità dei progetti tecnici per valersene a base della legge: opera prudente, che nessuno potrà disapprovare.

Ebbene a pagina 106 ecco quel che si legge:

"Di queste due linee (Lucera-Foggia e Foggia-Manfredonia, e tutti quelli che le conoscono sanno che si tratta di linee facilissime e di nessuna difficoltà) di queste due linee era già stato nel 1871 compilato un progetto dall'ingegnere Federico Gabelli, secondo il quale il tronco Lucera-Foggia avrebbe una lunghezza di 18,925 metri e quello Foggia-Manfredonia di 36,400. Il costo di questi due tronchi si faceva ascondere alla somma complessiva di lire 3,364,333; ma avendo la provincia aperte trattative, ecc."

Or bene: apro la relazione ultima pubblicata dall'onorevole Genala al 30 giugno 1885 e vi trovo: Linea di Manfredonia-Foggia impostata

nelle leggi 1877-78-79 per una previsione di lire 2,800,000; spesa a tutto il 30 giugno 1885 lire 3,864,000, vale a dire un milione di eccedenza sulla sola Foggia-Manfredonia, seppure è ancora liquidata, e rimane da costruire per intero la linea di Foggia a Lucera! (*Si ride*).

Non sono adunque soltanto gl'ingegneri del Governo, i quali non sanno fare esattamente le previsioni!

Quanta sia la fallibilità degli umani, e quanto poco essa rispetti anche coloro che paiono i più competenti, potrebbe dedursi da un'altro esempio dello stesso onorevole Gabelli.

L'onorevole Gabelli scrisse nel 1874 una relazione sul progetto Spaventa, che naturalmente criticava e disapprovava in tutto perchè egli stesso si vantò più di una volta di aver combattuto e di combattere tutti i ministri passati, presenti e futuri. (*Harità*).

In quella relazione esamina la proposta per la Salmona-Roma, per la quale l'onorevole Spaventa domandava 64 milioni, spendendo una pagina a dimostrare che quella linea costerà più di 100 milioni. Non ne costerà invece che 56!

Se l'onorevole Depretis avesse adottato la previsione di cento milioni, la spesa sarebbe stata dentro quella cifra, ma non sarebbe stata meno inesatta perchè non è detto che le previsioni siano sbagliate solo quando eccedono in meno, e non quando soverchiamente eccedono in più. Sarebbe stata una fortuna avere 64 milioni di avanzo; ma la previsione tecnica non vi avrebbe fatto una gran bella figura.

Se non che, o signori, con questo rimando di errori, di difetti, di osservazioni postume non si mette in essere nulla, e poco si serve al pubblico interesse. (*Bravo!*)

Passerò pertanto all'esame delle maggiori spese sia pel passato che pel futuro.

E qui farò alcune considerazioni con nessun intendimento di critica, ma con l'intendimento di pregare il Governo a ponderare, molto più di quello che non sembri siasi fatto fin qui, a ponderare assai questo grave argomento.

Imperocchè, o signori, dalle risposte scritte e parlate dell'onorevole ministro c'è da rimanero sconfortati per le contraddizioni continue e per l'oscurità che rimane sopra le intenzioni sue e sopra i veri risultati della legge del 1879, per la parte finora applicata. Può essere che io m'inganni, ma non lo credo.

A pagina 72 della relazione della Commissione del bilancio è detto: lavori eseguiti 520 milioni; lavori pagati 435 milioni. Ebbene a pagina 74-75

vi sono due prospetti. In uno è detto: Prospetto della spesa che si presume occorrere per la costruzione delle ferrovie autorizzate con la legge 29 luglio 1879. Nell'altro sono esposte le lunghezze delle linee previste con la legge, quelle delle linee già aperte per intero all'esercizio, quelle delle linee in costruzione, quelle delle linee da costruire, ecc. Questi due prospetti presentano dunque gli elementi per poter dedurre quale sia l'eccesso di previsione rispetto ai lavori compiuti, almeno per le linee in esercizio, e quali sieno gli eccessi di spesa preveduti per quelle che restano ancora da costruirsi.

Abbiamo adunque 520 milioni di lavori eseguiti.

In altra pagina della relazione è detto che la spesa fatta con gli stanziamenti della legge del 1879 dà un'eccedenza di cento milioni; e questa infatti è ammissibile, perchè nella relazione pubblicata al primo luglio 1885 sta scritto che le maggiori spese fino allora ammontavano a 63 milioni e qualche centinaio di migliaia di lire. Accetto adunque i 100 milioni e ve ne concederò anche 200 in appresso; intanto faccio questo ragionamento semplicissimo:

La legge prevedeva una spesa complessiva di un miliardo e 267 milioni per 6000 chilometri.

Or bene, levate i 520 milioni spesi nei lavori che si sono eseguiti e vi rimangono circa 700 milioni per quelli da eseguirsi, perchè quegli altri 40 o 50 milioni probabilmente riguardano le due linee delle Calabro-Sicule che sono passate agli impegni precedenti e le concessioni date con contratti *a forfait* per le linee di quarta categoria.

Può esservi qualche milione in più o in meno, ma io faccio il ragionamento all'ingrosso.

Restano dunque circa 700 milioni per lavori da eseguirsi.

Ora io domando: se su 520 milioni, ossia per poco più di un terzo dell'importo totale della legge, è occorsa una maggiore spesa di 100 milioni, per gli altri 700 milioni devono occorrere 976 milioni di maggiore spesa? (*Sensazione*).

Onorevole ministro, io confesso di non averci capito nulla; e perciò la prego di fare studiare questa questione, perchè l'annuncio di quasi mille milioni occorrenti per compiere la rete, è un tal paradosso, è una tal contraddizione, che non riesco a rendermene conto per nessun verso.

Ma non basta: siamo ancora infinitamente lontani dal poterne render conto con gli stessi prospetti delle pagine 74 e 75 della Commissione del bilancio, nei quali si leggono le risposte e

le cifre ufficiali del Ministero. Osservate la colonna *B* della pagina 74. Là sta scritto: " Importare dei lavori delle linee aperte per intero all'esercizio: somma, 185,491,302. " A pagina 75 poi sta scritto: " Lunghezza delle linee aperte per intero all'esercizio, 1550 chilometri. " E sono divisi in categoria 1^a, 2^a, 3^a e 4^a.

Io faccio un semplice conto. Prendo i 185 milioni della spesa, li divido per i 1550 chilometri, ed ottengo un costo medio di 120,000 lire. Ora, o signori, se abbiamo fatto 1550 chilometri di strade con 120,000 lire a chilometro, io dico: aggiungiamoci pure altre 80,000 per liquidazioni, lavori complementari, ecc., e arriveremo a 200,000, ciò che per tutti i 1550 chilometri ci darebbe poco più di 300 milioni. Ma i 1550 chilometri sono la quarta parte delle lunghezze previste, le quali sono in complesso di circa 6000 chilometri.

Ora dunque, se un quarto dei lavori previsti dalla legge abbiamo potuto eseguirli con la somma che vi ho indicato in misura anche maggiore di quella denunziataci dal ministro, dovremmo dedurne perfino che siamo ancora nelle previsioni della legge 1879.

E qui torno a dire: non voglio discutere, posso astenermi dal criticare, ma come volete con questi elementi di calcolo persuadere che poi lavori da farsi occorre quasi un miliardo di maggiore spesa?

No, o signori. Questa è una questione che non è studiata, e di gran lunga non è studiata per quel che merita la sua grande importanza.

Io non farò aggiunte, come potrei, alle scandalose cifre, che altri vi hanno annunziate, e specialmente gli onorevoli Saporito e Pantano; cifre che il ministro avrebbe fatto molto bene a smentire, ma che pur troppo, almeno in gran parte, saranno vere. Non farò aggiunte: dirò soltanto che quello che accade in Sicilia, onorevole ministro, è uno scandalo vero, e dovrà farvi pentire di non aver lasciato sussistere le disposizioni delle vecchie leggi, per cui il Governo aveva diritto di domandare il licenziamento, per una ragione o per un'altra, di certi direttori. (Bene! a sinistra.) E questo comandava e comanda la dignità del Governo.

Un saggio però della via, per cui si giunge a tali enormi cifre debbo pur darvelo, sempre più per ispiegarvi come avvengano necessariamente certe maggiori spese, o come ne avverranno delle assolutamente non necessarie, con la previsione dei 976 milioni.

Signori, io spazio per l'Italia; non ho prefe-

renze regionali di nessuna specie; per conseguenza, quando mi sentirete parlare di Napoli, di Genova, o di Lecco, fate conto che sia la stessa cosa; io nutro eguali sentimenti per tutte le parti dell'Italia nostra. Ho propugnato certe linee, e son qui per propugnarle ancora; ma enormità come quelle che mi si presentano, le combatto, in qualunque regione le incontri. (Bene! a sinistra).

Signori, la legge del 1879 aveva questo principale fondamento: che tutte le linee che non avevano una capitale importanza, e che, per conseguenza non erano classificate in prima categoria dovessero esser costruite con la maggiore economia compatibile con la importanza delle linee stesse e con le necessità di un servizio abbastanza lodevole. Io mi feci dovere di consultare gli uomini più competenti che vi erano e vi sono ancora in Italia, perchè fossero stabilite le norme tecniche per l'adempimento di questa prescrizione assoluta della legge del 1879; e nominai una Commissione, la quale, il 27 luglio 1879, fece il suo rapporto.

Quella Commissione era composta di 4 membri del Genio civile, di 3 dei migliori ingegneri delle Società, Mantegazza, Lanino ed Agazzi, i quali sono, anche oggi, illustrazioni delle presenti Società ferroviarie, e di distintissimi ingegneri, non appartenenti nè al Governo, nè alle Società, come il Cigliano, per la meccanica, il Rivera e l'Olivieri come costruttori e scrittori di linee economiche, il Soldati, di cui ho già parlato; aggiungendo il Rota ed il Saccardo, attuali ispettori o capi di divisione al Ministero, per segretarii. Questi furono gli uomini, i quali dopo lunghi studi ed esami, avendo consultati anche altri, come ne avevano facoltà col decreto d'istituzione, fecero le proposte che tutti conoscete, e furono diramate a tutti gli uffici. Su quelle norme furono compilati tutti i progetti d'esecuzione delle linee, almeno a mio tempo. Ora volete sapere che cosa è avvenuto di queste istruzioni? In parte ve l'ha detto ieri l'onorevole ministro: le linee a 4 metri sono troppo strette, gli armamenti a 27 chilogrammi non sono possibili.

Genala, ministro dei lavori pubblici. A 21.

Baccarini. E via via di questo passo.

Sapete perchè tutto questo non è possibile dopo il 1° luglio 1885? Ve lo dirò io; non è più possibile perchè alle Società non torna conto che sia possibile. (ilarità). Le strade economiche di tutte le categorie potete vederle come si costruiscono. Fate una passeggiata sulla linea Aquila-Rieti, o sulla Campobasso-Benevento, ed avrete un esempio di prima e seconda categoria.

Andate nei dintorni di Milano, di Torino, di Modena, di Parma, ecc., dove questo sistema è già applicato, e vedrete come là si trovi un servizio per queste linee economiche, che è infinitamente migliore, e più comodo che non sia quello dei grandi carrozzoni delle ferrovie ordinarie.

Si tratta oramai o signori, che le linee secondarie debbono essere il ricovero di tutti i materiali di scarto, e delle locomotive che non possono più funzionare nelle grandi linee.

Torna molto comodo, o signori, di avere un ospedale per 20 anni per codesti ammalati. (*Uarietà*).

Ora pensate un po' alle conseguenze finanziarie. Da allora in poi si rifanno le linee già in esercizio allargando i terrapieni, cambiando le rotaie, per portarle al peso di 37 chilogrammi, come se si trattasse della linea dei Giovi, come se si trattasse della linea Roma-Napoli.

Questo vi dà un esempio degli effetti dello sconvolgimento introdotto, non si sa perchè, nei criteri del Governo, in quanto alla esecuzione della legge 1879; e secondo me, o signori, le leggi vanno eseguite per quel che sono, ovvero vanno cambiate. (*Benissimo!*).

Fino a che non sieno cambiate, nessun Governo ha il diritto di interpretarle a suo modo, ma ha lo stretto dovere di eseguirle come sono chiaramente scritte, come furono votate dai Parlamenti.

Molti di voi ricordano, che, durante la discussione della legge del 1879, fu proposta e propugnata con grande calore una linea di una certa importanza, di molta importanza, se volete, almeno per una regione, la linea Lecco-Colico, che non era scritta in nessuna categoria.

L'onorevole Depretis e l'onorevole Grimaldi si sbracciarono a persuadere che questa linea si sarebbe fatta, assegnandola alla quarta categoria; anzi si finì per deliberarne la preferenza.

Voi troverete un comma apposito nella legge del 1879, che fu una eccezione, per la quale alla linea Lecco-Colico si accordò il diritto di precedenza sui 1530 chilometri di quarta categoria per linee innominate.

Questa linea era prevista per poco meno di otto milioni, e se anche il progetto fosse rimasto in tale misura voleva dire un peso di circa 3,600,000 lire per le provincie interessate; ma due terzi, e, forse, quattro quinti toccavano alla povera provincia della Valtellina.

Era un peso incomportabile ed io, discutendosi la legge del 1882, feci addirittura atto di coraggio e proposi di passare in seconda categoria la linea Lecco-Colico; dal momento che si doveva ese-

guire, per renderne possibile l'esecuzione, bisognava passarla in seconda categoria, non potendosi in prima, perchè sarebbe stato necessario che appartenesse a quella grande categoria di linee, che completano veramente la rete nazionale.

Del resto in seconda era iscritta la sua prosecuzione da Colico a Chiavenna.

Fu dato l'incarico ad un distintissimo ingegnere lombardo, che dal 1860 in poi scrive e stampa libri e fa progetti prima per i passaggi alpini, poi per altre ferrovie, l'ingegnere Vanossi, che nomino a cagion d'onore e che non appartiene al Genio civile, nè alle Società.

Io lo pregai di assumere la direzione della Colico-Chiavenna e di fare gli studi della Lecco-Colico come praticissimo delle località; e così avvenne di fatto. Quest'ingegnere compilò il progetto con le norme della Commissione di cui ho parlato, in armonia con la legge, calcolando la spesa in otto milioni. Il Consiglio superiore lo esamina; trova che, ad onta si tratti di 8 milioni, in corrispondenza quasi precisa con le previsioni primitive, pure non erano state per intero osservate le norme delle costruzioni economiche. Secondo quelle norme le curve potevano restringersi ad un raggio di 300 metri ed egli l'aveva proposte di 400. Il Consiglio superiore non approvò il progetto, ordinandone la riforma per ridurlo alle strette norme prescritte dalla Commissione; ed egli rifece il progetto e ridusse la spesa a lire 7,500,000.

Votate le Convenzioni, l'onorevole ministro invita la Società a fare un'offerta su questo progetto. La Società naturalmente rifà il progetto; e sapete a quanto ammonta il progetto rifatto? Ammonta a 20 milioni. (*Oh! oh!*)

Ma perchè? Leggete i giornali della Lombardia e ve lo diranno: la linea Lecco-Colico è il primo tratto del traforo dello Spluga, per andare in Svizzera; ed ecco per la Società trovato il punto di appoggio.

Io auguro che possa soddisfarsi il lungo desiderio di quelle provincie di avere un passaggio alpino, che sbocchi sul lago di Como, ma non so se gli interessi nazionali lo comporteranno. So una cosa sola: che se si vuol costruire quella linea, come un primo passo per un futuro valico alpino, c'è un mezzo molto semplice: proporre con apposita legge di cambiare la categoria della linea domandando 20 milioni invece di 8, salvo inoltre di provvedere a maggiori lavori per la Colico-Chiavenna.

Intanto, o signori, la ragione del maggior costo è questa sola, che si cambia capricciosamente

tracciato ed invece di cercare, per avere un po' di economia, di evitare un'opera d'arte, una galleria, si tira diritto attraverso i monti, si piantano viadotti, anche se si possono evitare e si trova così facilmente che la linea costa 20 milioni. Sarà bello, ma non è conforme alla legge.

Onde io vi domando: sono di questa fatta le maggiori spese, di cui vorrete comporre i 976 milioni?

Fatelo, se volete, ma con nuove leggi. Nessuno vi ha autorizzato a cambiare categoria, posto e modo di costruzione alle linee della legge del 1879 contro le precise disposizioni della legge medesima (*Benissimo!*).

Infatti, lo stesso onorevole Genala, quando gli faceva comodo, durante la discussione delle Convenzioni, diceva che non tutte le linee si possono costruire con le stesse norme tecniche, perchè hanno una diversa importanza; ora invece ho sentito cantare le glorie delle grandi linee, anche per quei tratti (non ne voglio nominare alcuno), che non renderanno mille lire a chilometro, nemmeno di qui a cinquant'anni.

Molte voci. Si riposi! si riposi!

Baccarini. Non vorrei essere indiscreto. (*No, no!*)

Presidente. Desidera riposare?

Baccarini. Se mi dà cinque minuti?

Presidente. Riposi pure.

(*Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

(*La seduta sospesa alle 5.50 è ripresa alle 5.55.*)

Presidente. Onorevole Baccarini, ha facoltà di continuare il suo discorso.

Baccarini. Passando ora alla maggiore spesa per i lavori che ancora restano a compiere per una somma così eccessiva (almeno parmi) come quella che ci annuncia oggi l'onorevole ministro dei lavori pubblici in 976 milioni, sia che comprenda o non comprenda le nuove linee di Napoli e di Genova, io sarei d'avviso che l'onorevole ministro, o per meglio dire il Governo, a cautela propria, ed a tutela vera degli interessi dello Stato, dovesse fare un gran conto dell'esperienza passata.

Egli ci ha detto nella relazione del bilancio che i lavori eseguiti ascendono a 520 milioni; oggi ha parlato di una cifra maggiore, e se così è, potrà trarne maggior insegnamento.

Quei lavori sono stati tutti eseguiti sopra progetti che egli dice sbagliati, perchè mal fatti; sono stati diretti da ingegneri che non hanno, a suo parere, sufficiente pratica per garantirne la buona esecuzione, e più specialmente per garantire dagli eccessi di spesa, e dalle liti.

Tuttociò almeno, onorevole ministro, dovrebbe essere un grande aiuto per uscire dal ginepraio futuro, imperocchè nel futuro saranno costrutte le strade sopra progetti eccellenti, di impossibile fallibilità e saranno dirette da ingegneri, che hanno infuso lo spirito santo, e per conseguenza non esportano a nessuna lite, a nessuna maggiore spesa.

Sarebbe curioso che i lavori eseguiti con cattivi progetti e diretti da persone incapaci, finissero per costar meno di quelli che saranno fatti sopra progetti ottimi e diretti da capacissime persone! Sarebbe questo un risultato che ripugnerebbe alla coscienza nazionale (*Approvazioni*).

Io penso pertanto che il Governo consulterà sopra questa grave materia persone di incontestato valore nella materia, e non vorrà fare, come per la legge del 1885, che, in apparenza almeno, fu portata qui senza che potesse essere confortata dal voto di nessun corpo ufficiale, di nessuna Commissione speciale per la materia tecnica, di un voto qualsiasi, che rassicurasse.

E questa raccomandazione la faccio sulla considerazione della inesplicabile dichiarazione fatta dall'onorevole ministro alla Commissione e confermata ieri nel suo discorso; che vi sieno, cioè, pericoli o mancanza di dignità da parte del Governo nel mettere in pubblico le cifre del risultato finale dei nuovi progetti per i lavori ferroviari in confronto con quelle dei progetti degli Uffici governativi.

Io di codesti pericoli non ne ho mai temuti. Si aveva anzi in altri tempi l'abitudine di rendere pubblici i risultati degli studi tecnici di qualunque natura, ed io ricordo che ne faceva un bollettino settimanale, che metteva a disposizione di chi avesse creduto valersene.

A me pare di vedere in questo rifiuto del Governo la prosecuzione del sistema che si è tenuto nella discussione della legge delle convenzioni.

Molti di voi ricorderanno che anche allora furono rifiutati dal Governo alla Commissione ed alla Camera molti documenti che si invocavano come necessari da parecchi di noi per essere pienamente illuminati.

È un errore questo rifiuto, onorevole ministro.

Il Governo può trattare come vuole, e non isvelare anzi tempo il segreto delle trattative. Ma per far ciò non è necessario che sieno tenute segrete le cifre finali, a cui conducono i nuovi progetti in confronto cogli antichi.

Ond'è che insisto sulla necessità di un esame fatto da persone veramente capaci ed imparziali

(e ve n'ha molte ancora, onorevole ministro) che possano consigliare il Governo.

E ci insisto tanto più dopo quello che, con dolore, ho dovuto ascoltare ieri dall'onorevole ministro sul costo delle linee delle grandi reti esistenti.

Per giustificare l'enorme somma di denaro che si richiederà per i futuri lavori, ha avuto bisogno di cominciare dal mettere in dubbio l'esattezza delle cifre sul costo chilometrico delle vecchie linee, esposte in 24 relazioni annuali ed ufficiali dal 1860 al 1884.

Sì, signori, bisognava che tutti coloro che dal 1860 in poi si sono occupati di render conto al pubblico, in nome del Governo, con relazioni tutte depositate in Parlamento, fossero preventivamente d'accordo a sbagliare i loro rendiconti e a diminuire gli importi effettivi; perchè si potesse venir qui a dire che non rappresentano la verità.

Ieri l'onorevole ministro ci ha detto che le linee italiane costano 320,000 lire a chilometro senza il materiale mobile, senza...

Genala, ministro dei lavori pubblici. Con...

Baccarini. ... gli interessi. So che 24 relazioni ufficiali smentiscono questa asserzione; so che nell'ultima relazione ufficiale presentata alla Camera dall'onorevole Genala stesso fino al 30 giugno 1885 leggo ancora queste cifre, ad esclusione del materiale mobile e dell'interesse del capitale. I 3701 chilometri di proprietà dell'Alta Italia, hanno costato chilometricamente in media 291,511 lire; so che la rete delle Romane, di 1707 chilometri, ha costato 281,975 lire; so che la rete meridionale, di 1847 chilometri, ha costato lire 267,144; so che le Calabro-Sicule, di cui si accampa sempre l'enorme costo, a tutto il dicembre 1884 costavano 253,586 e non 790,000 lire, come prima o poi ha detto l'onorevole ministro. So che la rete veneta, che molti di voi conoscono, è stata costruita con la spesa di 94,118 lire al chilometro; so che la Sicula occidentale è stata costruita pochi anni addietro con una spesa chilometrica di lire 206,282; so che la media generale delle ferrovie italiane non ascende, al 31 dicembre 1884, al disopra di un costo medio di lire 263,407; so che un'infinità di linee di questa rete costano a chilometro infinitamente meno di quel che si annuncia per le consimili linee future.

Per non tediare la Camera con minuti confronti mi permetterò, occorrendo, e previo assenso dell'onorevole presidente, di allegare al mio discorso qualche prospetto, a dimostrazione maggiore di questo e di altri precedenti argomenti.

Non basta, o signori. Per darci una spiegazione di codeste maggiori spese l'onorevole ministro sente anche il bisogno di esporci un altro paradosso, ed è che le reti esistenti comprendono le linee di più facile esecuzione, e che le altre da costruirsi ancora per la legge del 1879 sono le linee di massima difficoltà e perciò di più grande costo. A me, signori, ascoltando queste dichiarazioni pareva di essere in un nuovo mondo. Ma, come! per le linee ormai di terza e di quarta categoria, vale a dire d'interesse locale, dove si possono introdurre tutti i miglioramenti della scienza moderna nel senso della economia, linee per le quali si possono ricercare in fin dei conti tutti quei ripieghi di pendenze e di andamenti tortuosi che conducono a vere e grandi economie, si dovrà andare incontro ad un dispendio maggiore di quello incontrato per le linee esistenti?!

Della legge del 1879 è già eseguita la Novara-Pino: è eseguita in massima parte e per più della metà pagata la succursale dei Giovi: è eseguita una gran parte della Parma-Spezia, una gran parte della Faenza-Firenze: la Solmona-Roma è ormai finita; sono compiute la Ivrea-Aosta e parecchie linee della Lombardia, dove sono pure molto più cari che nelle provincie meridionali e la mano d'opera e i materiali e le espropriazioni, e sento dirmi che quel che resta è di più difficile e di più costosa esecuzione delle linee esistenti!

Ma dunque non presentava molto maggior difficoltà la linea del Cenisio, col traforo monumentale che ha preceduto tutti gli altri? Non avrà maggiore importanza la linea da Torino a Genova, che rende 140 mila lire al chilometro? Non avrà maggiore importanza la Ligure, che costa 700 e tante mila lire al chilometro? Non avrà maggiore importanza di queste linee secondarie la linea della Porretta, che costa 800 mila lire al chilometro? La traversata dell'Appennino di Fossato, quella di Foggia, quella di Potenza, tutte le principali linee della Sicilia, avranno avuto minori difficoltà della Castelvetro-Porto Empedocle, che corre sulla spiaggia e di cui la provincia aveva chiesto la costruzione a scartamento ridotto? Io, signori, non mi renda conto di così curiose affermazioni. Ripeto, non parlo per criticare l'opera di alcuno, ma raccomando, scongiuro il Governo di non fermarsi ad alcuna considerazione di partito e di ponderare assai i passi che sta per fare su questa via, che può riuscire molto pericolosa. (*Movimenti*).

Ad ogni modo, che che sia per essere, delle mag-

giori spese ce ne farono e ce ne saranno. Come provvedere? Per il passato intanto bisogna che io riconfessi di non capirci nulla, perchè le somme messe a disposizione dalle leggi del 1879 e del 1875 bastano per pagare anche tutti i 520 milioni, di cui si è parlato più sopra e rimarrebbero ancora disponibili parecchie decine di milioni. Infatti, o signori, gli assegni della legge del 1879 per le linee di prima, seconda, terza e quarta categoria, esclusi gl' impegni precedenti, ammontano ad oltre 330 milioni, somma che le provincie hanno aumentato, per quanto disse l'onorevole Giolitti, di circa 43 milioni; sicchè è divenuta di 373 milioni.

Inoltre l'articolo 2 della legge del 1885 stabilisce che i milioni ricavati dalla vendita del materiale mobile serviranno per 133 milioni ai lavori dell'allegato B, per 15 milioni a provviste di materiale mobile, per qualche altra somma alle perdite degli stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa (pei quali del resto con altra legge si richiede un'altra volta la stessa somma) e per il resto, cioè per 110 milioni all'incirca, serviranno ai lavori della legge del 1879 e della legge del 1882 che è poi la stessa cosa.

E così la somma di 373 milioni diventava di 483 eccedente di quasi 50 milioni i pagamenti fatti in lire 435, come ci annuncia il ministro nella relazione del bilancio. Mi pare che con questa somma c'era ancora da poter lavorare, essendo che le ultime rate dei lavori si pagano molto tempo dopo la loro ultimazione.

Ma c'è di più. La legge del 1882 aveva precacciato il mezzo al Governo di affrettare i lavori e di avere i danari occorrenti al di là della somma di 60 milioni stanziata annualmente dalla legge 1879. Onorevole ministro, è anche quella del 1882 una legge dello Stato, che deve essere eseguita.

Questa legge prescrive un'anticipazione fruttifera o infruttifera da farsi dagli appaltatori.

Ieri l'altro l'onorevole ministro delle finanze accennava un po' inesattamente, (ma il bene che gli voglio è tanto che non intendo nemmeno di rettificarlo (*Movimenti*) e lo dico sinceramente) accennava, ripeto, al pagamento dell'interesse del cinque per cento, di cui si dice tanto male senza averlo sperimentato. Ma buono o cattivo che fosse quell'espedito, di milioni nelle casse dello Stato doveva farne entrare.

Ora io resto colpito come la Commissione del bilancio non sia riuscita a farsi dire dall'onorevole ministro, quanti milioni doveva avere incassati per anticipazioni degli appaltatori, e quanti ne ebbe di fatto. Io sono rimasto come statua di sale, quando ho letto che questo sistema delle

anticipazioni è cominciato ad entrare in esercizio sceleratamente nel luglio 1885. Ma ricorderete tutti come l'onorevole ministro fin dal suo primo comparire cominciò a mettere quasi in ridicolo questo mezzo di procurarsi il denaro, e a dire, (non so con quanto compiacimento del suo collega delle finanze che l'aveva immaginato, proposto e difeso), che questo espediente non era applicabile. Io non voglio andare al di là del mio mestiere rifacendo la difesa finanziaria di quell'espedito, ma vi dico: poichè la legge c'è, perchè non si eseguisce? Avreste dovuto disporre già di 120 milioni per le anticipazioni degli appaltatori.

L'onorevole ministro, senza aspettare l'esito di nessuna esperienza, fin dal suo primo apparire venne di netto all'abolizione di questo sistema. C'era una Commissione nominata da me e dall'onorevole Magliani che stava studiando lo stesso sistema in vigore nel Belgio (È uno Stato che può darci dei punti in materia finanziaria e ferroviaria) specialmente in rapporto alla emissione di certificati per munirne gli appaltatori, affinché potessero servirsene come titolo di credito per procurarsi del denaro. Di quello studio della relativa Commissione non si seppe più nulla, ed io ci rimisi perfino l'opuscolo che conteneva le norme di applicazione di quel sistema, che avevo fatto venire dal Belgio, e che desidererei almeno mi fosse restituito. (*Harità*).

Ma, o signori, è cosa molto seria. La legge del 1882 faceva obbligo al Governo di usare lo spedito delle anticipazioni. E molto più gli faceva quest'obbligo per non rimanere allo scoperto coi pagamenti dei lavori intrapresi sotto l'egida delle corrispondenti disposizioni legislative. È avvenuto invece che l'onorevole ministro, non tenendo conto della legge, e dei contratti fatti in base alla medesima, si diede a far pagare in corrente, senza preoccupazione delle conseguenze, tutti i crediti che gli appaltatori avevano contratti con lo Stato a patto di anticipazioni, e perciò invece di ribassare il 15 per cento avevano ribassato il 2 od il 3. A me consta che l'onorevole ministro ha pagato indebitamente più di 30 milioni. Una delle imprese (non ho difficoltà di far nomi quando non offendo le persone) è quella per la succursale dei Giovi. Il contratto per la succursale dei Giovi portava che, durante i due anni o tre della costruzione, si dovevano far pagamenti che non arrivavano a 2 milioni; gli altri 13 milioni si dovevano pagare in 8 o 9 anni, a rate che troverete nella tabella della legge 1882. Furono pagati tutti! Ora, quando leggo certi giornali che se la pigliano con le imprese che guadagnano milioni, io domando;

che colpa ne hanno se vengono esonerate per fatto spontaneo del Governo dal pagare lo sconto alla Banca Nazionale, con cui avevano fatto già contratti regolari, per procurarsi le anticipazioni? Avrebbero dovuto rifiutare esse un regalo che offrivasi loro dall'amministrazione dello Stato? (*Si ride*).

Di questa guisa, ripeto, furono pagati più di 30 milioni, e la Commissione del bilancio si contenta di sentirsi rispondere che non fu domandata nessuna anticipazione fino al 30 giugno 1885. Essa, secondo me, doveva chiedere perchè non fu domandata.

Che cosa n'è avvenuto? Che, pagando quelli che non dovevano avere, vennero a mancare i danari, per pagar quelli che dovevano avere. (*ilarità*).

Curioso poi il modo, con cui, venuti i nodi al pettine, si voleva rimediare, trattenendo sulle rate dovute le rate imprudentemente pagate. Se non che nei contratti coi terzi, i capitolati non fanno obbligo al Governo, ma gli lasciano facoltà di pagare a pronta cassa od a respiro; l'appaltatore è obbligato a fare anticipazioni, soltanto se il Governo lo vuole. E così dev'essere nei rapporti tra il Governo e le Imprese; ma tra il Governo e la legge, le cose vanno ben diversamente.

Si potrà non appaltare certi lavori col patto delle anticipazioni, ma, appaltandoli con quel patto, non siete più liberi di rinunciare in massa alle anticipazioni stesse sotto pena di trovarvi allo scoperto per quella parte dei pagamenti, per la quale in bilancio non trovasi assegnata nemmeno una lira.

Non vi piace quel sistema, abolitelo e sostituitgliene un altro; ma fate un'altra legge, e non sostituite alla legge il vostro capriccio.

Ammetto che in qualche caso, per torre di mezzo una lite, per fare una transazione, si possa consentire ad un pagamento parziale che si avrebbe diritto di ritardare. Ma da ciò al costituire della eccezione una regola, continuando a pagare rate, per le quali non avete alcun fondo in bilancio, per poi venirci a dire che i fondi sono insufficienti, troppo ci corre. Ed è ciò che a me fa l'effetto, che si sostituisca l'arbitrio all'esecuzione pura e semplice della legge.

Poichè sono a trattare di questi inconvenienti, mi permetta la Camera di fare una domanda che con mia sorpresa non ho sentito fare ancora all'onorevole ministro.

L'onorevole ministro è d'avviso che coi progetti precedenti, quelli compresi che ha fatto fare egli stesso dal Genio civile, si va incontro a gravi

spese maggiori; ed io lo ammetto, salvo la misura.

Potrei osservare soltanto che molto più affrettati sono i progetti nuovi allestiti in pochi mesi dalle Società, ma vi rinunzio. E domando unicamente, perchè egli che conosce così bene la via di non cadere in errore, ha fatto inscrivere nella legge del 1885 la somma di soli 90 milioni per costruire 1000 chilometri di ferrovie? Egli che viene a dirci che occorrono 359,000 lire per chilometro di rete complementare, qualunque sia la categoria, come non s'è avvisto che, invece di 90 milioni, bisognava metterne forse 400?

Dopo questo esempio perchè parla della imperfezione delle previsioni altrui? Provveda meglio alle sue.

Quando pertanto afferma che occorrono 976 milioni di maggiori spese per la legge del 1879, rispondo che, dato che ciò sia vero, la maggiore spesa effettiva sarà invece di quasi 1400 milioni, per effetto dei 1000 chilometri che egli ha iscritti nella legge del 1885.

Non sarebbe esatto che la maggiore spesa si fermi al miliardo. Ad ogni modo tenga conto di questa osservazione come di un'avvertenza.

Mi permetta la Camera, giacchè ho nominato i mille chilometri, di fare ancora una osservazione al Governo.

Ho sentito richiedere, e rispondere con una grande imperturbabilità, quando si farà la distribuzione dei mille chilometri fra le provincie e comuni, che hanno presentato domande.

Tengo a mettere in avvertenza il Governo, che, a mio modo di vedere, sta per commettere un'altra vera incostituzionalità.

Donde ricava il Governo il diritto di distribuire i mille chilometri fra diverse linee, quando la legge stanziava la spesa nell'undecimo anno dal 1885?

Si crede esso propriamente autorizzato a preoccupare, per non dire usurpare il diritto dei futuri Ministeri?

Il Governo d'oggi ha tutto il diritto di fare le concessioni, linea per linea, a chi vuole anticiparne la spesa, perchè la legge del 1879 gliene dà il modo e l'obbligo; ma quando non c'è la anticipazione e lo Stato deve costruire direttamente, non lo può fare che con i fondi stanziati in bilancio; ed è curioso per lo meno che si pretenda disporre dei fondi, dieci anni prima che la legge lo consenta.

Ricordiamoci che le domande eccedono i 6000 chilometri, ed anche che il decreto che farà l'onorevole Genala potrebb'essere distrutto, in ipotesi,

da un ministro qualunque siasi dei lavori pubblici, entro il decennio, perchè i Governi futuri avranno anche essi le loro mire, i loro bisogni (le loro simpatie, mi sento suggerire); io non vado tanto in là, ma, dico, avranno insomma un diritto uguale a quello del Governo presente.

Pertanto io credo, che per molte ragioni i mille chilometri non dovrebbero essere distribuiti troppo anzi tempo, perchè si soddisferebbe ai bisogni di troppo pochi, e si solleverebbero invece troppi malcontenti.

Ed ora, o signori, vi tedierò ancora brevemente, almeno spero, per mettervi sott'occhio, a fin di bene e possibilmente per trovare i mezzi di correggere gli errori passati e presenti, alcuni abusi od almeno alcuni fatti che a me paiono veramente abusivi.

Ho già accennato a quello relativo alle anticipazioni, delle quali si assolverebbero gli appaltatori e non ci ritorno sopra; ma dirò di qualche abuso di potere che sta nascosto nelle pieghe del disegno di legge dei 90 milioni per maggiori spese così dette di liquidazione.

È curioso anzitutto che con la legge, che sta dinanzi all'esame della Commissione generale del bilancio, si vengano a chiedere 90 milioni per pagare delle spese, alle quali fu già provveduto chiaramente coll'articolo 2 della legge del 1885.

Quel progetto dei 90 milioni considera quasi tutte spese maggiori per opere, per le quali furono inclusi 169 milioni nella legge del 1879; ad esempio per completare le Calabro-Sicule, per ultimare la liquidazione delle Liguri, pel conto capitale dell'Alt'Italia e delle Calabro-Sicule, per le linee di Vallelunga e delle Caldare, ecc. ecc.

Ebbene, la legge del 1885 ha già provveduto per pagare queste spese, perchè quella legge nel suo articolo 2° stabilisce chiaramente quanto segue:

“ Le somme che dai concessionari saranno versate nelle casse dello Stato in pagamento del materiale mobile, ecc. (si tratta dei 265 milioni), serviranno ai lavori dell'allegato B per 133 milioni. Si provvederà pure coll'anzidetta somma alle spese indicate dall'articolo 2 della legge 2 luglio 1882 (che riguarda il deficit degli stabilimenti Pietrarsa e Granili) ed al rimborso della spesa per la strada ferrata di Cancellò-Castellammare, ecc.

“ La somma residuale verrà destinata fino a 15 milioni per provvista di nuovo materiale mobile delle tre reti Adriatica, Mediterranea e Sicula. Il di più verrà destinato al fondo per la costruzione delle strade ferrate complementari au-

torizzate colle leggi del 1879, 23 luglio 1881 e 5 luglio 1882. ”

Ma la legge del 1879, che non istò a leggere perchè la ricordate tutti, comprende 169 milioni precisamente per queste liquidazioni.

Ora, di che cosa ha bisogno il Governo? Avrebbe bisogno di una legge sanatoria delle irregolarità commesse con la esecuzione di non poche opere eseguite senza autorizzazione di legge, ma non certamente di nuovi fondi per quelle autorizzate con le leggi surricordate, perchè il ha provveduti quella del 1885. Dove li ha impiegati il ministro dei lavori pubblici, o il ministro delle finanze, o dove intende impiegarli i 110 milioni di residuo, di cui parlai già prima d'ora?

Mi pare di sentirmi rispondere, li impieghiamo nella Roma-Napoli e nella Genova-Acqui-Asti. Ma, onorevole ministro, non vi è nessuna legge che vi autorizzi a fare questo. E non solo, ma quando vi fosse una legge, come dite voi, che per interpretazione comprendesse queste due linee, allora vi farei un'altra domanda: donde traete che si possano adoperare i fondi, finora stanziati, per costruir prima le linee che non erano nemmeno comprese nella legge del 1879, usurpandoli a quelle che hanno la loro assegnazione fissa nella legge del 1882?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma no: vanno nel fondo stesso.

Baccarini. Come pretendete di poter costruire con precedenza quelle che erano un'eccezione? Chi è di voi che vuol cedere il fondo della propria linea per vederne costruire un'altra non autorizzata mai da alcuna legge? È giusto questo, o no? Io lo lascio considerare a chiunque abbia un giusto concetto di una amministrazione corretta, e della regolarità dei bilanci, pur prescindendo dalla facoltà astratta di costruire l'una o l'altra linea; cosa che per la linea Genova-Ovada-Acqui-Asti luminosamente ha dimostrato non sussistere l'onorevole Sonnino, e che io potrei ripetere per la Roma-Napoli. (*Movimenti*).

Io, o signori, parlo di cose, a cui sono interessato più di ogni altro, perchè sono io che ho presentata la legge per la Roma-Napoli, io che ho presentato quella per la Genova-Acqui-Asti. Per conseguenza, non è da credere che io possa combattere le linee: no, o signori; io domando la esecuzione delle leggi, e niente altro. E, soprattutto, domando che i fondi destinati ad alcune linee determinate non si distruggano per altro uso e non si commettano in iscala più grande quegli abusi di trasporto di fondi da un capitolo ad altro,

di cui parlarono tanto giustamente nei giorni passati gli onorevoli Sonnino e Giolitti.

Ho nominato la linea Genova-Acqui-Asti, e sulla questione di legalità me ne rimetto interamente a quel che ne disse l'onorevole Sonnino e che fu da ogni parte confermato, perchè nessuno in questa Camera ha voluto assumere la responsabilità di aver preso atto delle dichiarazioni del ministro al riguardo; pur senza osservare che anche il prenderne atto per parte dell'onorevole Laporta o dell'onorevole Baccarini non darebbe al Governo un diritto di più di quello che trovisi scritto nella legge.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Certo!

Baccarini. E vengo alla Roma-Napoli, e non per intrattenere la Camera sopra la necessità di una legge speciale: è cosa chiarissima e perciò me ne rimetto a quanto fu già detto. Io voglio soltanto mettere in evidenza il flagrante, colossale abuso che si sta commettendo coll'eseguire una linea diversa da quella tassativamente precisata nelle leggi del 1879 e del 1882. Qui non c'è interpretazione possibile, o signori: la legge del 1879 è chiara abbastanza quando parla di questa linea.

“ Con legge speciale da presentarsi entro tre anni sarà provveduto alla costruzione tra Roma e Napoli di una diretta comunicazione ferroviaria alla quale potranno coordinarsi le linee di *Velletri-Terracina* e di *Sparanise-Gaeta*. ”

Ora io così ragiono: Se la legge dice che si farà una linea direttissima tra Roma e Napoli, non intende certo che si descriva una linea curva (*Interruzione*). Non ho bene capito l'interruzione; seguito quindi soggiungendo che la linea di cui parla la legge, è tutt'altra dalla linea presente Roma-Napoli per Ceprano. Basta per escludere la possibilità di qualunque confusione, il ricordare che *potranno esservi coordinati i tratti da Velletri a Terracina e da Sparanise a Gaeta*. E come volete voi coordinare codeste due linee, se non eseguite la litoranea, che è la corda del grande arco della linea presente, e correggete invece le curve della curva?

La linea era dunque fin dal 1879 precisata, salvo ad accostarsi un po' più, od un po' meno al mare. Non basta però. Quando io presentai e sostenni la legge del 1882, fu sollevata formalmente alla Camera la questione dell'andamento e sono qui ancora gli onorevoli Nicotera, Sandonato, Della Rocca, Buonomo, Grossi e non ricordo chi altri, che presero a parlare in quell'occasione. Ebbene, allora fu chiesto formalmente di aggiungere ai punti estremi Roma-Napoli le

parole *per Gaeta*, perchè si temeva di lasciarla fuori.

Siccome lo scopo di quella linea era assolutamente quello della grande celerità e dell'assoluto abbreviamento, così io, a nome del Governo (chè a nome mio sarebbe stato nulla), dichiarai formalmente che non poteva accettare la parola *Gaeta*, perchè obbligava a cercare la città che rimaneva fuori del transito diretto sulla punta dello sperone, e che ciò avrebbe sconvolto il concetto fondamentale della legge. Soggiunsi che se Terracina e Gaeta restassero lontane dalla linea due o tre chilometri, era cosa secondaria; l'importante era solo che la linea riuscisse la più breve possibile.

Questo grande scopo in poche parole lo esprimeva anche nel concetto, che io comprendeva una linea di lusso fra la capitale e la più grande città d'Italia, alla condizione che non si avesse riguardo nè ad occorrenze commerciali, nè a preconcetti militari, ma unicamente alla celerissima comunicazione le fra due città, almeno due volte al giorno.

Senza di ciò io dichiarava che la spesa sarebbe inutile, e che il pensare a correggere la linea attuale era un pensare a buttar denari, in quanto che, commercialmente parlando, non ve ne era bisogno, e per gli usi militari bastava stendere il secondo binario.

Le correzioni del resto, di cui fino allora parlava per la vecchia linea, erano valutate a 14 milioni e mezzo, e si limitavano ad alcuni punti di grandi pendenze, e nessuno ha mai sognato di ricostruirla per oltre metà della sua lunghezza.

Ebbene, ora, o signori, si costruisce, a spesa uguale forse a quella della linea litoranea, per pezzetti una linea su per giù interamente nuova; ossia si corregge a grandi tratti la linea attuale con una spesa, che andrà anche al di là dei 50 milioni. Chi ha autorizzato mai questa spesa?

Ecco le dichiarazioni che io facevo alla Camera per conto del Governo, quando si discuteva la legge e si voleva eliminare ogni dubbio che si trattasse veramente di una nuova linea lungo il mare.

“ La legge dunque, così come è concepita, come vi ho detto, non può stabilire altro se non che si deve fare una linea nuova, la quale serva a congiungere i punti di Terracina e di Gaeta astrattamente parlando, non precisamente e propriamente per punti determinati dell'abitato.

“ L'andamento è questo, e lo indica chiaramente perchè dice di coordinarvi le due linee che vanno

da Velletri a Terracina e da Sparanise a Gaeta. Se la legge non avesse inteso di parlare di una linea nuova non avrebbe accennato a quei punti da congiungere. « Dunque è escluso che ciò che vuole la legge del 1879 possa intendersi come correzione della linea attuale. » Questa fu la dichiarazione del Governo, ripetuta, del resto, al sindaco di Napoli ed a non so quanti deputati, le cento volte dall'onorevole Depretis.

« Non basta, o signori; se qualche dubbio potesse rimanere intorno a ciò, eccovi un'altra dichiarazione del Governo. »

Quando gli onorevoli Nicotera e Di San Donato, per quanto miei carissimi amici, insistevano tuttavia nell'espone quasi un dubbio che potesse farsi una linea diversa dalla litoranea, o almeno che potesse avvenire qualche ritardo nella costruzione, ecco che cosa io rispondeva sempre nella tornata 28 giugno 1882:

« Ma sta in fatto che con tutti i progetti che sono stati esaminati, *circumciter* della linea Velletri-Terracina si potranno utilizzare 28 chilometri e della linea Sparanise-Gaeta 14 o 16.

« Or bene, quando il Governo ha facoltà fino da oggi di cominciare la costruzione di 44 chilometri che fanno parte della linea direttissima da Roma a Napoli, ciò basta per usufruire tutto in tempo anteriore a quello in cui sarà definitivamente provveduto non alla costruzione della strada, ma sì ai mezzi con cui pagare il resto di essa. »

Ne basta ancora.

Per togliere bene a questo riguardo ogni dubbio, io, come ministro ed a nome del Governo, proposi alla Camera un'aggiunta all'articolo 1° del progetto di legge, premettendovi queste dichiarazioni:

« Resta la proposta correzione della linea attuale. Ma io dichiaro proprio che non ne veggo il bisogno: la linea Roma-Napoli, attuale, è in ottima condizione.

« Sotto l'aspetto tecnico, quando si parlò di correzione della linea, di pendenze da diminuire, è sempre per sostituirla ad una linea direttissima fra Roma e Napoli, altrimenti non ce ne sarebbe bisogno.

« Ora io non mi adatterò mai a correggere la linea attuale per varie ragioni.

« Anzitutto perchè mi parrebbe di buttar via il danaro; in secondo luogo, perchè, per correggere la linea sotto l'aspetto dell'abbreviamento della distanza, bisognerebbe fare 134 o 135 chilometri di nuova strada, ed è questa una delle

ragioni che persuade a farne una del tutto nuova, anzichè correggere la vecchia.

« Ad ogni modo per togliere ogni dubbio propongo l'aggiunta di un terzo comma all'articolo primo che serve per togliere all'amministrazione la possibilità di qualche intoppo per la costruzione di 45 o 50 chilometri che cadono sui tratti delle due linee di Sparanise-Gaeta e Gaeta-Terracina.

« *Presidente.* L'onorevole ministro dei lavori pubblici propone dunque la seguente aggiunta all'articolo primo che sarebbe il comma terzo.

« Il Governo del Re è autorizzato ad intraprendere la costruzione sui tratti della Roma-Napoli comuni alla linea Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, anche in pendenza della procedura relativa all'articolo 6 della legge 29 luglio 1879, numero 5002, serie seconda. »

Ciò era necessario per non attendere l'adempimento delle formalità volute dalla legge del 1879 pei contributi provinciali, formalità non adempiute da qualche provincia, che non si credeva tanto interessata da contribuire con qualche milione alla costruzione delle surripetute due linee, le quali, ripeto, per 45 o 50 chilometri venivano ad essere incorporate nella direttissima Roma-Napoli.

Orbene, signori, c'è una legge più chiara di questa?

Eppure, ad onta di questa chiarissima locuzione letterale della legge si eseguisce la correzione dell'attuale linea Roma-Napoli spendendo più di 50 milioni, quanti forse basterebbero per la linea nuova.

L'onorevole ministro obietterà che contro la nuova linea sursero ostacoli per ragioni militari. Io non li ammetto, ma pure ammettendoli, ripeto che questa sarà una ragione di proporre un'altra legge per cambiar linea, ma non è una ragione per sostituirsi alla legge e per far costruire quella linea che più pare e piace.

Non è nell'interesse delle istituzioni parlamentari un procedimento di questa natura! e dicevano benissimo a questo riguardo, per cose di assai minore importanza, l'altro ieri tanto l'onorevole Giolitti che l'onorevole Sonnino.

Ancora poche parole sopra un altro abuso, quello della istituzione, secondo me fatta in modo illegale, dell'ispettorato ferroviario, e poi avrò finito.

Non tratto del funzionamento perchè, come ho detto, non intendo parlare per ora dell'esercizio.

Sono troppo vecchio di amministrazioni pub-

bliche, e so che non si può pretendere dopo breve tempo di veder funzionare esattamente una nuova istituzione.

Non posso, non debbo però tacere sulla via incostituzionale, che fu seguita per l'organizzazione dell'ispettorato; e ciò avrei voluto fare fin dal 5 marzo 1886, se il diritto di parlare sugli articoli del bilancio non fosse stato repentinamente soppresso con una tumultuaria uscita dalla Camera dopo proclamato uno dei tanti voti di fiducia, dei quali il Ministero sente troppo spesso il bisogno.

A tale coercizione non mi rassegnò nè ora nè mai, perchè il diritto di parlare sugli articoli pei quali un deputato ha chiesto l'iscrizione, non può toglierglielo nessuno, nemmeno la Camera. Eppure, senza nemmeno leggerlo, fu approvato il bilancio di assestamento in pochissimi minuti la sera del 5 marzo 1886!

Dirò dunque *a posteriori* quel che avrei voluto dire *a priori*, prima cioè che fosse fatta una qualsiasi assegnazione di fondi per l'organico dell'ispettorato: sarebbe stato più opportuno allora, ma non è mia la colpa.

L'articolo 16 della legge 27 aprile 1885 è scritto in questa maniera: " Entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge e per l'esecuzione di essa, verranno pubblicati due regolamenti relativi l'uno all'esercizio, l'altro alla costruzione delle strade ferrate. Con essi verranno specialmente determinate le norme, ecc. "

" Questi regolamenti verranno approvati per decreto reale sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, la Corte dei conti ed il Consiglio di Stato. " Poi in altro comma: " Con altro regolamento verrà organizzato l'ispettorato governativo delle strade ferrate. " Ora è così semplice di leggere come sta scritto questo comma, che nulla più. Si parla prima di due regolamenti da farsi, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, la Corte dei conti ed il Consiglio di Stato.

Poi, trattandosi di materia diversa, si soggiunge: " Con altro regolamento verrà organizzato l'ispettorato, ecc. Evidentemente s'intendeva un regolamento fatto come i due precedenti.

Non sono io del resto il primo nè il solo a dare questa interpretazione; l'ha data l'onorevole Genala in risposta al quesito numero 54 della Commissione che esaminava la legge delle Convenzioni, della quale io faceva parte purtroppo, (*Si ride*) e dico purtroppo per la soverchia fatica. Qual sistema, chiedeva la Commissione, intende adottare il Governo per organizzare l'ispezione e la sorveglianza sull'esercizio delle ferrovie?

Risposta dell'onorevole Genala. " Con l'articolo 9 del progetto di legge è stabilito che con apposito regolamento da approvarsi con decreto reale, *sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato*, sarà provveduto all'organizzazione del servizio di direzione e sorveglianza sull'esercizio delle strade ferrate. "

Voi vedete che l'onorevole Genala leggeva la legge allora come era scritta, e come l'ho letta io adesso.

Invece prendete il decreto d'istituzione dello ispettorato e vedrete che dice così:

" Visto l'articolo 16 della legge 27 aprile 1885; udito il Consiglio dei ministri; sulla proposta del ministro dei lavori pubblici abbiamo decretato, ecc. La vigilanza, ecc. "

Ora qui a me pare che vi sia una manifesta violazione di legge.

Ma accettiamo per un momento la spiegazione che si è voluta dare; cioè, che, non essendo espressamente detto in quel comma che si doveva sentire il Consiglio di Stato, non c'era necessità di sentirlo a norma della legge del 1885.

Ma, onorevoli signori, ci sono due altre leggi fondamentali dello Stato, che il comma della legge 1885 non ha dichiarato abolite; cioè, la legge organica del Genio civile, e la legge sul Consiglio di Stato.

Orbene, la legge organica del Genio civile del 5 luglio 1882, all'articolo 3 stabilisce così: " Per la sorveglianza e l'esercizio di ciascuna rete di ferrovie possono essere istituiti appositi uffici del Genio civile. "

C'è forse contraddizione fra questo articolo della legge organica del Genio civile e le disposizioni della legge del 27 aprile 1885?

No; nessuna contraddizione. L'una accenna che con regolamento verrà organizzato questo corpo; l'altra prescrive come organizzarlo. Non si può forse organizzare istituti speciali, come quello dell'ispettorato, rimanendo nei termini della legge del Genio civile? Non è forse stata presa una gran parte del personale del Genio civile per formare l'ispettorato? Non era la stessa cosa prendere gente per la strada ed aggregarla in via straordinaria, anzichè incorporarla nell'ispettorato? Si rispettava almeno la legge.

Non basta, o signori.

Le legge del Consiglio di Stato dice chiaro e netto all'articolo 9:

" Oltre i casi nei quali il voto del Consiglio di Stato è richiesto per legge, dovrà domandarsi:

1° sopra tutte le proposte di regolamenti generali di pubblica amministrazione. »

Ora, o signori, c'è nessuno che possa sostenere non essere questo un regolamento generale? Basta leggerlo per convincersene.

“ La vigilanza ed il sindacato delle strade ferrate in esercizio, e sul servizio di navigazione in corrispondenza colle medesime, come pure il servizio delle costruzioni ferroviarie, sono affidati, sotto la responsabilità del ministro dei lavori pubblici, ad una amministrazione distinta, retta da un ispettore generale. »

Pertanto, qui non si tratta di un regolamento speciale per una sola linea di ferrovia; si tratta di tutte le amministrazioni di ferrovie in genere, create e da crearsi. Non solo delle strade ferrate, ma altresì delle navigazioni ad esse coordinate, e per tutte le reti che sono o andranno in esercizio. Non è un regolamento generale codesto? E allora dove sono e che cosa sono i regolamenti generali di amministrazione? Vorrei che l'onorevole ministro Genala me lo sapesse dire.

Queste a me paiono aperte e letterali violazioni di leggi speciali e di leggi organiche e passandovi sopra, non so veramente perchè un Parlamento debba limitarsi a discutere oziosamente i capitoli di 10,000 lire di uno o di altro bilancio.

L'onorevole ministro chiudeva la citata risposta al quesito n. 54 della Giunta per la legge delle convenzioni con queste parole: “ In tal modo sarà provveduto perchè la sorveglianza risulti saggia e autorevole, e risponda efficacemente allo scopo della sua istituzione. »

Su questo punto avrei troppe cose da dire, ma per essere molto discreto mi restringerò a dire che, se fu organizzata qualche cosa, fu organizzata la confusione, per non aggiungere altre parole che non corrisponderebbero ai sentimenti dell'animo mio verso la persona del ministro.

Ma oramai, o signori, troppo lunga e dolente sarebbe la serie degli abusi e delle irregolarità che si potrebbero analizzare, su cose e su persone, nei vari rami della gestione amministrativa dello Stato, e particolarmente in quello dei lavori pubblici. Non la esporrò di presente, pur non rinunciando all'ingrato ufficio di ritornarvi sopra, se e quando mi apparisse un barlume di probabilità che il mettere a nudo certe piaghe, potesse essere il principio del loro risanamento, nell'interesse della pubblica amministrazione. Per ora mi contento di associarmi cordialmente alla calda e con-

vinta perorazione dell'onorevole Sonnino, e specialmente alla parte, nella quale egli domandò, con molta ragione, un po' più di correttezza e di giustizia nella pubblica amministrazione. (*Benissimo! Bravo! — Vive approvazioni a sinistra e al centro. — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*) — (*Vedi Allegato in fine del resoconto.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli Federico. (*A domani! a domani! — Molti deputati sono scesi nell'emiciclo.*)

Se la Camera vuole, rinvieremo la discussione a domani.

Annunzio di una domanda d'interrogazione e proposte sull'ordine del giorno.

Presidente. Comunico alla Camera la seguente domanda di interrogazione:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della guerra, intorno alla soppressione di 33 battaglioni di milizia mobile.

“ Ungaro. »

Prego l'onorevole ministro della guerra di dichiarare se e quando intenda rispondere a questa domanda d'interrogazione.

Ricotti, ministro della guerra. Sono pronto a rispondere anche subito.

Voci. A domani! a domani!

Ungaro. Ho poche parole da dire. (*Rumori vivissimi.*)

Voci. A domani! a domani!

Presidente. Onorevole ministro della guerra, mi pare che la Camera desideri che ogni altro argomento sia rimandato a domani.

Ricotti, ministro della guerra. Allora dirò domani se e quando risponderò a questa interrogazione.

Presidente. Sta bene.

Villanova. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Villanova. Desidererei che si stabilisse il giorno in cui poter svolgere una proposta di legge da me presentata.

Presidente. Onorevole ministro dell'interno, Ella ricorderà che gli Uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge dell'onorevole Villanova, relativa alla erezione di un monumento, in Roma, alla memoria di Mazzini. Ora l'onorevole Villanova fa istanza perchè sia stabilito il giorno in cui debba aver luogo lo svolgimento di questa proposta di legge.

Depretis, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io sono agli ordini della Camera; anche domani, in principio di seduta.

Presidente. Onorevole Villanova, ha inteso?

Villanova. Si signore; sta bene.

Tajani, *ministro di grazia e giustizia*. Domando di parlare.

Presidente. L'onorevole guardasigilli ha facoltà di parlare.

Tajani, *ministro di grazia e giustizia*. Ieri fu annunciata una domanda d'interpellanza a me diretta dagli onorevoli Faldella e Mel. Io dichiaro che sarei disposto a rispondere a codesta interrogazione subito dopo esaurita la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Onorevole Faldella, acconsente?

Faldella. Acconsento.

Presidente. Sta bene.

La seduta termina alle ore 7.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Villanova e di altri.

2. Seguito della discussione sullo Stato di previsione della spesa per il Ministero dei lavori pubblici nell'esercizio finanziario 1886-87. (10).

3. Svolgimento di una interpellanza dei depu-

tati Faldella e Mel al ministro di grazia e giustizia.

Discussione dei disegni di legge:

4. Riforma della legge postale 5 maggio 1862 e delle leggi successive. (37)

5. Autorizzazione di speciale concorso dello Stato nella spesa occorrente per lavori di difesa alla spiaggia di Recanati. (69)

6. Trasferimento in Baranello della Pretura mandamentale di Vinchiatturo. (68)

7. Erezione di un monumento in Roma alla memoria di Marco Minghetti. (124)

8. Provvedimenti a favore dei Comuni della provincia di Reggio-Emilia danneggiati dall'uragano dei giorni 4 e 5 agosto 1886. (125)

9. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1886-87. (5)

10. Costruzione del sub-diramatore "Vigevano" per distribuire le acque del Po del diramatore "Quintino Sella" nella zona fra il Terdoppio ed il Ticino. (42).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1887. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).

Allegato al discorso Baccarini del 25 gennaio 1887.

Parallelo delle linee ferroviarie secondo i varii progetti di legge.

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE DELLE LINEE	Progetto Depretis 1877		Progetto Baccarini 1878		Relazione Morana 1879		Progetto Depretis-Mezzanotte e relazione Grimaldi 1879		Deliberazioni della Camera 1879	
		Chilo- metri	Milioni e migliaia	Chilo- metri	Milioni e migliaia	Chilo- metri	Milioni e migliaia	Chilo- metri	Milioni e migliaia	Chilo- metri	Milioni e migliaia
		1	Rocca Palumba alla linea Caltanissetta-Santa Caterina	60.0	27.000	62.0	30.000	62.0	30.000	62.0	30.000
2	Caldare-Canicatti	27.0	8.000	27.0	8.000	27.0	8.000	27.0	8.000	27.0	8.000
3	Novara al confine svizzero presso Pino, per Sesto-Calende	87.0	20.000	87.0	20.000	87.0	20.000	87.0	20.000	87.0	20.000
4	Roma alla linea Solmona-Aquila	161.2	56.400	161.2	56.400	161.2	56.400	161.2	56.400	161.2	56.400
5	Parma-Spezia con diramazione a Sarzana	119.0	46.000	119.0	46.000	119.0	46.000	119.0	46.000	119.0	46.000
6	Faenza-Firenze	97.3	40.000	97.3	40.000	97.3	40.000	97.3	40.000	97.3	40.000
7	Terni-Rieti-Aquila (a)	30.0	11.000	87.3	31.000	87.3	31.000	87.3	31.000	87.3	31.000
8	Campobasso-Benevento	76.0	25.000	76.0	25.000	76.0	25.000	76.0	25.000	76.0	25.000
9	Codola-Nocera	4.0	600	4.0	600	4.0	600	4.0	600	4.0	600
10	Reggio-Calabria-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento (b)	424.5	175.000	424.5	175.000	521.5	217.800	521.5	211.000	521.5	211.000
11	Succursale dei Giovi	»	»	»	»	»	»	19.0	16.000	19.0	(c) 21.000
12	Bassano-Primolano	»	»	»	»	»	»	30.0	7.500	30.0	7.500
13	Aosta-Ivrea	67.0	15.000	67.0	15.000	67.0	15.000	67.0	15.000	67.0	15.000
14	Linea d'accesso al Sempione da Gozzano a Domodossola	59.0	13.000	54.0	11.000	54.0	11.000	54.0	11.000	54.0	11.000
15	Cuneo-Ventimiglia per il colle di Tenda	»	»	»	»	»	»	70.0	33.000	70.0	33.000
16	Sondrio-Colico-Chiavenna (d)	41.0	4.500	63.7	8.830	63.7	8.830	63.7	8.830	63.7	8.830
17	Belluno-Feltre-Treviso	84.0	10.000	76.0	9.000	76.0	9.000	76.0	9.000	76.0	9.000
18	Macerata-Albacina (e)	28.0	3.500	28.0	2.800	82.0	8.200	82.0	8.200	82.0	8.200
19	Ascoli-San Benedetto	28.0	3.000	28.0	3.000	28.0	3.000	28.0	3.000	28.0	3.000
20	Teramo-Giulianova	25.0	4.200	25.0	4.200	25.0	4.200	25.0	4.200	25.0	4.200

(a) Nel progetto Depretis del 1877 non era compreso il tratto Rieti-Aquila.
 (b) Nella relazione Morana del 1879 erano kilom. 384.5 per L. 163,000,000 da Reggio alla Salerno-Romagnano in prima categoria, e Battipaglia-Castrocucco per kilom. 137.0 per L. 54,000,000 in 3ª categoria.
 (c) Nella legge 1879 la somma rimase di L. 16,000,000, che fu portata a L. 21,000,000 colla legge 1882.
 (d) Il progetto Depretis 1877 è limitato al tronco Colico-Sondrio.
 (e) Il progetto Baccarini 1877 contempla la linea Macerata-Civitanova.

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE DELLE LINEE	Progetto Depretis 1877		Progetto Baccarini 1878		Relazione Morana 1879		Progetto Depretis-Mezzanotte e relazione Grimaldi 1879		Deliberazioni della Camera 1879	
		Chilo- metri	Milioni e migliaia	Chilo- metri	Milioni e migliaia	Chilo- metri	Milioni e migliaia	Chilo- metri	Milioni e migliaia	Chilo- metri	Milioni e migliaia
		21	Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca	75.0	18.200	75.0	18.200	75.0	18.200	75.0	18.200
22	Campobasso-Teroli	»	»	66.0	30.500	66.0	30.500	66.0	30.500	66.0	30.500
23	Benevento-Avellino	33.0	6.000	33.0	6.000	33.0	6.000	33.0	6.000	33.0	6.000
24	Cosenza-Nocera Tirrena	»	»	»	»	47.0	21.044	47.0	21.044	47.0	21.044
25	Dalla Marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro	»	»	»	»	40.0	10.000	40.0	10.000	40.0	10.000
26	Taranto-Brindisi	75.0	8.000	75.0	8.000	75.0	8.000	75.0	8.000	75.0	8.000
27	Messina-Patti al tronco Cerda-Termini	205.0	56.000	205.0	45.000	205.0	45.000	205.0	45.000	205.0	45.000
28	Siracusa-Licata	181.0	37.000	181.0	37.000	181.0	37.000	181.0	37.000	181.0	37.000
29	Adria-Chioggia	»	»	30.6	3.600	30.6	3.600	30.6	3.600	30.6	3.600
30	Lecco-Colico	»	»	»	»	»	»	»	»	41.0	7.780
31	Novara-Varallo	»	»	53.5	6.250	53.5	6.250	53.5	6.250	53.5	6.250
32	Chivasso-Casale (a)	»	»	72.0	10.000	72.0	10.000	72.0	10.000	52.0	6.760
33	Brà-Carmagnola	»	»	»	»	19.0	1.900	19.0	1.900	19.0	1.900
34	Cuneo-Mondovi	»	»	25.0	3.600	25.0	3.600	25.0	3.600	25.0	3.600
35	Vercelli-Mortara-Cava-Manara-Bressana-Broni con prolungamento Stradella-Pavia	»	»	72.0	7.000	72.0	7.000	72.0	7.000	72.0	7.000
36	Ajrasca-Cavallermaggiore	»	»	»	»	32.9	3.200	32.0	3.200	32.9	3.200
37	Lecco-Como	»	»	»	»	33.0	6.600	33.0	6.600	33.0	6.600
38	Ponte San Pietro-Seregno	»	»	»	»	»	»	»	»	31.0	5.000
39	Parma-Brescia-Iseo	»	»	104.0	16.500	104.0	16.500	104.0	16.500	104.0	16.500
40	Mantova-Legnago	»	»	32.0	4.320	32.0	4.320	32.0	4.320	32.0	4.320
41	Mestre-San Donà-Portogruaro	»	»	»	»	51.5	7.000	51.5	7.000	51.5	7.000
42	Bologna-Verona	»	»	108.0	15.660	108.0	15.660	108.0	15.660	108.0	15.660
43	Ferrara-Ravenna-Rimini con diramazione Lavezzola-Lugo	»	»	142.0	15.830	142.0	15.830	142.0	15.830	142.0	15.830
44	Gajano-Borgo San Donnino	»	»	»	»	19.0	3.040	19.0	3.040	19.0	3.040
45	Piombino-Cornia	»	»	13.0	934	13.0	934	13.0	934	13.0	934
46	Lucca-Viareggio (b)	»	»	»	»	22.0	4.267	22.0	4.267	22.0	4.267
	Aulla-Lucca	»	»	»	»	»	»	87.0	30.000	87.0	30.000

(a) Il progetto Baccarini 1878 contempla la linea Torino-Casale.
 (b) La relazione Morana del 1879 contemplava la linea Lucca-Pietrasanta.

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE DELLE LINEE	Progetto Depretis		Progetto Baccarini		Relazione Morana		Progetto Depretis-Mezzanotte e relazione Grimaldi 1879		Deliberazioni della Camera 1879	
		1877		1878		1879					
		Chilometri	Milioni e migliaia	Chilometri	Milioni e migliaia	Chilometri	Milioni e migliaia	Chilometri	Milioni e migliaia	Chilometri	Milioni e migliaia
47	Viterbo-Attigliano. (a)	26.0	6.000	27.0	6.600	27.0	6.600	27.0	6.600	31.0	5.300
48	Dalla stazione di Frascati alla città	»	»	»	»	4.1	720	4.1	720	4.1	720
49	Velletri-Terracina.	»	»	»	»	66.0	6.600	66.0	6.600	66.0	6.600
50	Cajanello-Isernia	»	»	»	»	36.0	6.500	36.0	6.500	36.0	6.500
51	Sparanise-Carinola-Gaeta	»	»	»	»	66.0	5.025	66.0	5.025	66.0	5.025
52	Salerno-San Severino	16.0	3.200	16.0	3.200	16.0	3.200	16.0	3.200	16.0	3.200
53	Foggia-Lucera	19.0	1.100	19.0	1.000	19.0	1.000	19.0	1.000	19.0	1.000
54	Foggia-Manfredonia	36.0	2.800	36.0	2.800	36.0	2.800	36.0	2.800	36.0	2.800
55	Candela-Fiumara d'Atella	25.0	4.500	25.0	4.500	25.0	4.500	25.0	4.500	25.0	4.500
56	Ponte Santa Venere-Avellino	»	»	»	»	81.1	28.000	81.0	28.000	81.1	28.000
57	Ponte Santa Venere per Venosa Altamura e Gioja	»	»	»	»	142.6	24.000	142.6	24.000	142.6	24.000
58	Solmona-Isernia-Campobasso	»	»	»	»	»	»	165.0	58.000	165.0	58.000
59	Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza	»	»	»	»	»	»	58.0	18.000	58.0	18.000
60	Zollino-Gallipoli e dalla stazione di Gallipoli al porto	35.0	3.000	35.0	3.000	35.0	3.000	35.0	3.000	35.0	3.000
61	Valsavoja-Caltagirone	62.0	11.000	62.0	11.000	62.0	11.000	62.0	11.000	62.0	11.000
62	Ceva-Ormea	»	»	»	»	»	»	»	»	34.0	5.000
63	Sant'Arcangelo-Fabriano	»	»	»	»	»	»	»	»	112.0	19.315
64	Legnago-Monselice	»	»	»	»	»	»	»	»	39.0	4.900
65	Gallarate alla Pino-Novara	»	»	»	»	»	»	»	»	31.0	6.500
66	Porto-Gruaro-Casarsa	»	»	»	»	»	»	»	»	29.0	3.375
	Casarsa-Spilimbergo-Gemona	»	»	»	»	»	»	»	»	45.0	4.050
	Trasversale Treviso-Motta	»	»	»	»	»	»	»	»	40.0	3.600
	Sommano	2 206.0	619.000	2 994.1	746.324	3 805.3	922.420	4 234.3	1.078.120	4 620.3	1.138.100
67	Indeterminate. (b)	1 000.0	»	700.0	85.000	700.0	85.000	1 341.0	147.500	1 530.0	168.043
68	Materiale mobile	»	51.000	»	49.000	»	49.000	»	63.366	»	63.366
69	Impegni precedenti	»	»	»	50.000	»	53.399	»	31.399	»	31.399

(a) Il progetto Baccarini e la relazione Morana portavano Viterbo-Bassano.
(b) Nel progetto Depretis non è indicato l'importo complessivo.