

CXXXIX.

TORNATA DI DOMENICA 3 LUGLIO 1887

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Mariotti Ruggiero presenta la relazione sul disegno di legge per disposizioni intorno al porto d'arme. = Discussione del disegno di legge per provvedimenti riguardanti le ferrovie — Discorsi dei deputati Lanzaro, Gabelli Federico, Sardi, Lacava ed Arcoleo. = Il ministro dell'interno presenta un disegno di legge per proroga a tutto dicembre 1887 del trattato di commercio con la Spagna e due altri disegni di legge per autorizzazione ad alcuni comuni di eccedere il limite medio dei centesimi addizionali. = Osservazioni sull'ordine dei lavori parlamentari dei deputati Di San Donato, Bonghi e del presidente.*

La seduta comincia alle 2.20 pomeridiane.

De Seta, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

4042. La Giunta municipale di Minturno, provincia di Caserta, fa voti per l'approvazione e la sollecita costruzione della linea ferroviaria litoranea tra Roma e Napoli.

4043. Antonio Tomada da San Daniele nel Friuli domanda gli sia concessa la pensione negatagli dalla Corte dei conti, e un sussidio per incoraggiamento alle sue pubblicazioni.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Mel, di giorni 15; Orsini Baroni, di 10; Gallotti, di 8; Martini G. B., di 8; Antoci, di 10; Rubini di 8; Caldesi, di 5 e Baldini di 6. Per ufficio pubblico, l'onorevole Sacchetti, di 5.

(Sono conceduti).

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Ruggiero Mariotti a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Mariotti Ruggiero. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per disposizioni intorno al porto d'armi.

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

Discussione del disegno di legge per provvedimenti riguardanti la costruzione delle strade ferrate del regno.

Presidente. L'ordine del giorno reca: « Discussione del disegno di legge: Provvedimenti riguardanti la costruzione delle strade ferrate del regno. »

Si dia lettura del disegno di legge.

De Seta, segretario, legge. (Vedi Stampato n. 169-A).

Presidente. Onorevole relatore, prima di aprire la discussione, le deggio chiedere uno schiarimento.

Il disegno di legge della Commissione ha una tabella, alla quale si riferisce l'articolo primo; anzi questa tabella fa parte dell'articolo primo. Ma la tabella, che sta unita alla relazione della Commissione, non è identica a quella che sta unita al disegno di legge del Ministero. Quindi bisogna dichiarare che la Commissione mantiene la tabella di distribuzione di fondi, proposta dal Ministero...

De Zerbi, relatore. Perfettamente.

Presidente e che quella, che accompagna la relazione, non è che una tabella illustrativa.

Quando dunque si darà lettura dell'articolo 1^o, e lo si metterà in votazione, bisognerà riferirsi alla tabella che accompagna il disegno di legge ministeriale.

De Zerbi, relatore. Siamo completamente d'accordo, onorevole presidente.

Io le avrei domandato appunto licenza di parlare per correggere, oltre a questo un altro errore tipografico, incorso nella relazione.

Il primo dunque è questo, che Ella esattamente notava. Il secondo è che l'articolo 5 della Commissione corrisponde all'articolo 6 del Ministero. E poi non bisogna ripetere: *articolo 6, identico*; ma termina lì.

Presidente. Pigliando per testo della discussione il disegno di legge della Commissione, se il Governo lo consente, questa osservazione perde ogni effetto.

De Zerbi, relatore. È vero; ma all'articolo 6, si è aggiunto: *identico*. Quell'*identico* non ci deve essere.

Presidente. Invece, bisogna dire: *Soppresso?*

De Zerbi, relatore. Appunto, *soppresso*.

Presidente. Prego ora l'onorevole ministro di dichiarare se accetta che si apra la discussione sul disegno di legge della Commissione.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Accetto.

Presidente. Debbo avvertire che sono stati presentati alcuni ordini del giorno, i quali, anzi che essere svolti nella discussione generale potranno essere rimessi alla discussione degli articoli, perchè essi hanno una connessione diretta cogli articoli stessi.

Questa è un'avvertenza che mi permetto di fare fin da ora.

La discussione generale su questo disegno di legge è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanzara.

Lanzara. Liquidiamo il passato, fu detto; e fu detto bene. Separazione di gestione, separazione di contabilità, separazione di criterii in un'amministrazione specialmente, in cui l'attuazione di

una legge importante aveva rievocato antichi ordinamenti, surrogandone nuovi con indirizzo diverso, ma con uno scopo eguale ed anche migliore: ecco come io spiego il detto: liquidiamo il passato.

E questa liquidazione del passato in materia di costruzione di strade ferrate, è oggi rappresentata in parte dal disegno di legge in discussione. È un disegno importante, il quale vuoi che sia approvato da voi, mentre voi credevate che con le somme assegnate si fosse con opportunità provveduto a che le strade ferrate da costruirsi avessero avuto nel tempo prescritto il loro proprio compimento, senza che le popolazioni, cui affidava l'esatta osservanza della legge, si fossero viste deluse, esaurite o stornate le somme, decorso inutilmente il termine.

Ed io fo plauso all'onorevole ministro de' lavori pubblici, che, per primo atto della sua gestione, volle porre in luce lo stato del servizio con chiarezza senza ambagi, con esattezza senza paura, con equanimità senza riguardi.

Ma col disegno di legge si provvede a quanto si desidera provvedere? Usciremo da questo pelago di cifre, e di milioni, che c'incalzano da ogni parte? Credete che tutto sarà composto? Che mai più si ripresenti il fatto medesimo?

Ecco i quesiti, che mi si fanno innanzi nell'esame di questo disegno di legge. Ed io sono entrato avversario in questa discussione arida per deplorare il sistema, e per manifestare i miei dubbi, i quali restano, anzi si fanno giganti, poichè temo, che non abbandonandosi la via, di cui si deplorano gli inconvenienti, ma continuandosi a percorrerla, noi senza dubbio ricadremo in danni maggiori, e saremo costretti ad avere sempre oltre il previsto, milioni da chiedere, e milioni da spendere.

E in prima donde questo fatto è derivato? Dalla differenza dell'ammontare dei progetti tecnici ad una somma doppia di quella prevista. E questa è una delle cause, ma non la sola.

Nella discussione del bilancio de' lavori pubblici, che qui ebbe luogo nel gennaio scorso, furono lanciate accuse contro gli ingegneri preposti alla compilazione dei progetti; furono tacciati di male avvisata sollecitudine, di computi inesatti. Tutti gridarono contro; nè l'esperienza loro, nè i lunghi servizi valorosamente prestati, nè i loro meriti valsero a salvarli.

Invece quei progetti ebbero modificazioni sostanziali, la natura del terreno non corrispose alle previsioni, nè si poteva indovinarla, quando scarsi erano i mezzi che si ponevano a disposizione; le esigenze di servizio, l'esecuzione di una legge

che comprendeva interessi di grande rilievo, richiedevano mutamenti e variazioni, che importavano spese maggiori, le pretensioni degl' imprenditori e finalmente, non ultima causa, la ragione militare, che impose riguardi e studi da non trascurare; e quindi il mettere di accordo le esigenze militari con quelle degl' interessi commerciali e industriali, non era cosa facile e di lieve momento; così che il complesso di tutte queste circostanze apportò aumenti tali da far sorpassare di molto i preventivi, e perciò maggiori spese. Ciò non ostante le discussioni furono animate e non composti gli animi di coloro, che speravano compiute le varie linee di strade ferrate nel termine prescritto dalla legge.

Ma come ovviare a questo inconveniente?

Credete voi si possa eliminare col sistema, che ora si segue, sistema, che si crede essere il rimedio acconcio a guarire tutti i mali, a darci la floridezza del bilancio, e finalmente a far vedere ai desiderosi la locomotiva, che, apportando la vita, i pensieri e le preoccupazioni sociali, corra sulle linee completate quasi per incanto?

Come si proseguono i lavori di costruzione già appaltati dallo Stato?

Chi è che costruisce?

Non è lo Stato, perchè non ha più ingerenza; non le Società, che non hanno la responsabilità diretta.

Lo Stato paga, le Società fanno da commissarii, gl'imprenditori eseguono i lavori con atti stipulati con lo Stato, ma sotto la vigilanza delle Società, e queste sorvegliate dall'Ispettorato. Il personale è pagato dallo Stato, è nei ruoli dello Stato; ma con nome e stipendio diverso. Non più governativo, ma sociale, non più direttori, ma capi divisione, prima lire 6000 di stipendio, ora 10,000, oltre le indennità; le persone le stesse, tutte in balia delle Società, vecchi o giovani, dotti o imperiti, rassegnati o dispettosi, a discrezione di esse.

E credete voi che questa sia una soluzione equa, giusta e proficua allo Stato?

Io non lo credo. Questo è un ibridismo che sconvolge tutta l'azienda. Stato e Società, fatti una cosa sola, senza distinzione, senza criteri esatti, senza responsabilità.

Ma se esistevano dei contratti già stipulati con lo Stato, era egli necessario che tutto si fosse affidato alle Società per pagar loro una commissione.

E questa commissione, questo intervento delle Società ne' lavori ora in costruzione, è un danno,

perchè frappone tra il Governo e i cittadini un organismo potente.

È una maggiore spesa, perchè gli intermediari costano sempre qualche cosa, specialmente quando sieno delle grandi Società. Vi sono uffici tecnici, impiegati e tante altre spese, che le Società pagano per esser commissionarie dello Stato, e tutto questo è soggetto a rimborso, e questo rimborso graverà sull'importo delle linee, e questo importo è aumento del preventivo, e questo aumento del preventivo danneggia gl'interessi, come danneggia le previsioni.

Il rimedio quindi adoperato non toglie gl'inconvenienti.

Volete a preferenza affidare alle Società la compilazione degli studi e l'esecuzione delle opere a prezzo fatto o a rimborso di spesa pe' nuovi lavori, e credete anche così di risolvere il problema? Io non lo credo.

Innanzitutto conviene premettere, e d'altronde è cosa a tutti nota, che le amministrazioni sociali hanno e verso gli azionisti, e verso il pubblico grandi obblighi da adempiere; hanno un'azienda che costa, debbono perciò fare degli utili superiori a quelli, che un privato potrebbe trarre dal suo capitale e dal suo ingegno, e perciò le pretese loro saranno maggiori.

Nè il dire che le Società spendono meno dello Stato nel costruire una strada ferrata, conforterebbe l'assunto contrario, poichè, se è vero, che lo Stato mette un lusso maggiore nei lavori, ciò che non si riscontra in quelli delle Società, il confronto assoluto non potrebbe farsi, poichè presso noi fu abbandonato l'obbligo di costruzione e di esercizio con assegno chilometrico, e con l'equa partecipazione dello Stato al prodotto lordo di esercizio, e quindi le condizioni non sono sempre le stesse, nè per la tolleranza nell'andamento della linea, nè per la scelta de' materiali, nè per l'obiettività del lavoro medesimo.

Ma voi avete fatto compilare dalle Società i progetti, le avete invitate a presentare le proposte per l'esecuzione dei lavori, e ci fu affermato, che queste affluirono. Si fecero esaminare da ispettori superiori del Genio civile e del regio Ispettorato. Quindi trattative, prezzi discussi con ogni cura nell'interesse dello Stato.

Vari contratti furono conchiusi a prezzo fatto, non approvati poi dal Consiglio di Stato, vari a rimborso di spesa. Necessariamente questi ultimi poi furono dati in appalto; se a trattative private o meglio ad incanti, ch'è il mezzo di riparare in una certa misura gli errori che si possono

commettere, ufficialmente s'ignora, meno per un sol tratto.

Così anche per questa ragione si è vista la differenza tra i progetti fatti dal Genio civile e quelli delle Società; differenze che sono di grande rilievo e che su voi tutti fecero impressione.

Ma le Società, come inizio delle loro proposte, hanno chiamato a raccolta tutte le Imprese che costruivano, le hanno invitate ad esporre tutti i loro reclami per questioni insorte, e questi ammettendo come giusti hanno proposto di soddisfarli.

Laddove siffatti reclami, quando il Governo aveva la direzione dei lavori, si rimandavano al collaudo, sede opportuna di esame, nella quale, perchè ultimato il lavoro, tutto si vede chiaro; i reclami sono allora largamente discussi, alcuni ammessi, altri transatti con equo criterio, da contemperare l'austerità delle pretensioni coi dubbi del capitolato, riducendo al giusto punto ogni cosa col minore aggravio dello Stato e senza danno delle Imprese.

Invece l'operato delle Società ha avuto un opposto scopo, e questo scopo fu di preparazione, di accorgimento, di certezza, poichè ammessi i reclami degl'impresarii, la spesa dal tratto costruito servì di norma per quelle del tratto seguente.

Veramente giusto dee ritenersi uno scopo siffatto, contro cui nulla vi è da opporre, poichè le Società debbono costruire a prezzo più elevato delle imprese, che trattano con lo Stato, attesochè, come dissi, le Società hanno obblighi maggiori, responsabilità maggiori, quindi necessità di utili maggiori e maggiormente certi.

Infatti la linea Eboli-Metaponto, lunga chilometri 192 + 110, costruita dallo Stato in terreni difficilissimi, in cui si eseguirono opere molte e grandiose, e per la quale si fecero prezzi speciali, dopo sciolti, con sentenza de' tribunali, i primi contratti, questa linea ebbe un costo medio di lire 340,000 a chilometro, computati i compensi per l'aumentato prezzo del ferro; e senza questi, di lire 299,000 a chilometro.

Pe' tronchi in quel di Lagonegro la Società ha chiesto invece un prezzo triplo a chilometro, e con questa proporzione quanto sarebbe costata la linea Eboli-Metaponto?

Per le Società in generale non c'è linea che debba costar meno delle 500 alle 800 mila lire a chilometro, e si perchè non possono aver concorrenti.

Per contrario, quando si trattò di costruirle per concessione di costruzione e di esercizio, le So-

cietà ridussero le gallerie e le grandi opere, aumentando la lunghezza chilometrica; così l'Aquila-Terni-Rieti, la Ligure, e la stessa Taranto Bari, che il Governo aveva progettata comune per 27 chilometri con la Taranto-Reggio, rendendosi così il viaggio Potenza-Bari più lungo di 54. Le Società aumentano quando debbono costruire per appalto, e restringono quando dispongono di tutto.

E questa differenza non deve far meraviglia, poichè se le Società debbono ora costruire a prezzo fatto, esse non vogliono contrattare un appalto con qualche dubbio; quando si sa, che anche ingegneri competenti, disinteressati ed integri possono commettere errori, e perciò esse si vogliono coprire da ogni eventualità.

E per rimanere assolutamente arbitre, esse rifiutano il personale del Genio civile loro imposto, ritenendo per loro chi credono, e salvo a disfarsi dello straordinario, che, come il primo dovrà essere richiamato alle funzioni proprie del Genio civile, ed escluso dall'Ispettorato, il quale non corrisponderebbe, come diceva l'onorevole mio amico Branca, nelle sue varie sezioni alle sezioni di costruzione e di esercizio delle Società.

Rimaste quindi arbitre degli studi e del modo di costruzione, esse vi presenteranno un personale valente, sperimentato in opere difficili e arduose, sorvegliato con efficacia, controllato con rigore, largamente retribuito, poichè il pagamento, che gli è dovuto, non è fatto da un ente impersonale invisibile, impotente a valutare il merito, o che valutandolo, abbia nella retribuzione certi confini, che non possa oltrepassare.

E voi, privi di personale disciplinato ed agguerrito, opporrete a costoro, giovani inesperti, usciti dalla scuola, senza larghe vedute, senza pratica, forse anche senza laurea, senza conoscenza del-foggi, senza fiducia nel domani, senza preveggenze, senza stimoli, senza alterezza d'animo; ecco il personale, che voi mettete a controllare come sentinella immobile con consegna fissa, immutata e immutabile.

E' ammesso, come ci fu detto, di non esser stato ancor nulla deciso sui metodi prescelti per le costruzioni, io però noto il contrario, poichè se alcuni tronchi furono concessi alle Società, altri furono appaltati direttamente dallo Stato.

E questo è confusione, poichè se i lavori appaltati dallo Stato, saranno diretti dalle Società, voi dovete loro rimborsare le spese; se diretti da ingegneri dello Stato, voi pagherete tanto di più sui tronchi affidati alle Società, per quanto esse incasseranno di meno sulle previsioni fatte, se la direzione di tutti i lavori fosse stata loro affidata.

Ed ora ditemi: valeva fantasticare fitti e locazioni, immaginare prodotti più o meno sottili, quando con le costruzioni si crea a favore di questi enti uno stato di cose liberamente preparato, opportunamente attuato e felicemente compiuto?

Non sarebbe dunque miglior partito trattare le Società, come un concorrente qualunque agl'incanti de' lavori, e questi affidare alla direzione e alla sorveglianza di ingegneri vostri, adatti alle costruzioni, benemeriti della scienza e della patria pe' tanti servizi prestati?

Necessariamente connessa alla quistione delle costruzioni è quella della linea diretta Roma-Napoli.

Io non solleverò qui alcuna quistione di tracciato. Non farò confronti tra la linea litoranea e quella interna, con l'altra detta bitriangolare e con la mista, nè finalmente con quella sostituita in fatto alla contemplata dall'all-gato A delle Convenzioni ferroviarie, per dimostrare la superiorità dell'una sull'altra. Mi limiterò solamente a dire che vi è una legge, ch'è quella del 5 luglio 1882, la quale, sebbene interpretata in un senso o in un altro, prescrive doversi costruire una linea diretta nel senso di porre in comunicazione Roma con Napoli.

Quali che sieno le interpretazioni, quali che siano i dubbii sollevati sulla locuzione della legge, il pensiero della Commissione, della quale ebbi l'onore di esser parte, nell'esame del relativo disegno, le dichiarazioni ministeriali fatte nella discussione, e i discorsi nella Camera, furono tutti concordi nell'ammettere la costruzione di un'altra linea, la quale, senza toccare molti punti intermedi, occasione di fermata, avesse congiunto Roma con Napoli, con la maggiore brevità e questa linea era designata per la litoranea.

E ciò risulta chiaro, poichè quella legge non avrebbe autorizzato il Governo a concedere alla Società, che avrebbe esercitata la linea Roma-Napoli per Ceprano, la costruzione e l'esercizio della diretta, se questa non fosse stata del tutto distinta dalla prima; tanto più che la linea medesima doveva costruirsi in esecuzione dell'articolo 34 della legge del 1879, articolo proposto dall'onorevole Di San Donato.

La ragione dell'interesse militare, la maggiore spesa, la difficoltà del tracciato, ragioni tutte, che certamente hanno valore, potevano esser discusse allora non oggi, che dovrebbe trattarsi non di discussione di una legge di massima, ma della sua esecuzione.

E la legge, come dissi, esiste, ma non è stata eseguita.

E l'inosservanza della legge nell'esclusione della litoranea, temo, sia dovuta all'intervento più o meno riservato della Società Mediterranea, la quale ha grande interesse ad esercitare una sola linea a due binarii, piuttosto che due linee ad un solo binario (*Bene!*).

Forse la benevolenza verso la Società potè far subire l'effetto degli argomenti speciosi, che ho enumerato, e che coprivano quelli più sostanziali, che non si esponevano.

Ma se la legge fosse stata eseguita, molte popolazioni non vedrebbero ora allontanata da loro una ferrovia voluta per legge, e Napoli, che contava avere una seconda linea di comunicazione con Roma, non ne avrebbe che una sola più o meno rettificata.

Qui non si cominciava ancora a discutere per autorizzare la spesa necessaria alla costruzione della linea, e a Milano si metteva all'incanto per 3,100,000 lire il tronco Capua, mentre furono solamente approvate lire 2,500,000 per la diretta Roma-Napoli, come dal suballegato A all'allegato 26, nel quale è ripartita la somma del capitolo 34 del bilancio della spesa dei lavori pubblici 1886 1887.

Presso noi, in verità, l'osservanza della legge in fatto di lavori pubblici costituisce un problema che può essere a libito risolto in un modo o in un altro: e se una legge di tanta importanza non ha avuto e non deve avere la sua esecuzione, a noi non resta che scuotere la polvere dai nostri calzari.

Ma se durante il periodo degli studi, altre ragioni avessero fatto inclinare gli animi a preferire il tracciato interno all'altro ammesso dalla legge, dovevasi con apposito disegno proporre la sostituzione dell'una all'altra linea, e non già risolvere la quistione incidentalmente come si fa ora.

Nè può dirsi che con la legge di bilancio sia stato approvato il principio di esecuzione del diverso tracciato, poichè nella relazione, che precede quella legge si parla sempre della diretta Roma Napoli, e solamente nelle risposte dato dal ministro alle domande fattegli dalla Commissione si leggono le parole " tronchi da Capua a Casanuovo (Roma-Napoli). "

A parte che una dichiarazione ministeriale non potrebbe abrogare una legge e che le relazioni sono distinte dalle leggi; l'oscurità, in cui si è sempre stati sull'andamento della linea, poteva anche far supporre che il principio dell'esterna avrebbe potuto essere Capua; come altri progetti lo stabilivano a Sparanise.

Noi dobbiamo esser grati all'onorevole relatore, il quale ci ha fatto sapere l'andamento di questa linea, sin'oggi oscuro: ed era necessario saperlo, perchè trattandosi di una linea, per la quale si è tanto discusso, tanto esaminato sino a dare varie interpretazioni alla legge del 1882 col quistionare intorno al significato della locuzione, era pur tempo che si fosse detto una parola, e fosse stata fatta la luce.

Ma la dichiarazione non è completa, perchè gli studi non sono completi; io per esempio ho sentito dire che vi sia controversia a passare o a tralasciare Sessa nella valle del Volturno, rettificando il tratto Sparanise-Aquino; ciò non ostante su di questo nulla si dice di definitivo, mentre la Camera avrebbe dovuto essere illuminata sopra questa questione.

E tolta l'oscurità sull'andamento della linea, ed esclusa l'esterna, io osservo che la rettifica, neppure studiata completamente, questa rattoppatura, che avrà pendenze sino al 12 per mille, che sarà lunga chilometri 227 + 380, che costerà molto più di quanto ci si chiede che sarà sempre una linea difettosa ed antica nel tracciato, incapace di produttività intensiva, io dico che tutto questo non è punto necessario.

Invero armando l'attuale linea con un secondo binario, sopprimendo molte delle moltissime fermate, 16 in 260 chilometri; profittando dei perfezionamenti da apportarsi allo stato della via, ai mezzi di fermata dei treni, e ai segnali, e adottando una velocità effettiva maggiore dell'attuale, ch'è di circa 45 chilometri, si potrebbe senza fallo guadagnare, pei treni celeri, un'ora di tempo fra Roma e Napoli.

E dico un'ora, perchè come risulta dalla statistica delle strade ferrate dell'Europa pel 1883, la linea avendo pendenze sino al 22 per mille, curve di 400 metri, 177 chilometri in rettilineo sopra sopra 260, e solo 83 in curva, permetterebbe forse anche una velocità maggiore.

Però non si potrebbe correre con quella straordinaria di 90 chilometri per ora, cioè di 25 metri per minuto secondo, come cammina il treno fra Paddington e Londra, nè con quella di 73 chilometri fra Londra e Exeter, nè con quella di 71 fra Boston e Providence in America, e neppure con quella di 65 come fra Parigi e Bordeaux.

Così col guadagno di un'ora la percorrenza minima sarebbe ridotta a 4 ore e 30 minuti, mentre quella della rettifica dato che fosse di 3 ore e 30 minuti, noi, per risparmiare un'ora, dovremmo soggiacere ad una spesa, per ora, di 50

milioni, rinunciando al beneficio di una seconda linea.

E il raddoppiamento del binario non solo presenterebbe una minore spesa in confronto di quella occorrente pei lavori della rettifica, ma permetterebbe nell'interesse militare di trasportare 48,000 uomini in 24 ore, invece di 12,000, quanti se ne possono ora.

Cosicchè si avrebbe un risultato utile nell'interesse militare, utile per la velocità, ed utile per la differenza della spesa.

E se l'utilità del risultato non può mettersi in dubbio, varrebbe la pena di spendere 50 milioni oggi, che siamo in un periodo di forti aggravi; e quando più non si debba parlare della litoranea, di una seconda linea di comunicazione, come l'hanno tutte le altre città d'Italia, linea voluta dalla legge del 1882?

S'è così, io non mi sento la forza di accordare l'approvazione chiesta, quando quella legge debba rimanere senza seguito, senza onere, senza comando (*Bene!*).

Onorevole presidente, chiederei un momento di riposo.

Voci. Si riposi! Si riposi!

(L'oratore si riposa cinque minuti).

Lanzara. E qui trova luogo una quistione, che egregiamente è accennata dall'onorevole relatore.

Quando con le nuove costruzioni sulla Roma-Napoli, e con l'apertura all'esercizio della linea Solmona-Roma sarà aumentato il traffico, il commercio, che per conseguenza sarà maggiore, troverà, con i suoi molti trasporti, sede opportuna nell'unica stazione di questa città, in modo che i viaggiatori e le merci possano con facilità distribuirsi nei vari punti di essa?

Se, come dice l'onorevole relatore, ed è purtroppo vero, è deplorabile qui in Roma il soverchio ritardo nell'ordinamento delle varie stazioni progettate da congiungersi con una linea di circonvallazione, sarà un disastro, quando l'aumentato traffico ci troverà impreparati.

È cattivo consiglio il nostro di risolvere le quistioni parzialmente, e non in seguito di un piano di massima preventivamente compilato con diligenza di studio e di esame, com'è stato proposto molte volte dai Consigli tecnici, per non esser costretti a rifar tutto e sempre da capo, distruggendo il già fatto, con grave perdita dell'erario.

Ed io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questo terreno, sul quale egli potrà dimostrare la sua valentia di amministratore e la sua abilità di uomo di Stato.

L'ordinamento delle stazioni di Roma e di quelle delle nostre città principali non ammette ritardo, occorre provvedervi, risolvendolo, come fu fatto a Parigi, Berlino, Vienna, Bruxelles e Londra, ove fu tenuto conto della continua espansione di quelle città, e quindi del traffico accresciuto.

Infatti in quelle città si sono costruite molte stazioni e linee di circonvallazione: e quindi fu osservato che le arterie principali vanno diagonalmente dal centro alla periferia: che le arterie principali debbono essere collegate con linee circolari, concentriche al centro principale della città, dando alle linee trasversali una minore importanza, essendo queste a sensibile distanza fra loro.

E pel traffico, si è tenuto presente che le linee provenienti da punti diversi debbono possibilmente toccare la città e penetrare nel suo cuore, cercando di non impedire lo sviluppo della fabbricazione, salvo ad essere le stesse linee collegate tra loro da un'altra anulare a grande distanza dal centro, mettendo in comunicazione le stazioni più importanti, in modo che il centro della città non sia lontano da quelle de' viaggiatori più di 2,500 metri, e da quelle delle merci più di 3,500.

Presso noi, come dissi, il problema non è posto in tutta la sua estensione, ma in parte; ciò non ostante se ne ritarda la soluzione anche per la parte. E qui in Roma i lavori incominciati per la stazione di Trastevere sono ritardati, e la linea di circonvallazione è rimasta dimenticata.

In Napoli per congiungere la stazione centrale col Porto si lavora da anni alla costruzione di quel tratto di ferrovia che è lungo due chilometri; e, quello ch'è strano, senza punto provvedere per la stazione di arrivo al Porto medesimo, stazione, che molto opportunamente la Camera di commercio e l'onorevole Giusso vorrebbero designata e costruita anche ad uso dei viaggiatori: ma presso noi, e massime colà, tutto è sì lento

Che le lumache al paragon son veltri.

L'articolo 5 del disegno di legge, essendo intimamente collegato e connesso con le costruzioni, il vasto tema mi trae a parlarne.

Darete lire 3,000 a chilometro per la durata sino a 70 anni alle ferrovie pubbliche di cui è parola nell'articolo 12 della legge del 1879, di sposizione diversa e distinta da quella, che regola la costruzione dei 1000 chilometri. Infatti in quella legge si accenna ad una distinzione delle ferrovie secondarie da quelle pubbliche, le

prime sono contemplate nell'articolo 10, le altre nell'articolo 12.

Ma quali sono i caratteri di queste ferrovie che si dicono pubbliche? Essi, è vero, sono designati dall'articolo 206 della legge 20 marzo 1865 e non dall'altra del 29 giugno 1873. Quest'ultima legge contemplando solamente sette linee del Veneto, deve ritenersi di esclusivo interesse locale. Nè può suppersi che con quella disposizione sieno coordinati i caratteri proprii delle ferrovie secondarie, mentre queste potrebbero essere designate per ferrovie a scopo diverso da quello ch'è interesse generale e pubblico.

Nè la distinzione potrebbe desumersi dal fatto della concessione, poichè secondo la legge del 1873, le ferrovie dette pubbliche possono concedersi all'industria privata, a provincie e comuni isolatamente o riuniti in consorzio, e con l'altra del 1879 sono le provincie e i comuni isolatamente o riuniti in consorzio, che sono autorizzati a domandare la concessione di quelle secondarie; quindi da queste resta esclusa l'industria privata.

Se la determinazione dei caratteri di una ferrovia tra pubblica e secondaria dovesse riposare su questa sola differenza, in verità mi parrebbe molto strana la designazione.

La Commissione però indica queste ferrovie come di quinta categoria; ciò non ostante devesi convenire, che resta oscura ogni determinazione, quando di essa voglia usarsi a distinguere le ferrovie secondarie soggette a diverso trattamento.

Però tralasciando tutte le questioni sulla diversità della designazione, non vi ha dubbio che il sussidio di lire 3,000 a chilometro per 70 anni, è al disotto del concorso che si assegna ai mille chilometri disposti dalla legge del 1885.

E questa, credo, sia un'ineguaglianza, poichè se il sussidio di lire 3,000, dato anche per 70 anni, può essere utile per le strade da costruirsi in terreni piani e popolosi, riesce però inefficace per la costruzione di quelle in terreni accidentati.

La proposta perciò non aiuterà a costruire strade ferrate nelle parti, ove la scarsezza è maggiore; ne renderà forse facile la costruzione là, ove maggiormente se ne nota l'abbondanza; e forse agevolerà la costruzione di strade inutili, per le quali, quando i risultati fossero cattivi, lo Stato, questo, *consolator optimus*, pietosamente si riserva d'intervenire per salvare il tutto.

E questo è comprovato da che la legge del 1873 fu presentata come legge d'interesse generale, ma vista l'impossibilità della sua applicazione in tutte le provincie del regno, fu dal Governo medesimo ristretta solamente alle sette linee del Veneto.

Allora trattavasi di lire 1,000, ora di lire 3,000, è vero; ma le difficoltà dei terreni come non erano vinte con quella somma, non si vincono neppure con l'altra, sebbene accresciuta con una disposizione generale ed estesa a tutte le provincie del regno.

Infatti è provato dall'esperienza sin oggi fatta in molti paesi e specialmente in Francia, che le linee d'interesse secondario, pel loro scarso traffico non possono dare per prodotto che un reddito del 4 o del 5 per cento del capitale d'impianto, ma a condizione che costino meno di lire 100,000 a chilometro, tutto compreso, e purchè la costruzione sia fatta interamente a sistema economico; lo che d'altra parte separa le linee medesime da quelle d'interesse generale.

E poi, dato anche il sussidio nella maggior somma e pel massimo del tempo, in modo da rappresentare il pagamento degl'interessi annuali e della quota di ammortamento del capitale, che i concessionari potrebbero procurarsi per la costruzione di queste ferrovie; ed ammesso che prosperino senza altri sacrifici del Tesoro, il quale, come per le sette linee del Veneto, potrebbe trarre dall'esercizio un vantaggio diretto da superare la quota della sovvenzione annuale; l'articolo 6° del capitolato per l'esercizio delle strade ferrate, è a tutto questo un grave ostacolo, poichè ai concessionari è dato il dritto di prelazione di esercizio per le nuove strade non comprese nell'Allegato A.

D'altronde come si farà l'esercizio di queste nuove linee in modo armonico degl'interessi dello Stato e del pubblico, con le reti delle Società, reti che sono di proprietà dello Stato?

E poi non essendo determinata la quantità di queste ferrovie là ove potranno costruirsi, dovranno esse costituire delle piccole reti regionali secondo gl'interessi particolari di ciascuna regione? ovvero saranno il compimento naturale delle grandi linee, ed avere con queste molti punti di contatto? ovvero per la specialità del loro traffico saranno separate completamente da quelle d'interesse generale, tanto dal punto di vista della costruzione che dell'esercizio?

Ma io temo che approvando la disposizione in esame, si avrà che i 1000 chilometri saranno destinati a scomparire, poichè ammettendosi che comincii la relativa spesa nel 1896, mentre che il sussidio per le ferrovie pubbliche non soffre termine, ne viene per conseguenza che le domande per queste verranno ammesse, e necessariamente rimandate le altre a tempo indefinito, come pare che abbia dichiarato l'onorevole ministro nella tornata del 23 scorso maggio.

Scomparsi i mille chilometri, difficili le costruzioni delle ferrovie pubbliche. Le popolazioni avidi di vita, potranno tendere le braccia verso queste realtà, che sebbene appariscano risplendenti, non sarebbero ombre, se le abbracciassero!

Ed ora dirò degli stanziamenti, di che all'articolo 2 del disegno di legge in discussione.

Si chieggono 121 milioni, parte per pagamenti da farsi a saldo e compimento dei lavori, e parte per restituzione dei fondi assegnati alle linee, da cui furono prelevati, e che debbono essere rimborsate per la legge 5 luglio 1882. Quella legge ebbe in mira uno scopo utile, di facilitare cioè la costruzione delle linee. Fu una legge necessaria e benefica.

Tal'è anche ritenuta dalla Commissione, la quale la invoca, e la estende per ottenere non dal solo appaltatore, ma anche da altri l'anticipazione dei fondi occorrenti a stipulare i contratti di costruzione per una grossa parte delle ferrovie in aspettativa, cioè quella da Roma a Palermo. Se quella legge fosse stata interamente applicata, non avrebbe dato quei risultati, che ora si deplorano. Essa non fu eseguita come richiedeva il suo spirito, e la sua locuzione.

Non fu eseguita nello spirito, perchè gli impresarii furono pagati in corrente, non ostante il patto delle anticipazioni: non fu eseguita nella sua locuzione, poichè di 133,857,855. 31, importo netto degli appalti e delle somme, per le quali il Ministero fece uso delle facoltà accordate dall'articolo 8, lire 121,394,320. 92 rappresentano appalti di 20 linee nel nord e nel centro, e lire 12,463,534. 39, cioè meno del 10 per cento, spettarono a 3 linee del mezzogiorno. Quindi nè il riparto, nè l'erogazione si fecero secondo le prescrizioni della legge.

E poi la ripartizione dell'unico capitolo non fu fatta in articoli rispondenti alle linee, a norma delle tabelle annesse alla legge, sì bene per distinzione di categorie, a cui le varie linee si riferivano; sistema continuato sin oggi, come rilevasi dalla relazione dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1887-88. E ciò nell'intendimento di fare con maggior facilità quei trasporti delle somme, che permette l'articolo 36 della legge sulla contabilità dello Stato.

E quindi se trasporto di somme da un articolo all'altro ha avuto luogo, non potrebbe dirsi avvenuto irregolarmente, sebbene la interpretazione della legge fosse stata piuttosto larga, sostituendo il riparto per categoria al riparto per ciascuna linea secondo il voto della legge. Però

tanto la ripartizione in articoli, quanto il trasporto de' fondi da uno ad altro articolo avrebbero dovuto essere approvati con decreto ministeriale da registrarsi alla Corte dei conti. Io ho de' dubbi sulla esistenza di questi decreti, e temo che non vi sieno mai stati; ciò non ostante la registrazione de' mandati fu lasciata passare. Io qui non partecipo alle beatitudini di coloro che credono senza vedere; vorrei invece assicurazioni per far nascere la fede nella legge, l'affermazione sull'esecuzione esatta di essa. Vorrei che l'onorevole ministro togliesse me, e con me i dubbiosi, da uno stato d'incertezza. Diversamente io sarei obbligato a ritenere violata la legge del 1882 e l'altra sulla contabilità dello Stato. E questa violazione della legge, se vi fosse, sarebbe deplorabile, poichè essa sarebbe stata una delle cause de' danni, a cui ora si vuol riparare col disegno di legge. Infatti dalle tabelle annesse alla legge del 1882, io rilevo che alcune linee avrebbero dovuto oggi essere già costruite, altre prossime a compimento, ma invece o non furono appaltate, o, appaltate, sospese e rimandate a miglior tempo.

E senza che io enumeri tutte queste linee, voi nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, testè avvenuta, ascoltaste gli oratori, che parlarono a favore di esse, alle quali aggiungo la Rocchetta-Potenza, linea di massima importanza, destinata a dare vita a commerci ignorati; e poi, perchè ogni città ha il suo campanile, e dove manca si fabbrica, accennerò alla Sanseverino-Salerno, che

..... con vece assidua
Cadde, risorse e giacque.

Voi notaste allora, ed oggi lo avete letto, che per alcune il termine di costruzione era infatti già decorso, per altre prossimo a scadere; mentre la lentezza, con cui i lavori proseguono fa temere che il termine sarà di molto sorpassato, senza che le linee si aprano all'esercizio.

E tutto ciò trova spiegazione nella tabella allegata al disegno ministeriale, dalla quale appare che delle 19 linee, che sono divenute debtrici, e che attendono da noi il pagamento del debito, ve ne sono appena 3 delle provincie meridionali, che hanno dovuto richiedere la somma di lire 668,920, cioè la centotreesima parte di quella domandata, e queste sono:

Codola-Nocera . . .	per L. 223,656
Foggia-Manfredonia . .	„ „ 433,657
Zollino-Gallipoli . .	„ „ 11,597

Totale L. 668,920

607

e che pel loro compimento richieggono la somma di lire 1,354,690, cioè la trentaduesima parte di quella stabilita. Il rimanente è tutto per le altre linee.

Dunque per le tante linee delle provincie meridionali appena 3 figurano nella tabella, lo che indicherebbe che o i lavori disposti non sono stati eseguiti, o che i progetti fatti corrisposero al loro consuntivo. Nel primo caso il fatto non sarebbe degno di lode; nel secondo, i reclami contro la compilazione dei progetti non avrebbero in questa parte ombra di fondamento.

Ma poichè, ed è il relatore che lo scrive, resta oggi a provvedere alla costruzione di 1600 chilometri nel sud e di 500 nel nord, e prima l'onorevole Bionca nella tornata del 24 scorso mese col suo acuto intelletto elevando a quistione politica nazionale la quistione ferroviaria, rilevò tra l'altro che dei 241 milioni, come dal quadro unito al disegno di legge, oltre 235 furono spesi nel nord e nel centro, e appena 5 nel mezzogiorno; che di tutti i tratti di prima categoria, quello solamente da Codola a Nocera, lungo 4 chilometri, fu costruito a spese dello Stato; e l'onorevole ministro non potè non dichiarare che risultava in apparenza che fosse stata trattata meglio la causa di alcune provincie che non quella di altre, e che in politica le apparenze ingannano a danno della cosa pubblica: ogni dubbio è dilagato.

Io quindi debbo ritenere che non si fece mostra di giustizia distributiva, nel dare a ciascuno ciò che spettava; non fu tenuto conto dell'eguaglianza dei tributi nell'ineguaglianza dei benefizi, del bisogno di una parte all'eccedenza dell'altra; debbo dire che tutto fu abbandonato ad un criterio inesatto, ad un giudizio manchevole.

E qui in questa città, ove la giustizia aveva impero, qui dove il genio pratico stabiliva le formule del diritto, elevando alla giustizia un monumento incomparabile; qui ove tutti a ragione si vantavano esser chiamati *nos justissimi homines*, si volle ricordare e seguire invece la scuola di un più remoto tempo, quella di esser saggi, piuttosto che esser giusti; poichè alla virtù che si sacrifica per gli altri, si volle opporre quella saggezza, che è l'istinto della preminenza degli interessi. « Tre gradi di latitudine rovesciano la giureprudenza. » Ridicola giustizia, diceva un gran pensatore, ch'è limitata da un fiume!

Ed io trovo ragione del mio dire nella stessa relazione dell'onorevole ministro, il quale pur non approvando il fatto, dichiara che a malincuore deve tuttora seguire la stessa via, non

ostante che trovi necessaria la specializzazione delle spese per ciascuna delle opere pubbliche decretate dal Parlamento.

Infatti egli osserva che se vengano a scadere altre passività contrattate dallo Stato, in conseguenza delle accelerate costruzioni di altre linee non comprese nella tabella, e manchino i mezzi a poterle soddisfare, la parte disponibile potrà essere adoperata per estinguere le passività anzidette.

Ma che? deplorandosi il passato, si afferma di ritornare da capo, quantunque spinti dalla forza? Ma io non saprei approvare nè il rifiuto da un lato, nè la continuazione dello stesso sistema dall'altro, poichè

Nè pentere e volere insieme puossi
Per la contraddizion che nol consente.

D'altronde a voi, onorevoli ministri, che rappresentate il dritto e il sacrificio armati del potere per far regnare la giustizia e l'amore; a voi spetta di por termine a questa confusione, che si vede nell'assegno e nel riparto delle somme per le strade ferrate, vi sia giustizia ed osservanza della legge, a ciascuno ciò che spetta.

Lungi da tutti ogni più lieve dubbio, che la esecuzione di una legge benefica possa profittare all'una piuttosto che all'altra parte; ma a voi, che volete cancellare, il passato è debito dimostrare, che l'eguaglianza de' benefizi è sorretta dall'eguaglianza degli obblighi: ed ecco la liquidazione del passato.

Eguaglianza per tutti, come eguali e concordi sono tutti in un solo spirito e in un solo atto, nelle gioie e nelle fortune, nei pericoli e nelle avversità, poichè ciascuno ha innanzi a sè il ricordo del pericolo dell'antica Roma, quando le bandiere di Brenno circondavano la Rupe Tarpea, tutta la repubblica era in Camillo.

... Republica nostra
Tota Camillus erat...

(Vive approvazioni! — Molti deputati vanno a congratularsi coll'oratore).

Presidente. L'onorevole Federico Gabelli ha facoltà di parlare.

Gabelli Federico. Dopo votata la legge del 1879, in una solenne occasione l'onorevole Depretis ebbe a dichiararla un monumento d'onore della XIII Legislatura. E noi siamo qui oggi a discutere la quarta legge che possa rendere possibile l'attuazione della legge del 1879.

Che bel monumento! *(Si ride)* Se questa legge dovesse proprio esser dichiarata un monumento,

non potrebbe venir classificata che fra quei monumenti, che hanno strapiombato o per volontà di architetto, come il campanile di Pisa, o per inscienza di architetto come (non c'è malignità) la torre degli Asinelli di Bologna. *(Si ride)* Di quando in quando noi veniamo qui a mettere puntelli al monumento strapiombato del 1879, e, come è ben naturale, ogni puntellatura, ogni sottomurazione corrisponde ad un aumento di spesa.

Ad ogni modo, buona o cattiva, monumento a piombo o monumento strapiombato, la legge del 1879 deve essere eseguita. Oggi gli stessi maggiori avversari della legge, ed io non sono stato nè sono certo fra i minori, riconoscono che al punto a cui siamo tutta intera quella legge deve essere eseguita.

La questione sta nel come.

A qual punto siamo arrivati oggi colla esecuzione della legge del 1879?

Intorno alla questione: quanta parte di quello che deve essere fatto con la legge del 1879, sia adesso compiuta, e quanta parte resti ancora da compiere, a qual somma di spese debba ancora essere provveduto, fino a ieri c'era dell'incertezza molta; ora pare che ci sia buio pesto.

L'altro giorno nella relazione del bilancio dei lavori pubblici ci si è detto che a completare la legge del 1879, sarebbero occorsi 1064 milioni in più di quanto era stabilito; ora non si sa più se la somma sia rimasta la stessa; nè la relazione del Ministero, nè quella del relatore c'informano di quanto occorra ancora.

Secondo i dati offerti dalla relazione del bilancio le previsioni dovrebbero andare a circa 2093 milioni. L'onorevole De Zerbi cita la nota delle somme impegnate; e sono per le linee costruite 241,461,753; in corso di costruzione 545,975,000; per riscatto di ferrovie 18,133,000; per materiale mobile 31 milioni; per armamento 34,500,000, sommate tutte queste cifre, si viene ad un totale di 881 milioni e più. Io credo che sia un errore di stampa l'aver detto che formano 888 milioni, perchè sommando queste cifre si ha un totale di 881 milioni. La differenza di 7 milioni più o meno sarebbe molto grave se discutessimo i bilanci, (siamo molto arcigni quando discutiamo bilanci), ma siccome discutiamo la legge ferroviaria, sette milioni più o meno, poco monta.

De Zerbi, relatore. È un errore di stampa.

Gabelli Federico. Sta bene.

Resterebbero da impegnare 1116 milioni; i pagamenti fatti e da farsi ascendono a 645 milioni e secondo le dichiarazioni dell'onorevole Ge-

nala il resto per arrivare a 881 milioni cioè 236 milioni dovrebbero pagarsi nel quadriennio. Fino al 1889 negli stati di definitiva previsione trovo stanziati queste somme. Dal 1880 al 1885, lire 291,109,317; al 1885-86, lire 102,000,000; al 1886-87, lire 102,000,000: totale 495 milioni.

Ammettendo i pagamenti fatti e da farsi in 645 milioni, parrebbe che dovrebbero stanziarsene 150 e non 121 come si dice nella relazione. Del resto può darsi benissimo che io in questo faccia un poco di confusione. Da che è venuta la logismografia io di numeri non ne capisco più niente.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Nemmeno io.

Gabelli Federico. Ripeto, siamo in discussione di legge ferroviaria, e questo essendo, occorranza 150 milioni, o ne occorranza 121, non guasta.

Ma perchè l'enorme differenza di almeno un miliardo fra la legge del 1879 e la verità? L'onorevole De Zerbi ci ha addotta parecchie ragioni, e ce le ha addotte con quel suo modo cortese e gentile che invece di dirci le cause, le colpe, direi quasi, di chi ha peccato, ci ha dato le scuse di tutti. Ha accennato ad una quantità di cose, in cui ha lasciato da parte tutto quello che poteva attribuirsi a colpa di alcuno. Omette di sana pianta alcune accuse che io credo assai gravi. Omette che la riduzione dei valori previsti nella legge, giovava al Governo per farla approvare, come giovava a tutti coloro che sostenevano le linee; ed omette che con molta leggerezza sono stati approvati progetti che si dissero definitivi e che erano, mi si permetta la parola, vere bricconate tecniche.

Non è vero, o signori, che le grandi differenze siano avvenute tra le previsioni della legge, ed i progetti definitivi, che furono riveduti, corretti, rimandati, tornati a vedere al Consiglio superiore, che ebbero insomma tutti i sacramenti; avvennero fra i progetti definitivi e la loro esecuzione, ed io ho raccolto qui i numeri, per cui questi dati si hanno. Ne accenno alcuni alla Camera.

La linea Novara Pino ha figurato nel progetto del 1879 per 20 milioni: i progetti definitivi ne fecero aumentare il valore a 30,248,135, lira per lira: il costo vero va a 46 milioni! La differenza fra quello che è stato ammesso dalla legge, e quello che è il progetto definitivo, è di 10 milioni: tra il progetto definitivo e l'esecuzione è di 14 milioni.

La Parma-Spezia, che è stata messa nella legge per 46 milioni, quando fu progettata, esaminata, controllata, approvata, doveva costare

lire 63,120,863. Si passò all'esecuzione, ed oramai sono impegnati 103,863,000; e si andrà col valore verso a 130 milioni. La differenza, fra quello che ha ammesso la legge, ed il progetto definitivo è di 17 milioni; la differenza tra il progetto definitivo e l'esecuzione è di 67 milioni.

Ma vi è anche di peggio. La succursale dei Giovi figura nella legge del 1879 per 16 milioni; quando è stata fatta la legge del 1882 la si fece figurare per 21 milioni; dopo che tutti i progetti furono compiuti, riveduti, corretti, ecc., si andò a 27,270,000. Adesso ci si porta la succursale dei Giovi per 64 milioni. Ed io credo che siamo ancora al disotto del vero; e credo che si andrà a 70 milioni.

Per cui la differenza tra la cifra della legge ed il progetto definitivo, è di 11 milioni; tra il progetto definitivo e la esecuzione è di 36 milioni. In totale poi tutte queste linee Novara-Pino, Parma-Spezia, Aosta-Ivrea, Sondrio-Chiavenna, Treviso-Belluno, Adria-Chioggia, Mantova-Legnago, Legnago-Monselice, Zollino-Gallipoli e succursale dei Giovi che nella legge del 1879 figurano per 130 milioni andarono a 168 milioni quando furono interamente studiate, ed andarono poi a 322,000,000 di lire quando si trattò effettivamente della esecuzione. Così tra la presunzione della legge o la supposizione prima di essa legge e i progetti definitivi vi fu una differenza di lire 37,000,000: tra i progetti definitivi e la costruzione v'è la differenza di 154 milioni. E tuttavia tutti questi progetti hanno avuto, come dissi poco fa, tutti i sacramenti, furono esaminati, riveduti, approvati dall'ufficio tecnico, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato.

Ma quello che ne aveva la responsabilità tecnica era naturalmente il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Un errore di 154 milioni sopra progetti per 168 milioni veramente è troppo grande; lo è tanto da essere sufficiente a dimostrare come la ruota del Consiglio superiore non vada bene. Non è adesso il momento di discutere sopra questo argomento; ma è indubitato che quella ruota non va.

E se noi dobbiamo andare avanti con leggi ferroviarie per milioni e miliardi, parmi necessario, indispensabile anzi modificare qualche cosa su quella ruota, la quale, lo ripeto ancora, assolutamente non serve.

Può essere che ingegneri capi i quali, lo sappiamo tutti, nelle provincie non hanno molto a fare, e non si dedicano a grandi lavori, da un momento

all'altro portati ad essere gli arbitri di tutti questi lavori riescano disadatti agli incarichi; può essere anche, ed io credo che sia questa la principale ragione, che occorra specializzare, quello che oggi non è specializzato; oggi al Consiglio superiore uno fa l'idraulico la domenica, il ferroviario il lunedì, l'architetto il martedì e così via; come volete che risponda questo uomo di quello che non sa? E voi per l'appunto lo chiamate a rispondere tutti i giorni di quello che non sa; come volete che questo Consiglio superiore risponda avendo tutto da fare e non avendo d'altra parte specializzazione, e non sapendo quindi le cose delle quali tratta e giudica?

È inutile andar avanti; l'unica cosa che mi premeva notare era questa che ripeto ancora: questa ruota del Consiglio superiore dei lavori pubblici non cammina; onde bisogna riformarla se si vogliono eseguire le leggi seriamente.

L'onorevole De Zerbi ha detto che una ragione della differenza di spesa in confronto dei preventivi è il voler fare dei grandi monumenti; ed anche questa se non è una delle ragioni principalissime è però una delle ragioni abbastanza forti; quando vediamo per esempio sulla succursale dei Giovi il viadotto del Verde, un bel viadotto alto 64 metri sopra il livello con 18 metri di fondazione che danno 82 di altezza di muratura, stupendamente fatto e rivestito in pietra da taglio per buona parte, ci viene quasi involontariamente sulla bocca di dire: è una gran bella cosa, un gran bel lavoro; ma quanto costa? Tre milioni e mezzo! Ora quello stesso quesito che si è risolto con tre milioni e mezzo non poteva essere risolto con due milioni? Sicuro; si poteva benissimo risolvere il quesito e passare colla locomotiva a quell'altezza spendendo due milioni invece di tre milioni e mezzo. Ma il monumentino dovea esser fatto; non siamo mica i figli di Michelangelo per nulla; artisti dobbiamo essere tutti, e questa passione dell'arte entra anche nelle ferrovie, e facciamo i viadotti del Verde che ci mettono poi al verde (*Ilarità*). Spendiamo una somma enorme in confronto di quella che dovremmo spendere, e la esecuzione della legge del 1879, come diceva l'onorevole Lanzara, è intralciata specialmente per questo motivo.

Ma l'onorevole Lanzara ha anche accennato ad un'altra difficoltà, che dobbiamo oggi superare, ed è di avere eseguito la legge del 1879 più in una parte che in un'altra d'Italia.

Ed è vero. Abbiamo fatto più ferrovie nel settentrione che nel mezzogiorno. Se un conto di di debito e credito potesse essere istituito fra settentrione e mezzogiorno, nei riguardi della esecu-

zione della legge del 1879, si vedrebbe che i meridionali sono creditori ed i settentrionali debitori.

Questo fatto innegabile può avere qualche scusa. Si può dire infatti che il Governo aveva l'obbligo di costruire le ferrovie laddove le provincie anticipavano le spese; che da una parte si fecero maggiori anticipazioni che dall'altra, e per ciò furono fatte più ferrovie da una parte che dall'altra d'Italia. Si può dire che da una parte si mettono in confronto gli impegni presi e dall'altra le spese fatte, e che i termini non essendo omogenei i confronti non approdano; tutto questo potrà essere asserito; ciò non toglie però che nel mezzogiorno abbiamo obbligo di fare assai più di quello che abbiamo fatto fino ad ora, se vogliamo che la legge del 1879 sia lealmente, equamente eseguita. (*Bravo! a sinistra*).

Questa, che fu chiamata ingiustizia, forse non può essere chiamata così, perchè non credo che sia stato nella mente di alcuno di far danno ad alcuna provincia d'Italia.

Ma questo, che è un fatto, costituisce indubbiamente una maggior difficoltà per l'esecuzione della legge.

Quali proposte, in mezzo a tante difficoltà, ci fa il Governo? Di stanziare 122 milioni per pagare impegni, per reintegrare i fondi di alcune linee, per dar corso alle leggi che hanno messo fra le altre linee da costruirsi l'Ovada-Asti e la direttissima Roma-Napoli.

Dar facoltà al Governo di concedere nuove ferrovie, per 3,000 lire a chilometro.

Dare una nuova facoltà di spendere al Governo!

Tornerò più avanti su questa parte della proposta; noto qui intanto che qualunque fosse l'uso che si facesse di queste facoltà, è quel tale onere nuovo che viene tutte le volte che dobbiamo mettere un puntello al monumento della legge del 1879; perchè queste 3000 lire a chilometro vengono in aumento all'obbligo che aveva il Governo di dare 1000 lire a chilometro, in aumento dei 1000 chilometri che la legge delle convenzioni ha dato facoltà al Governo di concedere.

In quali condizioni di finanza versiamo adesso tutti lo sanno; i provvedimenti finanziari sono lì per attestarli. Io credo dunque che poichè si tratta della esecuzione di leggi che impongono spese, sia permesso (dal momento che abbiamo un miliardo e mezzo sopra la testa che prima non avevamo) sia permesso dico di riesaminare il bisogno di alcune di queste linee.

E per prima: esiste, sì o no, un vero bisogno dell'Ovada-Asti? Che anche una ferrovia Genova-Ovada Asti possa giovare non lo nego; che anche

questa, oltre le tante, possa essere utile sotto molti punti di vista, io non lo nego, ma che proprio sia una necessità indeclinabile, che si debbano fare degli sforzi, oltre quelli che io credo possa fare il paese, per fare oggi la Ovada Asti, me lo perdoni anche il ministro dei lavori pubblici, io proprio non lo credo. (*Bravo!*)

La succursale dei Giovi era una necessità.

Si è arrivati a fare 140,000 lire di traffico sopra i due binari della Genova-Novi.

Ora tutti lo sanno, da Genova a Novi per Pontedecimo, abbiamo, in linea aperta il 35 per mille di pendenza e nella galleria di Busalla il 30 per mille.

Ebbene un traffico di lire 140,000 sopra una linea in queste condizioni, è un vero miracolo, di cui dobbiamo essere grati ai funzionari che lo compiono.

Per la galleria di Busalla, col 30 per mille di pendenza, con la necessità di avere 0,70 di locomotive per il peso di uno di treno, facciamo passare mille carri al giorno.

Più di così non è assolutamente possibile.

La succursale dei Giovi si imponeva come una necessità; era un affare che noi facevamo, perchè il commercio del porto di Genova aumentava seriamente.

Dunque la succursale dei Giovi, noi dovevamo farla.

Ma il tratto da Ronco a Novi ha una potenzialità di 3 o 4 volte di più di quella della galleria.

I due binari dunque, che abbiamo da Ronco fino a Novi, ci servono e sono sufficienti per il traffico attuale da Genova e per molto, per moltissimo di più.

Se il traffico venisse a crescere e avvenisse che il tratto da Ronco a Novi dovesse essere insufficiente, basta mettere un solo binario di più e fare a 3 binari la linea da Ronco a Novi.

Poichè il commercio da Genova è quasi tutto verso il continente; abbiamo tutti i treni carichi che vengono da Genova verso il continente ed i ritorni vuoti; e per il treno vuoto si ha naturalmente una potenzialità doppia che per i treni carichi.

Un treno può essere composto di 60 carri vuoti non può essere che di 30 se pieni. Quei due binari per il traffico da Genova in su sono equiparati da un binario solo da Novi verso Genova.

Nessuna necessità dunque v'è per me della Genova-Ovada Asti. Ma c'è qualche cosa di più. La Commissione ha taciuto sull'importo della

Genova-Ovada-Asti; non si è peritata di dire se fosse o no vero che la Genova-Ovada-Asti dovesse costare 48,500,000 lire come espone il Governo.

Signori, non faccio discussioni tecniche, ma credo di poter dare molto chiara la dimostrazione, senza tante discussioni tecniche, che i 48 milioni non sono che la metà della spesa che occorrerà.

Noi abbiamo fatto la succursale dei Giovi che passa per gli stessi identici terreni per i quali passerebbe la Genova-Ovada-Asti. Per fare i 20 chilometri dovremo spendere secondo il Ministero 64 milioni ed io dico 70 milioni. Sarà vero che avremo speso 15, 16 milioni di opere di lusso, ma dunque 54, 55 milioni rappresentano le opere necessarie fatte senza lusso. Ed io suppongo che la Genova-Ovada-Asti si faccia senza lusso. Ma la Genova-Ovada-Asti è lunga 96 chilometri, non 20 come la succursale dei Giovi. Questa non traversa che per metà l'Appennino, e la Genova-Ovada-Asti deve traversare tutto l'Appennino.

Ora, se la metà della traversata dell'Appennino costa 54 o 56 milioni, ma volete traversare tutto l'Appennino ed aggiungere anche una cinquantina di chilometri in pianura con 48 milioni? È inutile essere ingegneri; è un conto che io vorrei darlo a fare al farmacista! Non è possibile! Aggiungete qualche altra considerazione che ve lo dimostra. La Genova-Ovada-Asti ha una galleria di 9 chilometri, nelle stesse identiche condizioni in cui abbiamo fatta la galleria di Ronco sulla succursale dei Giovi. Queste gallerie di 9 chilometri costano in quei terreni 4 milioni a chilometro; 4 volte 9 fa 36.

La sola galleria costa 36 milioni. Come volete immaginare che tutto il resto della traversata dell'Appennino e la linea di pianura vi costino soli altri 12 milioni? È evidente che non può esser fatta la Genova-Ovada-Asti coi 48 milioni. Ed io non so se il progetto della Genova-Ovada-Asti possa esser considerato definitivo o non definitivo, particolareggiato o non particolareggiato. Sarà tutto quello che volete; perchè io dopo quanto ho detto sui progetti particolareggiati e sulle differenze fra progetti particolareggiati e di effettiva esecuzione, non credo al conto che si dà dei 48 milioni neanche se è dato in un progetto particolareggiato rivisto ed approvato dal Consiglio superiore. Non è possibile.

E quanto costerà?

È quasi inutile oramai di far progetti. Credetelo, o signori, i progetti non sono che una scusa. Dopo di aver fatto 10,000 chilometri di strade ferrate in Italia chi ha un po' di naso va

sul terreno e dice: in questo terreno una linea costa 200 o 300 o 500 mila lire a chilometro. Sbaglierà di 50 o 60 mila lire, ma poichè coi progetti definitivi e particolareggiati gli errori sono anche più grandi, il progetto è assolutamente inutile. Istituyendo soli rapporti statistici, rapporti di confronto fra terreno e terreno, fra le condizioni di una linea e le condizioni di un'altra, si può sapere quanto si possa sapere con un progetto particolareggiato, e più certamente che con quei progetti particolareggiati che sono stati approvati dal Consiglio superiore.

La succursale dei Giovi, tutto compreso, dissi, vi costa 70 milioni. Sono 19 chilometri di effettiva costruzione. Viene dunque a costare 3,360,000 lire a chilometro in media.

Io metto, per l'Ovada-Asti, a 4 milioni a chilometro la galleria; sono 36 milioni. Altri 38 chilometri sono di montagna, e li metto a 1,200,000 lire a chilometro, il che fa altri 45,600,000 lire; il resto della ferrovia, parte di pianura e parte presso a poco di pianura, a 350,000 lire a chilometro, importerà altri 18,550,000 lire. Siamo ad un centinaio di milioni.

È precisamente quello che avviene sempre nei progetti che si presentano.

Quando volete far passare una linea, bisogna valutarla al 50 per cento di quello che vale. Allora passa; se non fate così, non passa. (*Si ride*)

Torniamo ai progetti e ai preventivi sbagliati. E adesso lasciamo la Ovada-Asti.

Mi permettete, o signori, di parlare anche della Roma-Napoli?

Voci. Sì, sì.

Una voce. Anzi!...

Gabelli Federico. Dichiaro (cosa che non mi avviene spesso, ma che sono lietissimo che qualche volta mi avvenga) dichiaro di essere d'accordo coll'onorevole Baccarini (*Si ride*) il quale sostiene che la legge ha imposto di fare una linea litoranea, e niente affatto una rettifica.

Sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Baccarini, perchè qual'è lo scopo delle rettifiche della Roma Napoli? Uno solo: quello di diminuire la distanza fra Roma e Napoli; pei paesi interni non serve a nulla, si allontana anzi da tutti i paesi che sono serviti dalla linea attuale (*Bemis-simo!*).

Una voce. Perfettamente!

Gabelli Federico. Se fate la linea litoranea, se ne capiscono tutti gli scopi: andate a servire delle regioni nuove.

Perchè, queste rettifiche? Per questo solo: per impiegare un'ora di meno nell'andata e nel ritorno da Napoli. Ed è necessario, è proprio indispensabile di fare una linea nuova, per andare da Roma a Napoli in un'ora di meno? Questo, poi, ve lo dico francamente e risolutamente: no; non è affatto necessario. Volete andare in un'ora di meno, da Roma a Napoli? Padroni, finchè volete: portiamo il viaggio a quattro ore e mezzo. Sulla linea Roma Napoli le curve hanno il raggio minimo di 400 metri; avete 7 soli chilometri che arrivano al 20 o 21 per mille; del resto, avete pendenze del 12, del 14, e molti tratti orizzontali (perchè ci sono 51 chilometri di tratti orizzontali) e 100 chilometri che non arrivano alla pendenza del 5; avete 177 chilometri di allineamenti, e soltanto il resto (60 o 70 chilometri, mi pare) in curva. Ma tutte curve comodissime, perchè la massima parte arrivano o superano i 500 metri di raggio. Così stando le cose, è una favola che la linea Roma-Napoli sia in cattive condizioni. È una linea non in ottime condizioni; non in quelle condizioni in cui si trova la linea, ... non saprei, ... Venezia-Verona (è certo che la Venezia-Verona è in condizioni migliori); ma in condizioni tutt'altro che pessime e che debbono dirsi buone. È una linea sulla quale si può correre rapidamente, ad una condizione: che non abbiate dei treni enormemente pesanti. Ora, non è mica molto difficile aver dei treni che non siano enormemente pesanti! Io capisco che, quando volete far dei treni diretti, con 12 o 14 pezzi, non potete mantenere una grande velocità; ma, quando il treno diretto sia ridotto a 4 pezzi, potete mantenere velocità finchè volete, ed andare, in quattro ore e mezzo, da Roma a Napoli con tutta facilità.

Ora, io non credo che chi guadagni 3 lire al giorno abbia un grande interesse a risparmiare un'ora: quando ha risparmiato un'ora, ha risparmiato 30 centesimi; (*Si ride*) sono i ricchi, la gente d'affari, gli uomini politici (*Si ride*) quelli che hanno grande interesse ad arrivare in un'ora di meno.

Ciò è naturale; gli uomini politici alle volte hanno la necessità di arrivare un'ora prima (*Narità*) Ma gli uomini politici viaggiano in tutte le carrozze di prima classe, e per gli altri che non siano uomini politici, per ogni treno composto di quattro pezzi, non occorre fare altro se non che alzare la tariffa del 50 per cento; quattro carrozze di prima classe contengono 120 persone. Non ne avremo forse mai tante in un treno direttissimo; ed allora perchè volete venire a portare questo aggravio di 50 o 60 milioni?

Io forse annoierò la Camera.

Voci. No, no.

Gabelli Federico. Ma non posso fare a meno di dire due parole sull'argomento strategico.

È naturale: l'argomento strategico non poteva mancare. (*Si ride*) Come si fa a parlare di ferrovie senza intrometterci l'argomento strategico? L'onorevole De Zerbi vi ha scritto su le migliori pagine della sua eloquente relazione... e tuttavia resta sempre l'argomento strategico. (*ilarità*).

Nella linea da Roma a Napoli c'è seriamente; ma non è vero che non abbiano importanza militare se non che le linee a doppio binario; abbiamo anche delle linee d'importanza militare grandissima ad un solo binario. Potrei citare, fra le altre, la linea Bologna Pistoia che è ad un solo binario. E però vero che adesso facciamo un'altra linea per raddoppiare la linea Bologna-Pistoia.

Ebbene, noi possiamo raggiungere lo scopo medesimo senza fare le correzioni, le quali correzioni poi, non sono correzioni, ma sono peggioramenti della linea attuale; perchè, tolto lo scopo unico della minor percorrenza fra Napoli e Roma, voi tagliate fuori tutti i paesi intermedi dai treni diretti: è un vero peggioramento della linea.

Ma si vuole raggiungere lo scopo militare di avere due binari: ebbene fate due binari. Sopra una parte della linea non occorre far altro che mettere l'armamento; perchè fra Napoli e Ceprano la linea è costruita intera a sede di doppio binario (*Voci:* è vero!); dunque non avete da fare altro che mettere a posto l'armamento; e mettere l'armamento ci costa 5 milioni.

Da Ceprano a Roma dovete non interamente, ma per grandissima parte, fare anche l'allargamento della sede: ci viene a costare presso a poco 20 milioni. Dunque, se volete anche raggiungere questo grande scopo militare che avete in mente e fare il raddoppiamento dei binari spenderete 25 milioni, invece che spenderne 50, ed io credo anzi 60 e più milioni.

Nella legge è messo un articolo, mi pare il terzo, dove si parla della linea Roma Napoli-Eboli-Reggio-Messina-Cerda: c'entra non solo la direttissima Roma Napoli, ma anche la Messina Cerda: anzi c'entrerebbe anche il sottopassaggio dello stretto di Messina; ma di quello lì dopo aver domandato i fondi per fare gli studi, dopo che l'onorevole Baccarini ne fece una quistione, quasi direi, di necessità, non se ne è parlato più e tutto è rimasto sospeso. Io credo che noi riguardi militari e per la difesa della Sicilia esso sia una specie di necessità. Ad ogni modo credo anche

che debba, per ora almeno, rimanere un pio desiderio; quanto a me non potrei sicuramente avere il coraggio perchè ho fatto il progetto, di raccomandare il sottopassaggio dello stretto di Messina.

Non c'entra dunque il sottopassaggio dello stretto; entra sola la Cerda-Messina.

Sulla Cerda-Messina c'è un paese importante: Milazzo; ma fra Messina e Milazzo, la linea può dirsi interamente fatta, o almeno portata a tale che non è più possibile far altro senonchè terminarla. Fra Milazzo e Cerda la cosa non è così; tra Milazzo e Cerda c'è da spendere ancora 90 milioni.

E quando si riflette a tutto quanto è stato detto in Italia contro le ferrovie litoranee, non si capisce come questa debba essere diventata un'assoluta necessità. Messina e Palermo sono congiunte e non hanno grandi scambi nè di persone, nè di merci tra loro; non pare proprio che sia una linea necessaria. La faremo, perchè come ho premesso e torno a dire, la legge del 1879 dev'essere interamente eseguita, ma la stessa legge del 1879 ha considerata la Messina-Cerda in 2ª categoria e la linea delle Calabrie in 1ª; è fatta dunque una differenza tra la Messina-Cerda e la linea delle Calabrie. Perchè questa differenza vogliamo cancellarla direi quasi di straforo, di sorpresa, con quest'articolo di legge? La Messina Cerda sarà fatta, stanziando quanto più sia possibile dei fondi per le linee meridionali, perchè, torno a ripetere, hanno diritto i meridionali di avere una maggior parte di ferrovie, ma compiuto l'attacco di Milazzo non mi pare punto necessario d'andare più in là.

L'articolo 3 è anche un po' incerto per un'altra ragione. Quando si discusse la legge del 1879 delle linee calabresi ce n'era una sola, lo ricorderete tutti, l'esterna. Si è fatta una grande questione tra la linea esterna e la linea interna e l'onorevole Depretis, che allora era molto largo per accordare le strade ferrate, le ha fatte avanzare tutte di grado; ha fatto scoppiare la famosa bomba, che ha fatto passare quelle di 2ª in 1ª categoria ed ha messo in prima categoria anche l'interna. Io non so quale sia delle due linee, cui si riferisce quest'articolo, che...

Una voce. Tutte e due.

Gabelli Federico. Tutte e due e sta bene. Ed io dico: fatele tutte e due, conservate quei 20 milioni nell'articolo tale quale è, togliete la Roma-Napoli e la Messina-Cerda e fermatevi alla costruzione delle due linee Battipaglia Castrocucco, Siccignano Castrocucco-Reggio, perchè non può tornar conto neppure a voi che tutte quante le linee vadano

costruite, si può dire, in una volta, togliendo i fondi per la Eboli Reggio. Sono pochi 20 milioni all'anno per la durata di tutte le costruzioni. Se dobbiamo fare la Napoli-Roma, le due Eboli Reggio e la Messina-Cerda, i 20 milioni non bastano, perchè si va a più di mezzo miliardo. I 20 milioni non bastano non come fondo tolto delle costruzioni, ma neppure ridotti come fondo di debito pubblico perpetuo.

Dunque per questi 20 milioni, dandoli come fondo perpetuo o prestito da farsi in consolidato per procurarvi i capitali per le due linee io potrò darvi il mio voto, ma non buttate i denari per linee che non siano quasi indispensabili. Perchè le condizioni della nostra finanza c'impediscono di fare quello che non sia indispensabile.

Dico due altre parole sopra le altre questioni sulle quali è rimasto muto il relatore. Il Governo ci propone di dargli facoltà di concedere strade ferrate con 3000 lire a chilometro. Per massima io sono contrario a dare questa facoltà. Sarei stato favorevole a dare linee da costruire con questo patto, ma sono contrario a dare facoltà al Governo di determinare le linee.

L'onorevole Saracco resterà ministro finchè vive, io glielo auguro, ma non so chi possa venir dopo l'onorevole Saracco; e non voglio che alcuno possa abusare di questa facoltà che noi gli diamo di concedere linee di qua e di là, e faccia delle ferrovie un istrumento non di economia ma di politica.

Si dica per quali linee si chiedono queste 3,000 lire, e noi esamineremo se sia ragionevole di darle.

Ad ogni modo si stabilirebbe un nuovo onere per lo Stato, se effettivamente qualcuno potesse domandare, o domandasse di costruire linee con la sovvenzione di 3,000 lire al chilometro. Io però non credo che saranno molte queste domande. Omai le strade di pianura le abbiamo quasi tutte fatte; non restano da fare che quelle di montagna. Le 50, o 60 mila lire, che il Governo potrà accordare, non rappresenteranno che una piccola parte del capitale occorrente; ed è difficile di trovare chi si assuma tutto quanto il resto, perchè oramai le linee da costruire sono tutte secondarie.

Ma vi è di più. Noi abbiamo sanzionato (e dico noi per dire la Camera, perchè non l'ho mica sanzionato io) un patto nelle convenzioni ferroviarie, che toglie assolutamente la possibilità di fare linee concorrenti. Noi abbiamo stabilito il patto che le tre Società, la Sicula, la Mediterranea e l'Adriatica, abbiano il diritto di mantenere i traffici, ed i carri per le merci, facen-

doli percorrere le linee più lunghe. Ed io ho fatta allora la proposta, che fosse obbligatorio di spedire i carri ed i traffici per le linee più corte, a chiunque appartenesse la linea. Ma l'onorevole Depretis ha posta anche su questo la questione di Gabinetto. Naturalmente, fatta la questione di Gabinetto, le merci pigliano la strada più lunga. (*Uarità*).

Ma come volete, come è possibile, che alcuno vi domandi di costruire linee, che vengono direi quasi, assassinate prima del nascere? Giacchè quando saranno compiute voi andrete per un'altra parte. Non è sicuramente nelle intenzioni dell'onorevole Saracco di fare una canzonatura: ma codesta proposta è dopo le convenzioni veramente una canzonatura.

Possono le Società domandare di costruire, di esercitare il loro diritto di prelazione e fare esse costruire queste linee. Ma non è nel loro interesse di esercitarlo; nel loro interesse è di lasciare gli altri a costruirle e di ammazzarle dopo fatte. Ed è appunto questa possibilità che impedisce altri di farle. Le Società non eserciteranno mai il diritto di prelazione poichè è in loro potere il mantenere il traffico sulle loro linee.

Un'altra parola ancora sopra un'altra questione anche questa non toccata dall'onorevole relatore. Con la legge delle convenzioni noi abbiamo stabilito l'obbligo per il Governo di concedere mille chilometri di nuove ferrovie. Ora, può il Governo concedere 1000 chilometri con 3,000 lire di sovvenzione? A me non pare. Nulla essendo innovato, resta al Governo l'obbligo di costruire anche quei 1000 chilometri. La legge del 1885, imitando ed esagerando gli errori di quella del 1879, ha soltanto ammesso per un quarto il valore vero delle linee. Non 90,000 ma 300 a 350,000 lire al chilometro almeno costeranno le linee che saranno comprese nei famosi 1000 chilometri. Sono quindi 300, o 350 milioni di più che si avrebbero a spendere. Or bene, possiamo noi far tutto? Possiamo noi continuare sulla strada in cui ci siamo messi? Vogliamo e possiamo noi pretendere che tutte le linee siano compiute con la massima fretta? Signori, secondo me, non è possibile. In cuor nostro, anche chi deve sostenere la propria linea, ciascuno di noi deve esser persuaso che non è possibile. Tutti gli scopi non si possono ottenere ad un tempo; lo ha detto un giorno egregiamente a Milano l'onorevole De Zerbi.

Tutte le strade ferrate non possono essere costruite contemporaneamente; dunque è necessario metterne da parte qualcuna, farle aspettare, perchè dal momento che non si possono fare tutte in

una volta, qualcuna bisogna che aspetti; se tutti non possiamo passare in una volta per una porta qualcuno bisogna che resti indietro.

Ebbene, chi resterà indietro?

Io l'ho già detto, debbono restare indietro le ferrovie non necessarie e quindi soprattutto le linee del settentrione ormai abbastanza dotato.

Per esempio nel Veneto noi abbiamo ancora alcune delle linee da fare; ed io raccomando al ministro di non attaccarne nessuna e lasciarle lì.

Vi è la linea Casarsa-Gemona; è una linea che non serve che al paese di Spilimbergo il quale non ha che pochi chilometri per venire a Casarsa, e del resto non serve ad altro che a diminuire di 12 o 13 chilometri la distanza da Casarsa a Gemona. C'è proprio questo grande interesse per una linea, che fa un traffico di 24 o 26 mila lire al chilometro, di abbreviarla di 13 o 14 chilometri?

Una voce. Interessi commerciali.

Gabelli Federico. Sta bene, non voglio contestare questo interesse commerciale; diminuite la tariffa fra Casarsa e Gemona ed avrete ottenuto lo scopo.

Un'altra delle linee del Veneto della quale ho fatto io un progetto, è la Bologna-Verona; ma dobbiamo proprio buttar via i milioni per abbreviare di pochi chilometri il percorso da Bologna a Verona? Vi andiamo per tre strade: la Modena-Mantova, la Padova-Verona, la Legnago-Mantova. E dobbiamo proprio, avendo tre linee, spingere il Governo perchè ne faccia una quarta per risparmiare pochi chilometri?

Via; lasciatele dormire queste linee (*Benissimo!*).

Ce n'è un'altra, pure nella mia regione: la Bassano-Primolano.

Siamo quasi sicuri che l'Austria non intende fare il tratto che le compete; ed io credo che l'Austria abbia perfettamente ragione; se io fossi l'Austria, farei lo stesso (*Si ride*).

Noi sappiamo dove vogliamo andare con quella strada, e l'Austria non ha piacere che noi ci andiamo. (*Ilarità*). E se non possiamo andarci fino a Trento che cosa ci faremo della Bassano-Primolano, fermata a Primolano? (*Interruzione*).

Io non credo che nella regione Veneta ci sieno altre strade da fare; ma se anche altre ce ne fossero, io direi altrettanto.

Per parte mia dunque il compito è semplice; i fondi debbono essere per giustizia forniti particolarmente alle linee meridionali, e debbono es-

sere abbandonati i residui per le linee settentrionali per darli alle linee meridionali.

Io, signori, ho finito; ho tediato forse troppo la Camera; (*No! no!*) ma mi è parso fosse necessario che si sentisse questa nuova nota che io ho portato.

Ho sentito dire qui molte volte: *la mia linea, le nostre linee*; or bene, confesso che ogni volta questa frase m'ha addolorato.

D'ora innanzi facciamo una cosa: non diciamo altro che *le linee italiane*, e facciamo in modo che il Governo eseguisca con equità la legge del 1879, con quella equità, cioè, che io non esito a francamente riconoscere che non è stata osservata. (*Approvazioni generali — Applausi — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore — Parecchi deputati stanno nell'emiciclo converstando*).

Presidente. Onorevole Sardi, ha facoltà di parlare. Facciano silenzio e riprendano i loro posti, onorevoli colleghi.

Sardi. Io imprendo a parlare con trepidanza, avuto riguardo alla vastità dell'argomento che dovrei trattare, alla pochezza delle mie forze, e alle condizioni in cui si trova la Camera.

E tanto più ingrata è la mia posizione in questo momento, in quanto che prendo la parola dopo due egregi oratori, di cui la Camera ha applauditi gli elaborati e splendidi discorsi.

Pur tuttavia, prego gli onorevoli colleghi usarmi la cortesia di qualche minuto di attenzione, per esporre alcune considerazioni sul presente disegno di legge.

Come deputato delle provincie meridionali, primo a parlare dopo l'onorevole Gabelli, mi credo in dovere di porgergli i miei ringraziamenti per le parole che ha dette; cioè che il Governo da ora in avanti debba avere più a cuore le linee del mezzogiorno, che quelle del settentrione.

Non discuto ciò che poi ha soggiunto, che la nuova linea Roma-Napoli non si debba costruire; che si debba rimandare ad altro tempo la Messina-Cerda e che di altre linee non si debba parlare; io prendo atto delle sue dichiarazioni astratte, e passo all'ordine del giorno.

A dirla con tutta franchezza, io sono tra coloro che ritengono che il provvedimento più opportuno, nell'attuale momento, sarebbe stato di mandare alla Camera i 121 milioni, che occorrono a riempire i vuoti esistenti per le costruzioni già fatte; vale a dire a fare approvare una legge semplicissima, composta soltanto del primo e del secondo articolo del presente disegno.

Ogni altro provvedimento si sarebbe potuto o,

secondo me, si sarebbe dovuto rimandare a novembre, quando il Ministero con maggior calma e con sufficiente tempo, avesse potuto studiare meglio la complessa ed intricata questione ferroviaria e quella finanziaria che vi procede connessa, e avesse quindi potuto presentarne alla Camera una intera soluzione; e la Camera, dopo maturo e diligente esame, avesse potuto discutere e risolvere le proposte del Governo.

Ed in questo consiglio mi confortavano la presente nostra condizione finanziaria, non certo prospera; e le parole della relazione dell'onorevole ministro, che precedeva il primitivo disegno di legge.

Questo, a parer mio, sarebbe stato il procedimento più corretto.

Ma se il Governo e la Commissione hanno creduto di fare altrimenti e di portare subito in discussione questo progetto alla Camera, segno è che gravi ragioni si imponevano.

E sono andato ricercando queste ragioni, e credo di averle trovate nella relazione della Commissione e non in quella del Ministero, perchè differiscono sostanzialmente l'una dall'altra.

La differenza anche nel disegno di legge non è dissimulata, anzi è affermata dallo stesso relatore dove dice:

“ Il Governo del Re, al quale esponemmo le nostre ragioni, ne fu scosso; e dopo qualche giorno di deliberazione ci mandò un articolo da aggiungere alla legge, che *diventava di questa la parte principale.* ”

E questo articolo, tutti lo comprendono bene, è l'articolo 4º che riguarda la ferrovia Roma-Palermo. Dico Roma-Palermo per indicare più brevemente la Roma-Napoli-Eboli-Reggio-Messina-Catania.

E qui vengo senz'altro a fare un rapido esame della relazione dell'onorevole De Zerbi. Dichiaro anzitutto che non intendo di fare recriminazioni sul passato: non intendo discutere come e perchè sono stati spesi i 121 milioni in più per le costruzioni eseguite: non intendo di occuparmi degli storni che furono fatti dei fondi stabiliti per le diverse linee, e delle preferenze, poco lodevoli, che furono accordate a questa o a quella linea; non voglio discutere della direttissima Roma-Napoli, e se debba essere preferita la linea interna o la littoranea.

Non intendo parlare della Genova-Ovada-Asti; nè dell'aumentato sussidio chilometrico alle ferrovie contemplate nella legge del 29 giugno 1873 e

delle conseguenze che quest'ultimo provvedimento può arrecare ai famosi mille chilometri della legge 1885. Desidero soltanto discutere il concetto principale della Commissione riguardo alle nuove costruzioni, quello che a me è sembrato il cardine di tutte le sue argomentazioni, cioè la necessità politica, militare ed economica di non ritardare più oltre la costruzione delle linee decretate dalle precedenti leggi ed anzi di affrettarla per alcune che, sotto diversi aspetti, hanno maggiore importanza e soddisfano a diritti acquisiti ed a bisogni più specialmente intesi.

E intanto, senza pretendere di portar vasi a Samo, io do lode all'onorevole collega ed amico De Zerbi per questo suo lavoro; il quale, per lo scopo che si prefigge, non poteva riuscire più completo e perfetto.

Nella sua relazione dunque, a pagine 7 e 8, trovo espresso chiaramente il concetto dell'impossibilità di sospendere le costruzioni ferroviarie, tanto per evitare discordie tra le provincie che già ne sono provviste e quelle che tuttora le attendono, quanto per i gravi danni che ne deriverebbero alla difesa nazionale.

Ecco spiegato il concetto che ha spinto Governo e Commissione a presentare anche la seconda parte di questo progetto, e che obbligherà la Camera ad approvarlo con le necessarie modifiche; concetto altamente politico, e rispondente ai bisogni economici e militari della nazione.

Ora io mi domando: risponde la legge *completamente* a questo elevato e lodevolissimo concetto?

A me sembra di no. E forse le parole stesse della relazione mi danno ragione.

Riconosco senza eccezione l'importanza ed utilità della diretta Roma-Palermo, e fo plauso al Governo e alla Commissione che propongono mezzi speciali per attuarla con la massima sollecitudine.

Ma, come dice la relazione stessa, non è questa soltanto la linea più importante d'Italia; ce ne sono anche delle altre. E la relazione le enumera; esse sono: la Lecco-Colico, la Lucca-Aulla, la Cosenza-Nocera Tirrena, la Catanzaro-Stretto Veraldi, la Santa Venere-Potenza, la Cuneo-Ventimiglia, la Solmona-Isernia-Campobasso, con la diramazione da Isernia e Cajanello.

Non credo che vi sia alcuno che possa mettere in dubbio l'importanza di queste linee, dopo tante pubblicazioni che su di esse si sono fatte, e dopo tanti dotti discorsi che si sono pronunziati alla Camera. Anzi io credo prudente di non fare qui citazioni, per non commettere omissioni, per non ac-

cennare a preferenze per alcuna di queste linee, e per non annoiare la Camera.

Ma credo opportuno ricordare che, non soltanto gli uomini politici e tecnici hanno emesso i loro pareri sull'importanza di queste linee; ma anche le autorità militari hanno in più occasioni riconosciuto e dimostrato la necessità delle medesime.

E qui faccio una parentesi per l'onorevole Gabelli, ed anche per qualche altro collega, i quali non riconoscono, in tutta la loro estensione, la necessità e l'importanza di queste linee militari, o militarizzate, come essi le vogliono chiamare.

Credo invece che sia questa delle ferrovie per iscopi militari una questione importantissima per l'Italia, e che non si possa prendere a gabbo.

Ma passiamo oltre.

Sono dolente di non vedere nella Camera l'onorevole ministro della guerra, perchè avrei voluto pregarlo, in questa occasione, di far sentire la sua autorevole voce, riguardo a queste linee, che hanno un carattere militare, e che possono essere necessarie per il concentramento dell'esercito e per la difesa dello Stato.

Ora dunque, se l'importanza e l'utilità di talune almeno di queste linee (non pretendo di dimostrarle per tutte) non è minore di quella della Roma-Palermo; e se il disegno di legge si è informato all'alto principio di provvedere con urgenza ai bisogni militari ed economici del paese; è evidente che lo stesso trattamento speciale, che la Commissione propone per la Roma-Palermo, avrebbe dovuto proporsi per le altre linee, che hanno i requisiti medesimi di questa.

Anzi, in quelle sette linee che la Commissione ha citate ed io ho ricordate, parmi che ve ne sieno alcune che abbiano dei requisiti maggiori della Roma-Palermo; imperocchè, passando per centri che, in fatto di popolazione e di commercio, sono anche essi importanti, fanno pure parte delle linee interne longitudinali di cui si è sempre, da tanti anni, decantata la utilità strategica che è stata pure riconosciuta dall'onorevole relatore.

Nè credo sarebbe ora il caso di venire a dire che una linea sia di prima categoria, un'altra di seconda, ed un'altra di terza; quella classificazione, in origine, credo che non abbia avuta ragione d'essere; o fu causa certamente di errori e di ingiustizie; ed al presente si può considerare come distrutta nel fatto; ma ammesso pure che dovessero sussistere, sarà la questione delle categorie un argomento tanto importante, da potersi contrapporre a quello della difesa nazionale? Credo di no.

Nè è serio ciò che si asserisce, che lo speciale trattamento accordato alla Roma-Palermo giova a facilitare la costruzione delle altre linee, perchè per esso resterebbero liberi i fondi ordinarii del bilancio.

Lo stanziamento attuale è di 102 milioni all'anno e non so se sarà possibile di aumentarlo, come prima si era fatto sperare; ma ammettiam pure che sia portato fino a 120 milioni.

Da questa somma dovremo togliere prima 26 milioni, come dice lo stesso relatore, per la spesa del personale del materiale mobile e per quella che il Tesoro preleva per eccedenza di contributo da rimborsare ai corpi morali.

Poi dovremo prelevare altri 20 milioni per l'annualità da pagarsi per la operazione finanziaria occorrente per la Roma-Palermo; e non basteranno sicuramente, come ha osservato pure l'onorevole Gabelli. Resterebbero quindi 74 milioni disponibili.

Mi pare che nessuno di voi possa farsi più illusioni; e dobbiamo tutti riconoscere essere assolutamente impossibile di costruire con questi mezzi tutte le rimanenti linee.

L'onorevole relatore stesso ci avvisa che " può calcolarsi in 780 o 790 milioni la somma d'impegni, suppurati o in via di suppurazione. " Per estinguere dunque tutto questo enorme debito, coi relativi interessi, bisognerà impiegare per molti anni ancora questi 74 milioni che restano disponibili sulla somma stanziata in bilancio. Che rimarrà, dunque, per provvedere alla pronta esecuzione delle altre linee che, anch'esse, hanno una notevole importanza?

Ecco quindi la necessità di trovare un'altra via per raggiungere la mèta.

E questa via non può essere altra, come propone la Commissione, ed io approvo completamente, che quella di ricorrere all'esercizio privato e di connettere la questione della costruzione con quella dell'esercizio. Solo in tal guisa potremo sperare d'uscire da questo ginepraio ferroviario.

Io vorrei dunque che anche per le altre linee, e specialmente per quelle da me ricordate ed aventi carattere d'interesse militare, che il Governo fosse autorizzato nel prossimo novembre, se non è possibile ora, a concederne subito la costruzione con contratti a licitazioni private, prendendo i necessari provvedimenti per ripartire la spesa in vari esercizi finanziari mediante annualità a carico del bilancio dello Stato.

Questo provvedimento si dovrebbe però adattare sempre per quelle linee decretate dalle leggi

del 1879, 1881 e 1882, senza più distinzione di categorie. Ogni tentativo per ammettere nuove linee dovrebbe essere assolutamente respinto *a priori*, per non aprire la porta a nuovi desiderii e a nuove speranze che sarebbe impossibile soddisfare.

Nè si dica che per alcune linee non potrebbesi prendere una risoluzione, perchè non ne sono ancora ultimati gli studi; in quanto che gli studi medesimi possono essere assai facilmente espletati, nè poi si tratta certo di fare domani i contratti, e vi sarà all'uopo tutto il tempo necessario.

D'altronde, senza fare paragoni, che sono sempre odiosi, per la Roma-Palermo di cui si approva la costruzione fra sei anni, chi potrebbe asserire che vi sieno tutti gli studi perfettamente ultimati?

Dovrei ora fare un conto approssimativo, almeno, della spesa occorrente per le linee che ho raccomandate; ma voglio astenermene per amore di brevità.

D'altronde io tengo a dichiarare che non ho preferenza di sorta per le linee cui ho accennato, e non intendo raccomandare più una linea che un'altra, o un tracciato invece dell'altro.

Non voglio neppure asserire che le linee da me citate sieno tutte di eguale importanza, e che non ve ne possa essere qualche altra (sempre però contemplata nelle leggi precedenti) che possa meritare eguale considerazione.

Ho parlato di quelle linee soltanto, per appoggiarmi appunto alle parole stesse della relazione ed ho voluto rilevare e discutere il concetto che dovrebbe informarci, d'oggi in avanti, per qualunque costruzione nuova che si dovesse intraprendere.

Tocca poi al Governo rappresentato dal ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro della guerra, e sentito il parere del capo dello stato maggiore, di stabilire quante e quali sieno le linee che oltre a soddisfare i bisogni economici, interessano maggiormente la difesa nazionale.

E quindi concludo raccomandando al Governo che solleciti gli studi definitivi di tutte le linee indicate; che nel prossimo novembre proponga, per la costruzione delle linee stesse, provvedimenti speciali come quello che si è proposto ora per la Roma Palermo; ed in ultimo presento il seguente emendamento all'articolo terzo della legge. Dopo le parole:

“ Con legge speciale da presentarsi al Parlamento entro il mese di novembre del corrente anno, „ soggiungere: “ *tenendo in particolare consi-*

derazione il disposto dell'articolo 7 della legge del 5 luglio 1882, n. 875 (Serie A), „ ecc.

Questo stesso emendamento è anche stato d'accordo presentato dall'onorevole mio amico e collega Angeloni e da altri onorevoli colleghi i quali, certo, se sarà necessario, lo svolgeranno con maggiore competenza.

Io credo che se saranno accettate le mie proposte, noi avremo compiuto opera davvero saggia e patriottica, sotto tutti i rapporti. Allora non potrà dirsi che questa legge sia stata fatta nell'interesse di questa o di quella regione, o che sia stata votata per influenza di questo o di quel deputato; noi avremo provveduto ai veri interessi generali della nazione; e da Asti a Palermo, da Potenza a Colico, tutta Italia applaudirà l'opera nostra (*Bravo! Bene!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

Lacava. Il problema ferroviario è sempre complesso, ed io comprendo che l'ora del tempo e la non dolce stagione non mi permette di potermi a lungo intrattenere sul medesimo; mi fermerò ai punti principali.

Non solamente in questa discussione, ma ogni volta che si è parlato di questioni ferroviarie, si è discusso della legge fondamentale del 1879, e molti si sono dichiarati avversari di essa, non ostante che fosse ormai legge dello Stato.

Io credo che coloro che l'hanno combattuta, ed ancora la combattono, non si sono reso conto delle ragioni che portarono la Commissione della Camera ad estendere il progetto di legge nel modo come fu fatto.

Egli è vero che il primo progetto del 1878 fatto dall'onorevole Baccarini aveva più modesta estensione. Difatti egli proponeva una rete ferroviaria per 750 milioni, da spendersi in 15 anni. La Commissione accrebbe la rete e la spesa proposta fino a 900 milioni in 18 anni, e poi la Camera la portò a 1260.

Ma, o signori, giova ricordarlo, la legge del 1879 fu una legge di perequazione ferroviaria. Prima di essa varie regioni d'Italia erano interamente sprovviste di ferrovie; dimodochè il progetto di legge del 1878, presentato dall'onorevole Baccarini, ed ampliato dalla Commissione, della quale, fu presidente l'onorevole Depretis, fu come dissi una vera legge di perequazione ferroviaria. Ed è bene che la Camera sappia ancora che noi della Commissione (perchè io ebbi l'onore di farne parte) avemmo 1060 petizioni, che sono consegnate in quel voluminoso processo che accompagnò la discussione delle costruzioni ferro-

viarie, venute da municipi, da Camere di commercio, da Deputazioni e Consigli provinciali tutte tendenti ad accrescere la rete ferroviaria. E mi permetto citare, a cagion d'onore, che facevano parte ancora di quella Commissione il Peruzzi, lo Spaventa, il Marselli, il Del Zio, il Di Blasio ed altri che non erano uomini che facilmente si piegavano ad accettare ed aggiungere la tale o tale altra linea, se queste non fossero state imposte da imperiosi bisogni e da ineluttabili necessità di giustizia distributiva.

E non basta. La Commissione si era anche fermata ad alcune linee. Ma tutti sanno che la Camera ne aggiunse altre due seduta stante, e fu visto per la prima volta che in Parlamento si imposero e deliberarono delle linee, direi all'improvviso. E così la Commissione vide l'opera sua anche sorpassata dalla Camera.

Ebbene, come diceva, questa non fu che una legge di perequazione, la quale rispose in gran parte a tutti quei bisogni, che erano rappresentati più o meno da quelle 1060 petizioni, che si conservano negli archivi della Camera.

Ma, si dirà, e la spesa? Faceste bene i calcoli per la spesa? Voi prevedevate 1,260 milioni, e adesso, che siamo ancora alla metà della costruzione di quelle linee, tutta quella somma non basta, e bisogna aggiungere, chi dice 500, chi 800, chi 900 milioni e chi più ancora?

Ma, chi dice che la legge del 1879 non prevede questo? Quelli che tale cosa asseriscono danno segno di non conoscere quanto fu detto nella legge del 1879. Nella relazione dell'onorevole Morana è ripetuto chiaramente che quei fondi non bastavano; onde coloro, che ora vengono a dire che quella legge ha sorpassato le spese che prevedeva, dicono cosa che già si sapeva sin d'allora. L'onorevole Morana in quella relazione più volte disse, a nome della Commissione, che la somma prevista non era sufficiente. Ed io mi compiaccio coll'onorevole mio amico De Zerbi, che ha questo rilevato nella sua splendida relazione. Noi dicemmo esplicitamente nella relazione della Commissione del 1879 che la somma preventivata non era assolutamente sufficiente, e che si sarebbe tornati al Parlamento per chiederne l'aumento. Ma oltre a ciò l'onorevole Baccarini, quando è venuto ad attuare la legge del 1879, più volte ha detto come ministro alla Camera che quei fondi non bastavano, come l'ha più volte manifestato chi ha l'onore di parlarvi, in due relazioni sul bilancio dei lavori pubblici.

Inoltre la legge del 1879 all'articolo 32, come rileva anche l'onorevole De Zerbi nella sua rela-

zione, dice: " Con la legge annuale del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento un prospetto degli impegni da assumere e delle somme da stanziarsi per le singole categorie col riparto per ciascuna linea. " Ma questo articolo non è stato eseguito, come non fu eseguita la legge del 1879 in un altro articolo, che restò assolutamente lettera morta; alludo all'articolo 16 il quale dice: " Per le ferrovie contemplate nella presente legge che non possono far parte di linea o rete principale, dovranno adottarsi i sistemi più economici di costruzione e di esercizio.

" Le linee di cui agli articoli 3, 5 e 10, l'esercizio delle quali non possa perturbare quello della rete principale, potranno, a giudizio del Governo, essere costruite a binario ridotto. "

Io non dirò neppure che si fossero dovute fare secondo questo articolo delle linee a binario ridotto, ma per lo meno si dovevano adottare dei sistemi economici. E si che siamo in molte cose ammaestrati dai romani, e così romanamente vogliamo che si facciano le ferrovie! E non solo non abbiamo cercato delle economie, ma come disse l'onorevole Gabelli, abbiamo voluto che le ferrovie fossero costruite con un lusso eccessivo. E così mentre la legge del 1879 assegnava alla costruzione di ciascuna linea i suoi giusti confini, avuto riguardo alla importanza, distinguendole in diverse categorie, viceversa è stato fatto tutto alla stessa stregua come se si trattasse di linee tutte di grande portata, di grande importanza, di grande comunicazione. Io rammento che l'onorevole Baccarini aveva nominata una Commissione per istabilire i tipi economici per quelle linee non di grande comunicazione, ma di secondaria importanza.

Però le proposte di quella Commissione, per quanto essa procurasse di fare diligentemente il suo lavoro, non furono eseguite, onde è avvenuto che quell'articolo della legge del 1879, col quale era stabilito che si dovessero fare delle ferrovie anche a sistema ridotto, non fu applicato neppure con sistemi economici.

Ciò posto, io diceva che mal si appongono coloro i quali credono che tutte queste spese che noi siamo obbligati ancora a fare, siano note solamente ora. Erano note fin da quando fu votata la legge, e sempre quando di questa legge si è parlato nella Camera.

Ho citato diversi articoli della legge che non sono stati eseguiti, ma non la è stato in molte altre parti, perchè è mancato alla legge del 1879

colui che doveva eseguirla equanimente, è mancata l'equità nella sua esecuzione. (*Bene!*)

Io comprendo che chiunque si trovi in questa Camera dal banco di deputato possa sostenere lo interesse che crede legittimo della sua regione, a preferenza delle altre; ma quando è sul banco dei ministri bisogna che sia interamente equanime, senta la responsabilità degli atti suoi, poichè quando si è su quel banco scompaiono tutte le passioni, tutte le questioni regionali.

Ora questa legge ha avuto, come mi ricordo diceva un giorno il compianto Asproni, ha avuto le galline bianche e le nere, o come l'onorevole De Zerbi dice nella sua relazione con frase più artistica e poetica, come si addice all'ingegno suo, vi sono state delle ferrovie a cui il paradiso è stato schiuso anzi tempo, di quelle le quali sono per uscire dal secondo regno del purgatorio e di quelle che sono condannate alla dannazione eterna.

Or bene dopo l'anatomia fattane dall'onorevole De Zerbi nella sua relazione, non dirò altro, essendo cosa oramai evidente che la legge del 1879 non fu eseguita con equanimità, ed io mi compiaccio che una parola autorevole sia venuta anche dall'onorevole Gabelli, il quale oggi, parlando e discutendo sul progetto di legge, anche egli ha detto che questa legge è stata eseguita senza equità.

Ma, o signori, come va che questa legge è stata eseguita senza equità, non dirò senza legalità?

La ragione di ciò dovete trovarla anzitutto in quel famoso articolo 9, della legge 5 luglio 1882 sul riparto delle somme per le linee di 2^a e 3^a categoria, articolo di cui la Commissione del bilancio, in una relazione che verrà tra poco innanzi alla Camera, ha proposto l'abolizione, ciò che mi auguro possa accettare tanto il ministro che la Commissione che riferisce sul progetto di legge in esame.

Questo articolo 9 dispone in modo che tutte le somme destinate per categoria di linee, e distribuite poscia in una tabella con riparto per linee, fossero riunite in un solo capitolo, del quale il ministro può disporre e valersi durante l'esercizio di ciascun bilancio, potendo riversare le somme in favore di quelle linee nelle quali i lavori in corso sieno tanto sviluppati, per cui fossero insufficienti i relativi preventivati stanziamenti, stornando così le somme da altre linee, nelle quali risultassero entro l'anno in eccedenza i fondi ad esse assegnati.

E qui mi permetta l'onorevole De Zerbi che io gli faccia un'osservazione su quanto dice nella sua relazione, circa la facoltà accordata al ministro

di potere per la legge di contabilità, stornare da una linea i suoi fondi ed impiegarli in altra.

Tutto questo è vero, e dipende, come testè diceva, dall'articolo 9; ma questo stesso articolo dispone altresì che le somme stornate bisogna reintegrarle negli anni successivi alle linee da cui furono tolte. E fu, tanto nelle intenzioni di chi propose la legge quanto della Camera che l'approvò, che tale storno fosse un'eccezione del tutto transitoria, da non estendersi come se ne è usato, poichè annualmente si è continuato lo storno senza mai reintegrare negli anni successivi i fondi distolti, onde si è finito per non fare che poco o nulla su quelle ferrovie relegate nel terzo regno all'inferno. Della facoltà concessa in quest'articolo si abusò senza limite.

Tanto vero che con questa legge, e non prima di ora, l'onorevole ministro dei lavori pubblici è venuto a proporre alla Camera il reintegro di 68 milioni già pagati, che furono presi dal fondo comune a tutte le altre linee.

È vero che l'onorevole De Zerbi riporta, ma non accetta la interpretazione data al detto articolo, ma mi pareva che l'onorevole relatore così competente, e che con tanta esattezza ha trattato questa questione, avrebbe potuto soggiungere, che sebbene quest'articolo desse facoltà al Ministero di potere stornare delle somme riunite nel capitolo, da un articolo ad un altro, però avrebbe dovuto reintegrarle nell'anno successivo, o negli anni appresso.

Ed in vero: chi non vede che era cosa poco seria discutere annualmente in sede di bilancio dei lavori pubblici le tabelle delle diverse categorie con riparto delle somme per ciascuna linea, intrattenervi la Camera con lunga e larga discussione, per poi avvalersi della facoltà dell'articolo 9 per distruggere di un colpo ciò che nelle tabelle era stabilito?

Secondo me, dunque, l'articolo 9, malamente interpretato, è stata la causa principale di questa disuguaglianza nella costruzione delle diverse linee; ed infatti se quell'articolo non fosse stato interpretato con tanto poca equanimità, molte di quelle linee dimenticate sarebbero già, come dovevano essere, in gran parte costruite.

Io convengo col relatore che forse ragioni, che potrei chiamare obbiettive, hanno potuto indurre l'amministrazione a costruire più una data linea che un'altra; comprendo che taluna sarà stata preferita per la spesa anticipata dalle provincie, comprendo che altra sarà stata per lo sviluppo del traffico; ma *est modus in rebus*, e tutt'al più le dette ragioni possono comprendersi per alcune

strade di 2ª e 3ª categoria, non mai in quelle di 1ª categoria. Quando la legge del 1879 fissava le linee di 1ª categoria, le fissava con criteri uguali dappertutto, e quindi le linee di 1ª categoria avrebbero dovuto essere trattate ugualmente.

Per queste non vi erano nè furono anticipi di provincie o altre ragioni per indurre a far sì che una linea fosse preposta all'altra; così ad esempio troviamo che la linea di 1ª categoria più abbandonata è stata la linea Eboli-Reggio.

Venne il progetto di legge delle convenzioni ferroviarie, e si sperava che ne fossero vantaggiose le costruzioni.

Voi ricorderete che nella legge delle convenzioni fu fatta facoltà al Governo di affidare la costruzione delle ferrovie alle Società ferroviarie allo scopo di affrettarne la costruzione.

Ed io vi confesso che una delle ragioni, per cui votai la legge delle convenzioni, fu la speranza, che con quella legge sarebbero affrettate le costruzioni ferroviarie, come era formalmente dichiarato dal Governo.

Ma, anche questa fu speranza lusinghiera e vana; anzi avvenne il contrario, poichè, prima delle convenzioni, si appaltarono delle linee e tronchi di linee, ma, dopo quella legge, non furono appaltate che pochissime opere e di nessun rilievo.

Per conseguenza anche il miraggio della legge delle convenzioni sparì per le costruzioni (e non intendo ora farne la storia) e certa cosa è che invece di progredire nella costruzione delle linee, non abbiamo fatto che arrestarci a quelle già appaltate.

Ora, o signori, che vi si chiede?

Da noi non si chiede che la esecuzione intera e completa della legge del 1879.

Mi compiaccio di notare, che, fino ad ora, tutti gli oratori, che hanno parlato, hanno cominciato dal mostrare il desiderio che la legge del 1879 sia eseguita in tutta la sua estensione. Ed io alla mia volta e da parte specialmente di quelle regioni, per le quali la legge è stata eseguita inadeguatamente, non chieggo altro che la esecuzione della legge stessa.

Ma alcuni, potranno dire: e le spese?

Dove prendere le somme occorrenti?

A questi non ho che una risposta semplice a dare: dai fondi, da cui si sono prese le somme per fare le linee, che si sono costruite, dallo stesso fondo si prenderanno le somme per fare le linee, che rimangono da costruire (*Bravo! Bene!*).

In altri termini si è provveduto finora per quelle costruite: bisognerà trovar modo per provvedere alle altre da costruire.

E qui come è stato, ed è mio sistema, non guardo le regioni.

L'onorevole De Zerbi dice nella sua relazione che vi sono 500 chilometri di ferrovie da costruirsi ancora al Nord d'Italia, e che ve ne sono 1600 da costruirsi al Sud. Tanto per le une che per le altre, io replico: la legge del 1879 deve essere eseguita integralmente, e come si trovarono i fondi per le strade fatte, si dovranno trovare ancora quelli per le strade da farsi.

Io sono di coloro che hanno votato le imposte, ultimamente proposte dal Ministero, e desidero che lo sappiano i miei elettori. Ma perchè le ho votate?

Le ho votate per supplire al *deficit* del bilancio, per le nuove spese dell'esercito e della marina, per le opere pubbliche, e perchè desidero che sia eseguita la legge del 1879, la quale, se non fosse eseguita, non solo sarebbe un'ingiustizia, ma dirò con le parole del relatore, sarebbe una vera iniquità. E badate, signori, che le popolazioni più che le diminuzioni di libertà, mal soffrono le disuguaglianze e le ingiustizie.

Ciò posto discendo all'esame del disegno di legge ch'è dinanzi a noi.

Io mi compiaccio con l'onorevole ministro perchè è venuto dinanzi alla Camera a dire chiaramente come stanno le cose e me ne compiaccio, perchè non v'è documento, non v'è parola sua in cui egli non dica chiaramente come stanno le cose.

Di ciò gli va tributata lode immensa, perchè la Camera possa sapere con precisione come stanno le cose e quali le spese che dobbiamo fare.

Egli dice, che non ha potuto risolvere il problema ferroviario ancora, poichè è così complicato e complesso che non gli sarebbe stato possibile di farlo ora in questo scorcio di sessione.

Il suo disegno di legge è diviso in quattro parti, cioè:

1º spese fatte in più per alcune linee e reintegro delle somme dovute a quelle alle quali furono tolte;

2º costruzione di due linee: Roma-Napoli, Ovada-Asti;

3º provvedimento circa la costruzione di nuove linee che chiamerò sussidiate;

4º Finalmente il resto del problema rimesso a novembre, con la promessa di rivedere gli

tudi in modo che questi siano completi, onde si sappia quali siano le somme veramente a spendere, e proporre nuovi provvedimenti per l'esecuzione del resto della rete; provvedimenti subordinati ad una condizione essenziale, cioè che ciascuna linea abbia la sua dote e che la sua dote l'abbia in un capitolo speciale di bilancio, onde non avvenga per l'avvenire quello che è avvenuto per lo passato, cioè che il ministro possa stornare, da una linea all'altra, le somme a ciascuna di esse assegnate.

Accetto e lodo questo suo divisamento, cioè che provvedendo a novembre a tutte le reti ferroviarie stabilisca tanti capitoli in bilancio e tante somme per quante sono le linee.

Ma la Commissione ha dato un passo in avanti; ed io mi compiaccio con la medesima che ha voluto risolvere, d'accordo col Governo, sin da ora, una parte del problema ferroviario che il ministro nel primitivo progetto aveva rimandato a novembre; poichè, come sapete, la Commissione ha voluto che alcuni di quei provvedimenti fossero fin d'ora proposti ed accettati. La Commissione ha proposto che sia aggiunta al progetto di legge l'autorizzazione al Governo di costruire la Roma-Palermo, di cui fanno parte la Roma-Napoli, l'Eboli-Reggio e la Messina-Cerda. Ora questa importante linea, che comincia dalla capitale e va fino a Palermo, certamente merita tutta la vostra attenzione, si raccomanda da sè e risolve in gran parte il problema ferroviario; poichè fa sì che ad una gran parte di quelle linee meno fortunate, per non dire abbandonate, venga sin d'ora con questa disposizione di legge provvedute. E qui mi permetto di fare un'osservazione all'onorevole Sardi, il quale pareva dicesse che la somma a spendere per la linea Roma-Palermo fosse a discapito delle altre linee.

Io credo, veramente, tutto il contrario.

Se fin d'ora noi provvediamo in altro modo alla costruzione della linea Roma-Palermo, significa che i fondi destinati per questa grande linea sono diversi da quelli destinati per le altre linee; in altri termini, se noi togliamo dalla legge del 1879 questa grande linea, che comprende la Roma-Napoli, l'Eboli-Reggio e la Messina-Cerda, ci resterà un margine maggiore nelle somme destinate dalla legge stessa per tutte le altre linee: questo è evidente.

Se, come dice il relatore nella sua relazione, restate il fondo comune a tutte le linee di quella legge e sottraete una parte di queste linee per le quali sia provveduto in modo diverso, restano maggiori i fondi per le altre.

In conseguenza io credo che coloro i quali desiderano accrescere i fondi destinati per le linee ancora da costruire, ma prevedute dalla legge del 1879, si debbano affrettare a votare l'articolo di questa legge, il quale provvede alla costruzione della Roma-Palermo diversamente, cioè mediante annualità a carico del bilancio dello Stato per le quali il fondo delle costruzioni non sia gravato di una somma che ecceda 20 milioni all'anno.

Se invece non passasse questo articolo, e la Roma-Palermo dovesse per conseguenza costruirsi col fondo comune, credete voi che venti milioni all'anno solamente sarebbero destinati per la Roma-Palermo, ossia per la Roma-Napoli, per l'Eboli-Reggio e per la Messina-Cerda?

Certamente molti e molti milioni di più.

Dunque vedete, ed importa si sappia chiaramente, che se l'articolo riguardante la costruzione della Roma-Palermo passa, come è proposto dalla Commissione, con o senza qualche modificazione, ma senza toccare il fondo comune, questo risulta maggiore per le altre linee.

E giacchè ho parlato della Roma-Palermo, permettete che io rettifichi un'espressione dell'onorevole Gabelli.

L'onorevole Gabelli, parlando dell'Eboli-Reggio, ha detto: le due Eboli-Reggio. Ora, o signori, non è questa la prima volta che ho inteso, sia dall'onorevole Gabelli che da qualche altro collega, parlare in altra occasione alla Camera delle *due Eboli-Reggio*.

In verità, non voglio accusare loro di ignoranza geografica: poichè ritengo che ciascuno di noi sappia per quali luoghi e dove passi la linea Eboli-Reggio; debbo credere piuttosto che, nel calore della loro improvvisazione, abbiano come per un motto di spirito, detto delle due Eboli-Reggio. La Eboli-Reggio comincia da Reggio di Calabria, e va fino a Eboli, come lo dice la sua denominazione. E questa linea è di circa 500 chilometri.

Ora, o signori, da Reggio a Castrocucco è una la linea (è tempo che si sappia), ed è di 277 chilometri.

A Castrocucco comincia la doppia diramazione; cioè quella da Castrocucco a Battipaglia di chilometri 132, che si dice linea esterna o littoranea; e l'altra da Castrocucco a Sicignano di 105 chilometri, detta linea interna; e di questa linea di Sicignano-Castrocucco sono costruiti 56 chilometri, e restano a farsene 49.

Quindi, non è esatto dire *due Eboli-Reggio*.

Dunque, come dicevo, voto questa proposta della Commissione.

E la voto per due ragioni. La prima è che la proposta della Commissione, accettata dal Governo, propone di togliere quella disuguaglianza che è stata ed è tuttavia nella esecuzione della legge del 1879, venendo a ristabilire, ancorchè fosse tardi, ed in parte, quella equità che nella esecuzione di essa è mancata. Insomma col disegno di legge ci si promette ciò che da più tempo ci sarebbe spettato.

La seconda ragione per cui voto è per quella considerazione testè detta: cioè che la Roma-Palermo, costruendosi con provvedimento speciale, al quale il Governo è autorizzato, il fondo comune, destinato per le altre linee, diverrebbe maggiore; o, per meglio dire, il ministro dei lavori pubblici, nel provvedere alla costruzione del resto delle ferrovie, avrebbe maggior margine a disporre.

L'articolo 4 è sottoposto ad alcune condizioni e modalità che già si trovano in altre leggi.

Infatti con esso si vuole un acceleramento nella costruzione della linea Roma-Palermo, e noi abbiamo la legge di acceleramento di lavori in quelle del 1881-1882.

Di più nella legge delle convenzioni è data facoltà al Governo di dare a prezzo fatto o a rimborso di spesa, tutte o parte delle linee da costruire alle Società concessionarie; coll'articolo in parola questa facoltà, che era ristrettivamente accordata al Governo per le Società, viene ora estesa, cioè il Governo è autorizzato a far costruire la Roma-Palermo sia a rimborso di spesa, sia a prezzo fatto, anche da altre Società o da intraprenditori.

Inoltre nell'articolo è detto che il Governo è autorizzato a concedere la linea per trattative private. Io in verità credo che, oltre le trattative private, potesse il Governo procedere anche per asta pubblica; ma questa facoltà il Governo l'ha nella legge di contabilità dello Stato, e quando così fosse inteso è bene che sia espressamente dichiarato.

Comprendo, o signori, ed è bene il dirlo, che la concessione autorizzata dall'articolo 4 può assumere le forme di un grosso affare, poichè, trattandosi della costruzione della Roma-Palermo, cioè di quei tronchi di questa linea non ancora costruiti, si tratta di una grande concessione.

Io ho tanta fiducia nell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che per mia parte la voto senza osservazione: sicuro che egli saprà mantenere alti gl'interessi dello Stato, perchè egli conosce bene quali sono le garanzie da richiedersi in una con-

cessione simile, e perchè egli conoscendo troppo l'amministrazione dello Stato saprà difendersi da tutte le esagerate pretensioni, vengano esse da individui, da Banche o da Società.

Ora passerò alle due ultime parti del progetto di legge, cioè all'articolo che riguarda la concessione delle linee sussidiate, ed ai provvedimenti per l'avvenire. Quanto alle linee sussidiate parecchie delle mie osservazioni sono state fatte dagli oratori che mi hanno preceduto.

Le ferrovie sussidiate cominciano da mille lire di sussidio, e vanno fino a tre mila per chilometro.

Ora mi permetto di osservare all'onorevole ministro che veramente per alcune regioni credo il provvedimento efficace: ossia in quelle dove la piana è preponderante sulla parte montuosa. In queste regioni la somma da lire mille a lire 3 mila credo possa bastare per accrescerne la rete, e sono sicuro che molti si affretteranno a chiederne la concessione.

Io non mi oppongo a questa disposizione, perchè dove trovo che una regione possa avvantaggiarsi di ferrovie, mi felicito che se ne accresca lo sviluppo economico e commerciale. Ma vi sono molte altre parti d'Italia nelle quali certamente è maggiore e preponderante la parte montuosa alla parte piana, e l'onorevole ministro lo sa bene; onde per queste che sono le più bisognose di ferrovie questo provvedimento sarebbe inefficace.

Come dissi, già altri oratori si sono estesi a dimostrarne l'inefficacia; così non intendo dilungarmi di più, e solamente aggiungo che varie provincie finiranno per non poterne profittare, come assicurano persone tecniche e pratiche dei luoghi, le quali ritengono non esserè possibile che coll'attuale disegno di legge possano le dette provincie avvantaggiarsene.

Io quindi prego l'onorevole ministro o di accrescere il sussidio o di proporre qualche altro mezzo, onde non avessimo a lamentare altro spargimento, cioè che nelle regioni piane, con la legge che stiamo per votare, si accresca sempre più la rete ferroviaria, mentre viceversa nelle regioni, dove predominano i monti o altre difficoltà tecniche, non si possa profittare di questi provvedimenti.

Il disegno di legge, come dicevo, rimanda per ultimo una parte dei provvedimenti a novembre. Io ammetto che non possa farsi altrimenti, ed ho già accennato alle ragioni per le quali il ministro propone questo rinvio; ma se questi provvedimenti debbono essere rimandati a novembre, mi permetto di fare al ministro dei lavori pubblici due

raccomandazioni: la prima, di studiare quel tale sistema di economie sulle ferrovie, non dirò di ferrovie a sistema ridotto, ma per lo meno di economie sulle ferrovie, le quali potranno dare molti milioni di risparmio sulle somme che dovranno essere destinate ed erogate per la costruzione di esse.

La seconda osservazione è sulla graduatoria, per il tempo delle costruzioni. Tutti vi hanno parlato delle ferrovie militari. Io credo francamente che tutte le ferrovie siano al tempo stesso, militari, economiche e commerciali.

Comprendo che in qualche ferrovia può predominare il concetto militare, ma in fondo in fondo anche le ferrovie militari sono economiche e commerciali.

Noi abbiamo già una legge che obbliga il Governo a preferire le ferrovie militari, mettendosi d'accordo nella costruzione di esse il ministro dei lavori pubblici con quello della guerra per dare la preferenza alle medesime.

Tra queste ferrovie permettete che io ne ricordi una, la quale oltre ad essere economica e commerciale, è anche eminentemente strategica e militare, cioè la Foggia-Potenza.

Sono lieto di vedere dalla relazione della Commissione e da parecchi ordini del giorno che tutti appoggiano questa linea.

Ciò significa che essa ha tutte le sopradette qualità. Ed io vorrei che fosse qui presente il nostro ex collega Del Zio, che per tanto tempo sostenne la costruzione di questa linea, che fu il suo indomato amore, per aggiungere la sua voce alla mia, onde anche questa entri finalmente in porto.

Permettete, o signori, che vi esponga brevemente quali sono i vantaggi di questa linea. Con essa tutte le Puglie sono messe in comunicazione colla Basilicata e colla Calabria. Essa è una linea trasversale alle due linee dorsali che vanno all'estremo della Puglia da una parte, ed alla Calabria dall'altra, cioè la Benevento-Bari e la Eboli-Metaponto.

Ma oltre di queste ragioni ve ne sono altre molto più eque.

Quando credete che questa ferrovia sia stata votata dal Parlamento?

Forse nel 1879? Oibò!

Questa è opera dei provvedimenti ferroviari che cominciarono dal 1865!

Ebbene, se ad altre fu schiuso il paradiso anzi tempo, questa si trova proprio nel fondo dell'inferno.

Ora, io non so, signori, perchè questa linea debba essere più ritardata.

Io quello che posso dire si è, che la linea Foggia-Potenza è una delle linee più antiche votate dal Parlamento, e che indarno aspetta di essere costruita.

E badate che sebbene io appartenga alla provincia di Potenza, pure sono di quel versante di essa, che è molto lontano dalla linea Foggia-Potenza; poichè tutti sapete che la mia natia provincia di Basilicata è così vasta, che la linea Foggia-Potenza la tocca solo al lembo nord-est. Quindi, se io ne parlo, non è per interesse elettorale o locale, ma eminentemente generale. Questa linea merita la maggiore considerazione, onde io raccomando che nella graduatoria per la costruzione se ne tenga il maggior conto.

Mi riassumo, o signori, dicendo che la legge del 1879, da voi votata, fu una legge di perequazione ferroviaria, che essa non è stata finora nè equamente nè equanimente applicata, e che aspetta da voi la sua intiera applicazione. (*Bene! Bravo!*)

Molte voci. La chiusura! la chiusura!

Presidente. Ma non è possibile venire alla chiusura, se non ha parlato il Governo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Arcoleo. (*Movimenti.*)

Arcoleo. Essendo stata chiesta la chiusura, se l'onorevole presidente vuole interpellare la Camera...

Voci. No! no! parli! parli!

Presidente. Parli, onorevole Arcoleo.

Arcoleo. Io sarò brevissimo, come è breve il tempo, breve la competenza mia in questa materia. Anzi dirò solamente delle ragioni estive: perchè se questo disegno di legge fosse stato discusso in novembre, come sarebbe giusto e opportuno, avrei detto a un'Assemblea più tranquilla ragioni assai più gravi.

Sono lieto delle nozze ferroviarie avvenute tra il Governo e la Commissione, a cui fu pronuba l'austera finanza. (*Si ride*) Che, se io non avessi fiducia nell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e nei criteri rigidi di economia che sono suo antico programma, domanderei l'aiuto degli ipercritici della finanza che tante volte fecero qui sentire la loro voce, per sapere se, mentre esiste un disegno di legge, già discusso negli Uffici, sia metodo corretto mutarlo sostanzialmente e in modo che non si conosca più il limite tra l'iniziativa della Commissione e la responsabilità ministeriale.

Epperò non mi fermo sopra questa pregiudiziale che potrebbe essere una questione di prerogativa

parlamentare assai delicata, e che spiega quanto danno nei bilanci nostri e nelle leggi che hanno natura finanziaria, rechi tale abuso al programma di economia nelle spese di cui sempre si parla senza mai attuarlo. Nè è bene pregiudicare di sghembo, quasi di sorpresa, in sede di provvedimenti, norme e principî sostanziali di leggi preesistenti. Nuoce al decoro del Parlamento, spesso anche all'equilibrio del bilancio.

In ogni modo, per le condizioni eccezionali della Camera, rinunzio a svolgere queste osservazioni di corretta pratica parlamentare e mi limito soltanto a brevi note sul presente disegno di legge.

Quasi tutti gli oratori che mi precedettero fecero, con maggiore o minor rimpianto, la diagnosi delle leggi ferroviarie. Invece occorre ora la clinica; conviene trovare il rimedio se non vogliamo perderci in sterili querimonie. A che ritornare sui principî, sulle condizioni, sulle cause che influirono a creare la legge del 1879, a produrre tante speranze e tanti disinganni, sulle differenze tra la spesa preventiva e la reale? Son cose ovvie, oramai note a tutti. Oggi invece si tratta di liquidare il passato, di provvedere ad una equa e pronta esecuzione delle leggi. La Camera oramai è quasi unanime nel riconoscere che conviene adempiere a tutti gl'impegni assunti, che è necessario colmare il vuoto fattosi a danno del mezzogiorno, per quelli stessi principî di giustizia distributiva, che altre regioni reclamarono in altre cose, che oggi a noi compete nei lavori ferroviari e che è il principale dovere del Governo e del Parlamento (*Bene!*).

Farò due sole osservazioni: una sull'articolo 3, l'altra sul 4 che mi sembrano più degni di esame o men toccati dagli altri oratori.

Nel disegno di legge è rimandato a novembre quanto riguarda l'aumento dei fondi e la distinzione, in separati capitoli, delle dotazioni alle ferrovie complementari comprese nella legge del 1879. E allora sarà tempo di far valere le ragioni di ciascuna linea; epperò mi astengo da ogni esame o accenno locale, che sarebbe fuori posto; a me preme ottenere le guarentigie che facciano sollecitare la costruzione delle linee indugiate e rompano le pastoie che finora, in un modo o in altro, finanziario od amministrativo, ne hanno impedito l'inizio o lo sviluppo.

Qui si è discusso tante volte, e soprattutto in sede del bilancio 1886-87, dei metodi di esecuzione: ma per quanto si fossero esaminati parve che non rispondessero allo scopo. Si parlò del sistema

degli appalti, del rimborso di spesa, del prezzo fatto, ma non si venne mai a pratica conclusione.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici risolutamente vuole affrontare il problema, abrogando, nel presente articolo 4, la norma fissata nell'articolo 11 delle convenzioni che aveva arrestato l'attuazione di una serie di contratti iniziati dal passato ministro con le Società, il cui elenco trovasi in allegato alla relazione sul bilancio dei lavori pubblici dell'esercizio 1886-87.

Io non entro in merito: ma trovo di assai difficile applicazione quella norma legislativa secondo la quale il Consiglio di Stato, da corpo consultivo fu trasformato in corpo deliberante; cosicchè era quasi da dubitare che il vero costruttore delle ferrovie fosse il Consiglio di Stato. Questa disposizione fu adottata per acchetare i diffidenti; si credette così astrattamente ovviare ai pericoli che potessero derivare dalla prepotenza delle Società.

Oggi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, di accordo con la Commissione, ha creduto di trovare un metodo che abbia la guarentigia della concorrenza senza gl'inconvenienti degli appalti assai difficili in grosse intraprese, metodo che si riassume così: prezzo fermo; licitazioni private; parere del Consiglio di Stato, come negli appalti ordinari; pagamento a lunga scadenza in modo che l'opera preceda, e anche di molto, il pagamento.

L'onorevole Lacava accettando tale innovazione ha indicato il pericolo, che possa dar luogo a un grosso affare; ma ciò non lo preoccupa perchè egli ha immensa fiducia nell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ora io rispondo all'onorevole Lacava: la garanzia deve cercarsi nella cosa, più che nella persona: bisogna evitare persino il dubbio anche lontano che interessi privati possano ledere i grandi interessi dello Stato; bisogna andar molto cauti, per non incontrare le difficoltà tante volte trovate nell'adempimento delle leggi del 1879, 1882 e 1885. Chè anzi spesso è avvenuto che nell'esecuzione della legge si è proceduto, direi quasi, sopra un doppio binario: vale a dire, da una parte si è seguita la norma legislativa, dall'altra parte poi si fecero dal ministro, e ad arbitrio, spese nuove e maggiori, per una interpretazione che, in vista del fatto compiuto, è stata poi ammessa dalla Camera. (*Approvazioni*).

Io dico invece, guardiamo la disposizione; se questa può convenire per risolvere il problema, adottiamola; se no, cerchiamo altre cautele, affinchè il prezzo sia onesto, la concorrenza libera davvero, e non s'incontrino maggiori oneri che

negli appalti, per il cumulo di due operazioni, la teorica e la finanziaria. Epperò avrei considerato che, nello scegliere questo metodo, il Governo avesse almeno provveduto alla conoscenza esatta della spesa mediante studi definitivi che mancano pur troppo, anche nelle linee indicate nell'articolo 4.

L'egregio relatore ha voluto coordinare il sistema di pagamento a rate a quell'altro di anticipazioni, ammesso nell'articolo 8 della legge 1881 e negli articoli 8 e 9 della legge 1882. Così che egli asserisce che per questo capo non vi è mutamento, ma semplice estensione del principio dagli appaltatori ai concessionari. In tale argomento delle anticipazioni l'onorevole ministro dei lavori pubblici non mi pare di accordo col relatore. Egli infatti, nella tornata del 24 maggio scorso, dichiarò alla Camera che il sistema delle anticipazioni aveva funzionato male e che anzi doveva attribuirsi al medesimo una gran parte dei ritardi e delle difficoltà che si erano incontrate nelle costruzioni.

Sia comunque, non è luogo a discutere di tal metodo difeso dall'onorevole Baccarini e dall'onorevole Magliani, come un mezzo che agevolava i lavori e che fallì per difetto di buona applicazione. Fermiamoci allo espediente finanziario di oggi; e lo chiamiamo con tal nome, perchè sotto diversa apparenza in realtà è un prestito nuovo che contrae lo Stato.

L'onorevole relatore nel difendere tale innovazione ha detto che questo assegnamento di 20 milioni sgraverà lo stanziamento comune e quindi renderà più agevole la costruzione delle altre ferrovie complementari, dimenticando che per due esercizi il ministro dice già impegnato il bilancio.

Io sarei d'accordo con lui, se il fondo comune significasse almeno in parte la forza viva del bilancio ovvero una delle risorse che si ottengono da entrate che costituiscano un fondo speciale di costruzioni. Invece mi pare che anche questo mezzo straordinario non si appoggi che sul debito; ed è ciò che deve preoccuparci. È vero che racchiude delle agevolazioni; è vero che gli interessi e l'ammortamento sono, in tal modo, coordinati fra loro da poter offrire margine più largo pel pagamento: ma è sempre un debito che può riuscire anche più oneroso, se porta in sé latente, oltre all'interesse bancario, l'interesse industriale. Resta sempre accertato che lo Stato può direttamente avere il capitale a migliori condizioni. E si è poi esaminato se il nostro credito possa sostenere tanti oneri diversi sopra un mercato già così saturo di

obbligazioni ferroviarie che ancora bisogna emettere a tempo e cifra indefinita? (*Senso*).

Ad ogni modo l'onorevole ministro consentirà che, in questo sistema, non solo v'è l'indirizzo forse indispensabile ma sempre pericoloso di ricorrere alle stesse risorse, vale a dire al credito: anzi dubito che vi si racchiuda un nuovo e non lieve onere del bilancio, sebbene possa in parte essere compensato da quello che si ricava nella anticipata esecuzione dei lavori che si faranno durante i primi anni con una parte delle spese. Ed è la più sostanziate, anzi credo la sola differenza tra questa forma di prestito e l'altra già adottata per il fondo attuale delle costruzioni ferroviarie.

Tuttavia su questo articolo io non debbo più oltre insistere e aspetto all'uopo le dichiarazioni che farà il ministro e nelle quali coordini il problema ferroviario alla questione finanziaria. Chè oramai è provato quanto già dissi altra volta che, col metodo dei piccoli appalti, degli stanziamenti fissi e gradualmente, con l'attuale stanziamento non si provvede alle spese e molto meno si può abbreviare il tempo delle costruzioni.

Ma un altro punto bisogna anche chiarire; la licitazione privata: che ha senso vago e potrebbe eludere la gara con l'accordo latente e preesistente dei licitanti. Si tratta di società o di grossi capitalisti e questi hanno modo d'intendersi. Epperò vorrei nella legge qualche miglior freno per la concorrenza, sia pur quello accennato nell'ordine del giorno dell'onorevole Cadolini o qualsiasi altro. Qui davvero pesa sul Governo una grave responsabilità: ed è bene all'uopo assicurare il sindacato parlamentare, già così scosso in questa materia dei lavori pubblici.

Debbo aggiungere una raccomandazione ed è questa. Nella legge delle convenzioni, all'articolo 11, è disposto che per i contratti *à forfait*, occorre il parere favorevole del Consiglio di Stato. In via di chiarimento, io domando al ministro dei lavori pubblici se egli intenda mantenere quell'articolo quale è, ovvero se voglia estendere il nuovo anche ai contratti che si facessero con le Società esercenti. In tal caso, se l'onorevole ministro l'estende, io posso augurarmi che davvero il problema venga risolto intero e prontamente anche per le altre ferrovie complementari che hanno eguale diritto, e per le quali si fecero diversi contratti che urtarono nelle difficoltà del Consiglio di Stato; contratti che avrebbero affrettato la costruzione di linee importantissime e produttive, e cito la Valsavoia-Caltagirone che subì la comune vicenda

e che sarebbe stata compiuta in assai breve tempo. Ma di ciò a suo luogo, perchè qui siamo in discussione generale e in sede di disegno di legge che concerne provvedimenti straordinari. Rispetto ai provvedimenti generali che sono rimandati ad altro tempo non ho che una sola parola da aggiungere, ed è che tutte le raccomandazioni che si sono qui fatte, mi sembrano fuori di posto. Nel promesso disegno di legge non si dovrà già trattare di una graduatoria (come fa sospettare qualche frase della relazione) la quale sposti i criteri fondamentali delle leggi 1879, 1882. Si tratta di una nuova graduatoria, che permetta solo di distribuire le risorse finanziarie e di accelerare i lavori. Ogni diverso indirizzo sarebbe un'ingiustizia, un'iniquità mostruosa. Lo Stato deve provvedere a tutte le linee delle quali assunse l'onere di costruzione, senza privilegi: l'indugio deve troncarsi per tutte a misura del grado che ebbero e che rappresenta un diritto quesito delle popolazioni, un impegno solenne del Parlamento. (*Benissimo!*)

Ora, altro è un metodo per sollecitare i lavori, altro fare una graduatoria in cui prevalga questo o quell'altro concetto. Non è lecito più esaminare o sofisticare se sia predominante il concetto militare o l'economico, o anche il politico; potè prevalere l'uno o l'altro quando si fece la legge del 1879. Ed io domando al ministro dei lavori pubblici che ci tolga da questo dubbio, cioè che dichiarare, e senza equivoci, che quando si tratterà dei nuovi provvedimenti intende tenersi fermo ai criteri, ed agli impegni assunti secondo le leggi 79-81-82; perchè altrimenti in forma di graduatoria potremo avere questa anomalia: la materia colorante servirebbe per giustificare il privilegio di questa o di quella linea; e tante altre che non hanno tale carattere o pretesto potrebbero essere messe alla coda, mentre riescono utili e produttive per la qualità dei luoghi o indispensabili per l'assoluta mancanza di ferrovie. Tutti sono stati chiamati ai sacrifici in nome della finanza e dello Stato; tutti devono partecipare al beneficio in nome della giustizia. (*Bravo!*)

In altro senso questo disegno di legge sarebbe il primo passo di una nuova e più iniqua sperequazione. Ma io non temo che il Parlamento sdruciolli per quella via. E poichè gli stanziamenti speciali sono rimandati ad altro disegno, nulla ho da osservare su quei due punti che sollevarono qualche dubbio; ossia per la Genova-Ovada-Asti e per la Roma-Napoli. Questa era già determinata per legge; dell'altra si ebbe notizia, in via di fatto perchè si era verificata una delle condizioni

previste nella legge del 1882; salvo sempre il grado da assegnarle secondo le norme generali, in seguito alle altre linee già contemplate dalla legge del 1879.

È il caso di applicare a cotesta linea che ormai si presenta come fatto compiuto, il rimedio che il codice addita per le persone, cioè di legittimare i figli naturali (*Ilarità*). Così la Genova-Ovada, comunque nata, sarà riconosciuta per legge. (*Bravo Bene! — Molti deputati si congratulano con l'oratore.*)

Presidente. Onorevole ministro, desidera rimandare a domani il seguito di questa discussione?...

Voci. Sì! Sì! A domani!

Presentazione di disegni di legge.

Presidente. L'onorevole ministro dell'interno ha facoltà di parlare.

Crispi, ministro dell'interno. Mi onoro di presentare alla Camera, per incarico del ministro degli affari esteri e d'accordo coi miei colleghi del tesoro e dell'agricoltura e commercio, un disegno di legge per la proroga a tutto dicembre 1887 del trattato di commercio con la Spagna.

Prego la Camera di volerlo dichiarare d'urgenza e di volerne deferire l'esame alla Commissione del bilancio, essendone necessaria la pronta approvazione.

Mi onoro poi di presentare alla Camera due disegni di legge per autorizzazione ad alcuni comuni e provincie di eccedere la sovrainposta sui tributi diretti. V'è una Commissione la quale ha già esaminati altri consimili disegni di legge; e prego quindi che questi due disegni di legge siano inviati a cotesta Commissione.

Una voce. A novembre.

Crispi, ministro dell'interno. Rimandarli a novembre non sarebbe opportuno. Si tratta di comuni le finanze dei quali, se questi disegni di legge non sono approvati, non potrebbero regolarmente funzionare. Quindi prego la Camera di aggiungere questo sacrificio ai tanti che fa, e di dare una nuova prova di patriottismo alle tante che ha dato finora.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro dell'interno della presentazione di questi tre disegni di legge.

L'onorevole ministro chiede che il disegno di legge per la proroga del trattato di commercio tra l'Italia e la Spagna sia dichiarato d'urgenza ed inviato per l'esame alla Commissione generale del bilancio.

Se non vi sono obiezioni, queste domande s'intenderanno approvate.

(Sono approvate).

Lo stesso ministro dell'interno chiede che i disegni di legge concernenti autorizzazioni ad alcuni comuni e provincie di eccedere la sovrimposta, siano trasmessi alla Commissione già nominata per riferire intorno ad altri simili disegni di legge.

Se non ci sono opposizioni, anche questa proposta s'intenderà approvata.

(È approvata).

Proposte sull'ordine del giorno.

Presidente. Avverto la Camera che domattina alle 10 vi sarà seduta pubblica col seguente ordine del giorno convenuto col Governo:

1. Seguito della discussione sul disegno di legge: Collocamento in aspettativa ed a riposo, per motivi di servizio, dei prefetti del regno.

2. Prestiti ad interesse ridotto a favore dei comuni per agevolare loro l'esecuzione delle opere edilizie di risanamento.

3. Divieto al comune di Nettuno e facoltà ad altri comuni della provincia di Roma di eccedere nel 1887 il limite medio dei centesimi addizionali applicati nel triennio 1884-85-86.

4. Autorizzazione alla provincia di Sassari e ad alcuni comuni della provincia di Roma di eccedere nel 1887 il limite medio dei centesimi addizionali applicati nel triennio 1884-85-86.

5. Autorizzazione alla provincia di Napoli e ad alcuni comuni di eccedere nel 1887 il limite medio dei centesimi addizionali applicati nel triennio 1884-85-86.

6. Emissione in caso di perdita dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi.

7. Approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali.

8. Autorizzazione della spesa per ricostruzione e adattamento del fabbricato demaniale detto "La Dogana", in Pavia.

9. Abolizione della Cassa militare e passaggio al bilancio dello Stato degli oneri che ne conseguono.

10. Sovvenzione di lire 9,490,000 alla Cassa militare in servizio dell'esercizio 1886-87.

11. Approvazione di maggiore spesa straordinaria per nuovi lavori di strade nazionali e provinciali decretata con la legge 23 luglio 1881, n. 333.

12. Sistemazione dei principali fiumi veneti dopo i disastri cagionati dalle piene del 1882.

13. Autorizzazione di spesa di lire 500,000 per lavori complementari nel fabbricato pel Ministero della guerra in via Venti Settembre.

14. Concorso speciale ai posti di sottotenente nelle armi di artiglieria e del genio.

15. Alienazione del bosco demaniale inalienabile Montello.

16. Tutela dei monumenti antichi nella zona meridionale di Roma.

17. Approvazione di variante al tracciato della via Nazionale in Roma alla salita di Magnanapoli.

18. Amministrazione del Fondo speciale di religione e di beneficenza della città di Roma e compimento delle operazioni di stralcio dell'Asse ecclesiastico di Roma.

19. Provvedimenti relativi ai debiti redimibili dello Stato ed ai tipi della rendita consolidata.

20. Istituzione di una scuola normale di ginnastica in Roma.

Di San Donato. Domando di parlare.

Bonghi. Domando di parlare.

Presidente. L'onorevole Di San Donato ha facoltà di parlare.

Di San Donato. Chiederei all'onorevole presidente che venisse sollecitamente presentata la relazione sul disegno di legge relativo alla inasequestrabilità degli stipendi.

Onorevole presidente, questi poveri diavoli di impiegati sono stati fino ad ora in mano degli strozzini, ora vi staranno di più... (*Rumori*).

Presidente. Terrò conto del suo desiderio, onorevole Di San Donato, e farò alla Giunta, incaricata di riferire sul disegno di legge, da Lei citato, le sollecitazioni, che Ella desidera.

Avverto la Camera che la Giunta per le elezioni ha presentato le relazioni sulle due elezioni dei collegi di Ravenna e Catania 2° e propongo che siano iscritte nell'ordine del giorno della seduta pomeridiana di domani. (*Segni di assenso*).

Onorevole Bonghi, ha facoltà di parlare.

Bonghi. Io domando perchè il disegno di legge sulla tutela dei monumenti antichi in Roma sia

stato mutato di posto nell'ordine del giorno votato dalla Camera. (*Rumori e conversazioni animate*).

Presidente. Onorevole Bonghi, se il disegno di legge, a cui Ella accenna, occupa il n. 16 nell'ordine del giorno, ciò non toglie che esso non possa essere discusso, poichè il Governo intende che l'ordine del giorno sia tutto esaurito.

Bonghi. Protesto contro questa mutazione dell'ordine del giorno che non fu votato dalla Camera. (*Rumori*).

Presidente. Senta, onorevole Bonghi, io ho comunicato alla Camera l'ordine del giorno, come è stato concretato dal Governo.

Bonghi. Il Governo non ha il diritto di mutare un ordine del giorno votato dalla Camera. (*Rumori vivissimi*).

Presidente. Ma, onorevole Bonghi, se Ella intende fare una proposta, la faccia pure; io le ripeto che è intenzione del Governo che l'ordine del giorno sia esaurito.

Bonghi. Ed io ripeto che la deliberazione della Camera è stata votata.

Presidente. La Camera è sempre padrona di stabilire il suo ordine del giorno.

Bonghi. La Camera delibera una volta sola.

Presidente. Se ci sono proposte, interpellero la Camera. Io non ho la responsabilità di quest'ordine del giorno, ma la Camera, ripeto, può sempre modificare il suo ordine del giorno.

Non essendovi proposte in contrario, l'ordine del giorno per la seduta mattutina di domani s'intenderà così stabilito.

(*È così stabilito*).

La seduta termina alle 6.

Ordine del giorno delle tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

1. Seguito della discussione sul disegno di legge: Collocamento in aspettativa ed a riposo, per motivi di servizio, dei prefetti del regno. (212) (*Urgenza*)

2. Prestiti ad interesse ridotto a favore dei comuni per agevolare loro l'esecuzione delle opere edilizie di risanamento. (222)

3. Divieto al comune di Nettuno e facoltà ad altri comuni della provincia di Roma di eccedere nel 1887 il limite medio dei centesimi addizionali applicati nel triennio 1884-85-86. (204, 205 e 206)

4. Autorizzazione alla provincia di Sassari e ad alcuni comuni della provincia di Roma ad eccedere nel 1887 il limite medio dei centesimi addizionali applicati nel triennio 1884-85-86. (127, 231).

5. Autorizzazione alla provincia di Napoli e ad alcuni comuni di eccedere nel 1887 il limite medio dei centesimi addizionali applicati nel triennio 1884-85-86 (175, 204, 205, 224, 231, 232)

6. Emissione in caso di perdita dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi. (144)

7. Approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali. (167)

8. Autorizzazione della spesa per ricostruzione e adattamento del fabbricato demaniale detto "La Dogana" in Pavia. (202) (*Urgenza*)

9. Abolizione della Cassa militare e passaggio al bilancio dello Stato degli oneri che ne conseguono. (154)

10. Sovvenzione di lire 9,490,000 alla Cassa militare in servizio dell'esercizio 1886-87. (223)

11. Approvazione di maggiore spesa straordinaria per nuovi lavori di strade nazionali e provinciali decretata con la legge 23 luglio 1881, n. 333. (197)

12. Sistemazione dei principali fiumi veneti dopo i disastri cagionati dalle piene del 1882. (208) (*Urgenza*)

13. Autorizzazione di spesa di lire 500,000 per lavori complementari nel fabbricato pel Ministero della guerra in via Venti Settembre. (215)

14. Concorso speciale ai posti di sottotenente nelle armi di artiglieria e del genio. (228) (*Urgenza*)

15. Alienazione del bosco demaniale inalienabile Montello. (117)

16. Tutela dei monumenti antichi nella zona meridionale di Roma. (180) (*Urgenza*)

17. Approvazione di variante al tracciato della via Nazionale in Roma alla salita di Magnanapoli. (190)

18. Amministrazione del Fondo speciale di religione e di beneficenza della città di Roma e compimento delle operazioni di stralcio dell'Asse ecclesiastico di Roma. (45)

19. Provvedimenti relativi ai debiti redimibili dello Stato ed ai tipi della rendita consolidata. (131) (*Urgenza*)

20. Istituzione di una scuola normale di ginnastica in Roma. (62)

Seduta pomeridiana.

1. Verificazione di poteri (Elezioni di Ravenna e Catania II).

2. Seguito della discussione sul disegno: Provvedimenti riguardanti la costruzione delle strade ferrate del regno. (169) (*Urgenza*)

3. Maggiori spese per strade ferrate. (97) (*Urgenza*)

4. Conservazione dei monumenti e degli oggetti d'arte e di antichità. (64)

5. Impianto in Roma di un Osservatorio magnetico centrale alla dipendenza dell'Ufficio centrale di meteorologia. (146)

6. Abolizione delle servitù di pascere, vendere erbe, fidare, seminare e legnare nelle provincie ex-pontificie. (145)

7. Determinazione e riscossione del contributo delle provincie e degli altri enti interessati nelle opere idrauliche di 2^a categoria. (133)

8. Consorzi d'acqua a scopo industriale. (72)

9. Estensione delle disposizioni della legge 28 giugno 1885 a coloro che dopo lo sbarco a Talamone hanno preso parte alla campagna 1860-61. (234)

10. Approvazione di convenzione con la Cassa Rothschild di Vienna in ordine a prolungamento della concessione della salina di S. Felice. (40)

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

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