

CXLI.

2ª TORNATA DI LUNEDÌ 4 LUGLIO 1887

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Sul processo verbale parlano i deputati Placido e De Seta. — Il deputato Finocchiaro Aprile presenta la relazione sul disegno di legge per la costruzione di un carcere in Acireale. — Sono proclamati deputati del 2º collegio di Catania l'onorevole Nicolosi, del collegio di Ravenna l'onorevole Gamba — Giuramento del deputato Gamba e del deputato Nicolosi. — Seguìto della discussione sul disegno di legge per provvedimenti riguardanti la costruzione delle strade ferrate del regno — Discorsi del ministro dei lavori pubblici e del deputato Genala — Per fatto personale parla il deputato Gabelli Federico e contro la chiusura il deputato Di San Donato — Parlano poscia i deputati Del Balzo, Di Marzo, Comin, Bonghi, Bovio e Vistarini-Cresi. — Il ministro di grazia e giustizia presenta un disegno del secondo e terzo libro del Codice penale. — Il deputato Tittoni presenta la relazione sul disegno di legge per sovraimposte provinciali e comunali; il deputato Bonghi sul disegno di legge: Abolizione dello squittinio di lista ed il deputato Perelli sul disegno di legge per abolizione dei dazi di minuta vendita. — Il presidente proclama il risultamento della votazione a squittinio segreto sul disegno di legge relativo al collocamento in aspettativa dei prefetti. — Il presidente annuncia una interrogazione dei deputati Costantini, Castani, De Riseis, Zucconi e Marcatili — Il ministro dei lavori pubblici si riserva di rispondere. — Osservazione sull'ordine dei lavori parlamentari del deputato Baccelli Guido.*

La seduta incomincia alle ore 2.20 pomeridiane.

De Seta, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta d'ieri.

Placido. Chiedo di parlare sul processo verbale.

Presidente. Ne ha facoltà.

Placido. Ieri, sul finire della seduta, l'onorevole Di San Donato chiese all'egregio nostro presidente che facesse premure alla Commissione incaricata dell'esame del disegno di legge sulla inasequestrabilità degli stipendi degli impiegati comunali affinché affrettasse i suoi lavori. Io, come membro di quella Commissione, mi permetto fare osservare che finora dal Ministero non sono venuti gli schiarimenti che essa aveva chiesto; e che da ciò dipende l'involontario ritardo nell'esame di quel disegno di legge. Ciò ho voluto dire per rispetto alla massima: *unicuique suum*.

De Seta. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole De Seta, presidente della Commissione incaricata dell'esame di questo disegno di legge, ha facoltà di parlare.

De Seta. L'onorevole Placido avrebbe avuto completamente ragione ieri, ma non ha ragione oggi; perchè il Governo ha già mandato le risposte ai quesiti della Commissione.

Questa, oggi stesso, si riunirà, per portare a termine l'esame del disegno di legge e per nominare il relatore.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato.

Di San Donato. Sono lieto di questa dichiarazione, che non mi aspettava punto.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale s'intenderà approvato,

(È approvato).

Petizioni.

Presidente. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

Pullè, segretario, legge:

4044. Luigi Carli, rettore della Confraternita di Maria Santissima Immacolata di Acireale, fa voti perchè la Camera non voglia approvare il disegno di legge n. 196 per "Impianto d'una Casa penale nell'ex-convento di S. Biagio in Acireale. „

4045. Il Consiglio comunale di Medica, provincia di Siracusa, fa voti perchè nel disegno di legge per riforma della legge di pubblica sicurezza, i comuni di Sicilia siano esonerati dal concorso nella spesa di mantenimento delle guardie di pubblica sicurezza a cavallo.

Omaggi.

Presidente. Si dia lettura del titolo degli omaggi pervenuti alla Camera.

Pullè, segretario, legge:

Dal Ministero dei lavori pubblici - Raccolta delle leggi, decreti e circolari sul servizio delle opere marittime, copie 3;

Dal signor Baldassarre Galletti di San Cataldo - La conciliazione del Governo d'Italia col Papato - Risposta all'opuscolo dell'abate L. Tosti, copie 40;

Dalla Società per le Strade ferrate meridionali - Relazione di quel Consiglio di amministrazione sul bilancio consuntivo 1886 e deliberazioni relative, una copia;

Dal prefetto della provincia di Livorno - Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1886, una copia;

Dalla Camera di commercio ed arti di Mantova - Lo statuto dell'Università maggiore dei mercanti di quella città, una copia;

Dal Ministero di agricoltura, industria e commercio - Bollettino delle privative industriali del regno d'Italia, anno 1886, mese di settembre, copie 3;

Dal prefetto della provincia di Parma - Atti di quel Consiglio provinciale relativi alle sessioni straordinaria e ordinaria 1886, copie 2;

Dal signor Bortolucci Giovanni, ex-deputato al Parlamento nazionale, primo presidente onorario di Corte d'appello - La pace fra Stato e Chiesa in Italia, una copia;

Dal signor Adolfo Venturi - Per la storia dell'arte, una copia.

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo, per motivi di famiglia gli onorevoli: Fagioli, di giorni 3; Luchini, di 8, Mascilli, di 5; Vendramini, di 10; Rinaldi Pietro, di 10. Per motivi di salute, l'onorevole Andolfato, di 8.

(Sono accordati).

Votazione a scrutinio segreto di un disegno di legge.

Presidente. Si procederà alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge votato nella seduta mattutina: Collocamento in aspettativa ed a riposo, per motivi di servizio, dei prefetti del regno.

Si proceda alla chiama.

Pullè, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte.

Presentazione di una relazione

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

Finocchiaro. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul disegno di legge: Impianto di una casa penale nel convento di Acireale.

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

Verificazioni di poteri

Presidente. L'ordine del giorno reca: " Verificazioni di poteri. „

La Giunta per le elezioni ha trasmesso il seguente verbale:

Roma, 3 luglio 1887.

" La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica del 3 corrente ha verificato non essere contestabili le elezioni seguenti, e concorrendo negli eletti le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valide le elezioni medesime. „

" Catania II: Nicolosi barone Paolo.

" Ravenna: Gamba conte Pietro. „

Do atto all'onorevole Giunta per le elezioni della presente comunicazione, e dichiaro convalidate le elezioni del secondo collegio di Catania nella persona di Nicolosi barone Paolo, e del col-

legio di Ravenna nella persona del conte Pietro Gamba, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della convalidazione.

Giramento del deputato Gamba.

Presidente Essendo presente l'onorevole Gamba, lo invito a giurare. (*Legge la formula*).

Gamba. Giuro.

Seguito della discussione sul disegno di legge per provvedimenti riguardanti la costruzione delle strade ferrate del regno.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge per provvedimenti riguardanti la costruzione delle strade ferrate del regno.

La discussione generale continua.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Poichè ancor più di un semplice desiderio, la Camera prova manifestamente il bisogno di arrivare, quando che, sia ad una conclusione, voi mi darete venia, o signori deputati, e penso che forse mi saprete grato, se prendo fin d'ora ad esporre alcune considerazioni, con cui mi propongo di rispondere, con la maggior brevità possibile, agli argomenti ed alle obiezioni che vennero svolte dai precedenti oratori; argomenti ed obiezioni, s'intende, che si rannodano al presente disegno di legge, imperocchè delle altre mi pare che non metta conto per il momento di parlare.

Con ciò non credo mica di mancare al debito mio ed alla grande riverenza che professo alla Camera. Imperciocchè, nonostante il grande rumore che si è fatto intorno a questo disegno di legge, non ostante l'accoglienza poco lusinghiera, lo dico io stesso, che esso ottenne in alcuni uffici della Camera, credo di poter facilmente dimostrare, che le proposte del Governo erano e sono il portato legittimo ed indeclinabile di una situazione, che s'impone necessariamente all'attenzione del Parlamento e del paese. E se in alcuno dei provvedimenti presentati dal Governo vi fu chi, in precedenti sedute della Camera, ha creduto di scorgere le tendenze di un ministro spendereccio, e parziale per giunta, mi sarà ancor più facile dimostrare, che le proposte del Governo avevano sostanzialmente per iscopo di legittimare, di regolare legislativamente talune pendenze, le quali in recenti discussioni parlamen-

tari avevano dato luogo a manifestazioni di diversi pareri e di diversi giudizi.

Potrò dunque esser breve e, per amore di semplicità e di chiarezza, mi farò subito a discorrere di ciascuno degli articoli, dei quali si compone il presente disegno di legge, perciocchè ne piglierò opportunità a trattare, distintamente, le diverse questioni che vennero svolte dagli oratori che mi hanno preceduto.

Cominciamo, se non dispiace, dagli articoli 1^o e 2^o del disegno di legge.

Non vi ha certamente alcuno di voi, onorevoli signori, ai quali sia giunto, o potesse giungere, improvviso l'annuncio di un grande squilibrio fra le somme stanziare nei bilanci degli anni precedenti, per le costruzioni ferroviarie, e gl'impegni contrattuali assunti dal Governo.

Di ciò vi ha tenuto parola, con la consueta lealtà, in una discussione avvenuta nel mese di gennaio scorso, l'onorevole mio predecessore, il deputato Genala, il quale, nella seduta del 25 gennaio, vi diceva che vi era una differenza di circa 169 milioni fra i lavori eseguiti fino al 30 giugno 1887, e ciò che fino alla stessa epoca si sarebbe pagato. Su questo (egli diceva) il Governo farà proposte concrete, giacchè è necessario togliere di mezzo questo debito, con pagamenti che si debbono fare a tempo opportuno.

La condotta del ministro, che siede ora sopra questi banchi, era dunque nettamente tracciata.

Non era possibile durare lungamente in questo increscioso stato di cose, ed è perciò che fin dal primo giorno in cui ebbi l'onore di sedere su questo banco, io vi ho presentato un disegno di legge che provvedesse a questa indeclinabile necessità di un pubblico servizio.

In un punto solo, o signori, io avrò errato, ed è questo: mentre sta che una parte cospicua dei fondi destinati alla costruzione di alcune linee, era stata adoperata per coprire le maggiori spese che già si erano verificate sovra altre linee, ragion vorrebbe che la somma così sottratta venisse posta, a carico degli esercizi anteriori; che fosse cioè, addebitata al Tesoro, perchè venisse iscritta a beneficio delle altre linee, le quali avevano portato indirettamente il loro contributo, per coprire le maggiori spese avvenute nella costruzione di linee diverse.

Questo è il precetto letterale della legge del 1882, e se alcuno ne avesse chiesta la rigorosa applicazione non si sarebbe assolutamente negata: imperocchè, sovra ogni cosa, ci deve essere buona giustizia per tutti. Ma l'onorevole ministro delle finanze ed io abbiamo creduto tenere una via di

mezzo, e vi abbiamo proposto di dividere la spesa sopra quattro esercizi, che furono poi ridotti a tre, perchè così piacque alla Commissione di proporre, di pieno accordo col Ministero. Se in tal parte, adunque, noi abbiamo errato, a me pare che non debbano sapere male quelli fra di voi, i quali si sono mostrati e si mostrano giustamente teneri della pubblica finanza. Onde io confesso che, se da essi mi è venuto qualche rimprovero, credo non averlo meritato: mentre è piuttosto vero, che sarebbe legittimo il rimprovero di quelli che avevano diritto di chiedere, che le somme così diverte si reintegrassero senza indugio a beneficio delle linee che avevano perduto l'assegno.

Ma, su ciò, non è avvenuto che alcuno di voi abbia sollevato contesa; e una mia dichiarazione con cui promettessi, come prometto di tener conto di molte delle savie considerazioni esposte, ieri, sopra questo argomento, dall'onorevole Lanzara, basterà forse, perchè in tal parte il mio compito si possa dire esaurito, se non credessi dover mio di rilevare alcune frasi, che mi permetto di chiamare un tantino intemperanti, dell'onorevole deputato Gabelli, il quale, nella tornata di ieri, tirando su tutto e su tutti, affermò che tutti i progetti ed i preventivi dei lavori sono sbagliati, e trasecse persino a dire, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici è una cattiva ruota che non cammina, e finchè l'amministrazione si gioverà di questa ruota per condurre innanzi le opere ferroviarie, ci troveremo sempre in presenza di gravissime differenze tra i preventivi ed il costo reale delle linee.

Gravissime parole sono queste, onorevole Gabelli, ed io sarei indegno di sedere su questo banco se non pronunziassi una parola di protesta, alla quale spero che si associeranno gli egregi uomini che vi sedettero prima di me, onde affermare che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e gli altri ingegneri del Governo, non si meritano questi gravi ed acerbi rimproveri che loro ha indirizzato l'onorevole Gabelli. Essi possono aver errato, come hanno errato tutti gli altri. Essi certamente non pretendono all'infallibilità, come pare che vi pretenda l'onorevole Gabelli, ma cercano di fare il dover loro; ed hanno diritto a lagnarsi della leggerezza con cui si lanciano nel paese queste accuse, fatte apposta per far smarrire il vero concetto della responsabilità del Governo. Era quindi necessario che sorgesse da parte mia una protesta contro queste parole.

So benissimo che l'onorevole Gabelli è animato da nobili sentimenti, e nessuno più di me gliene rende omaggio; ma consenta che gli dica, che que-

sta volta le sue parole hanno ecceduto un po' la giusta misura delle convenienze.

Nella seduta di ieri l'onorevole Gabelli avvertiva le enormi differenze avvenute tra i preventivi ed il costo di talune opere, che pure erano state sottoposte al previo esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Io credo di aver detto molte volte prima di Lui che non sono tenero della logismografia, ma se l'onorevole Gabelli non ci tiene neppure, oso dire che sa bene aggruppare gli argomenti e le cifre che gli giovano per scendere a quelle conclusioni che più gli talentano, e che qualche volta altri, meno rispettoso verso di Lui, potrebbe battezzare come un tantino paradossali. Ma contro le sue dichiarazioni stanno altri fatti ben altrimenti chiari e positivi che io sono in grado di portare senz'altro a notizia della Camera. Quegli invero che volesse giudicare la cosa, pigliando norma dal disegno di legge che ho avuto l'onore di presentare alla Camera, direbbe che si verificò una spesa di 241 milioni contro una previsione di 121 milioni; vale a dire che ne risultò una differenza di spesa di 121 milioni. Però bisogna considerare che le supposizioni della legge accennavano bensì a 121 milioni; ma i preventivi approvati più tardi dal Governo e sui quali si aprirono gli appalti, prevedevano una spesa di circa 170 milioni.

Se quindi a questi 170 milioni o poco meno, noi aggiungeremo 15 o 20 milioni all'incirca che rappresentano il costo degli studi e della direzione dei lavori, voi vedete che dai 121 milioni andiamo diritto ai 190; e allora la differenza non è più che di 50 milioni in tutto: somma certamente rispettabile, ma tale che corrisponde all'aumento di un 20 o 25 per cento all'incirca sopra il preventivo dei progetti.

Stando le cose in questi termini, mi pare che le deduzioni fatte dall'onorevole Gabelli non calzino tutte a capello: imperciocchè, come ho dimostrato, noi stiamo di fronte a fatti precisi.

Io non vado a cercare, com'egli ha fatto, se l'una piuttosto che l'altra linea abbia costato di molto. Non mi farò a rammentare, per esempio, che per la linea Roma-Sulmona si spese e si spenderà forse meno di quello che era stato preveduto. Io prendo queste 19 linee a cui si riferisce il disegno di legge in complesso: e sopra queste 19 linee io trovo che la differenza fra i preventivi ed il costo delle linee non è che del 20 o 25 per cento all'incirca. Nè dovunque si trovano le difficoltà che s'incontrano per la succursale dei Giovi.

Ma di ciò abbastanza, perchè il tempo stringe, ed io sento il dovere di chiamare in esame i provvedimenti proposti dal Ministero cogli articoli 3 e 4, i quali formano parte attualmente dell'articolo 3 del progetto della Commissione.

Qui, o signori, conviene proprio dire che io fossi mal consigliato o molto male accorto, quando presentai questi provvedimenti che riguardano due linee ferroviarie, la Roma-Napoli e la Genova-Acqui-Asti; imperciocchè il semplice annunzio di questi provvedimenti mi trasse sul capo le folgori di eminenti oratori che siedono in questa Camera e mi trasse eziandio sul capo le censure dell'onorevole Gabelli, quasi che io avessi inventato di sana pianta queste due linee ferroviarie, e proprio di cuor leggiero avessi invitato il Parlamento a decretare una spesa di 100 milioni, a cui prima non si fosse avvisato.

Credo anzi, che in altre sedute alle quali io non potei assistere, alcuni oratori abbiano parlato di questo povero uomo che siede al banco dei ministri, quasi che vi fosse arrivato faticosamente dopo 35 anni di vita parlamentare, per rinnegare le opinioni espresse in altri tempi, per rinnegare tutto il suo passato. A questo, o signori, avrei risposto allora se fossi stato presente e risponderò altra volta; non rispondo adesso. Risponda per me tutta la mia modesta, molto modesta vita politica spesa a servizio del mio paese. Ma lasciamo quest'argomento che nulla ha che fare colla questione. Vediamo piuttosto se sia vero quello che è stato detto: che io abbia commesso una specie di delitto, quando sono venuto alla Camera a proporre che si stanziassero i fondi necessari per la costruzione della linea Roma-Napoli.

Tocco un argomento delicato; anzi un argomento per me amarissimo, perchè mi trovo in contrasto con antichi amici, i quali in questa materia professano opinioni diverse dalle mie. Io dirò quali sono le mie opinioni, e parlerò in modo chiaro e preciso. E comincio col dire che avrei mancato ad un preciso dovere dell'ufficio che tengo, se non fossi venuto davanti al Parlamento a domandarvi quel che si vuol fare, ed a chiedere i mezzi che occorrono per poter condurre innanzi questa linea ferroviaria già cominciata; ed a questo dovere io non ho voluto mancare.

Quando io presi in mano la direzione del Ministero dei lavori pubblici, trovai le cose a questo punto; che i lavori sulla linea Roma-Napoli rettificata erano incominciati da un pezzo. Trovai che si era impegnata una somma considerevole; trovai che erano in corso provvedimenti ed appalti per condurre innanzi i lavori.

Di San Donato. E onestamente li avete sospesi. **Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Senta, onorevole Di San Donato: ragioni di delicatezza, ch'Ella intende, di convenienza politica mi hanno indotto a fare così.

Sì, o signori, li ho sospesi, ma li ho sospesi perchè siano ripresi alla metà del mese di luglio se mi darete i mezzi necessari di azione.

Di San Donato. Allora avete fatto male a sospenderli.

Presidente. Ma non interrompano! Li prego.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. O bene o male, ho fatto quello che la mia coscienza mi dettava, onorevole Di San Donato.

Ritorno dunque sull'argomento e ripeto che mi sono trovato davanti ad un fatto compiuto, e che a me s'imponeva l'obbligo di promuovere una risoluzione. E poichè si vuole che dica tutto intero il mio pensiero...

Voci. Lo dica! lo dica!

Saracco, ministro dei lavori pubblici... io lo dirò. Sì, o signori, questa linea diretta tra Roma e Napoli, decretata per legge, si ha da fare, ma è pur venuto tempo che il Parlamento si decida sul tracciato. Adotti l'uno, oppur l'altro, io farò quello che il Parlamento vorrà. Ma sia ben inteso, che una volta adottato il partito, già preso dal Governo, che è quello di dare adempimento alla legge del 1879 e a quella del 1882, rettificando la linea presente, non si possa nè si debba pretendere che la questione rimanga sospesa, talchè un bel giorno si venga a domandare che si faccia un'altra linea littoranea diretta tra Roma e Napoli. Ecco il mio pensiero, onorevole Di San Donato. (*Bravo! — Commenti.*)

Questi sono i miei divisamenti che già avevo espressi chiaramente e nettamente, mi pare. Mi duole perciò, che ieri, l'onorevole Lanzara accennasse ad una oscurità di linguaggio, quasichè io non avessi messo innanzi la questione quale io la intendo; mentre non ho dubitato di esporre le ragioni delle mie proposte, ed altre andrò a dirne fra poco.

Checchè ne sia, ci tengo a dire ancor più chiaramente, come ho trovato e come stanno le cose, e quando venga in discussione quella parte dell'articolo 3, che parla della Roma-Napoli, la questione potrà essere discussa ampiamente e risolta una buona volta con piena ed intera cognizione di causa. Vedrò allora con piacere che cosa ne pensi l'onorevole Gabelli: se desideri anche lui che questa questione che involge il pericolo di una doppia linea, abbia da rimanere sospesa.

Mi preme intanto dare alla Camera alcuni schia-

rimenti intorno allo stato presente, perchè a momento opportuno la si possa risolvere con equità di giudizio

E lo stato della questione, o signori, è questo: che fino al 1884 il Governo coltivò sempre il pensiero di costruire una linea diretta, indipendente dall'attuale, tra Roma e Napoli. Con questo concetto gli studi della nuova linea furono condotti, e portati tant'oltre, che venne interrogato il Consiglio superiore dei lavori pubblici perchè esprimesse il suo giudizio sopra i diversi tracciati della ferrovia litoranea. Ma un bel giorno, quando più ferveva la controversia, il Consiglio dei lavori pubblici diede questo parere: " Che prima d'intraprendere i lavori della sezione Roma-Terracina, convenisse fare studiare da persone competenti se la insalubrità di quel territorio non fosse di ostacolo ad un sicuro, regolare e celerissimo servizio della linea, come era già stato avvertito nel precedente voto del 15 dicembre 1883. "

Poi venne un altro parere molto più grave: " Che si avesse, cioè, da preferire il partito, consigliato anche dall'autore del progetto, di far studiare le rettificazioni della linea attuale Roma-Napoli, e di allacciare le due linee già decretate della Velletri-Terracina, e Sparanise-Gaeta mediante una ferrovia da Terracina a Formia intesa a soddisfare gl'interessi locali. "

E non basta. Era avvenuta una discussione in quest'Aula nel maggio del 1884 la quale aveva dato argomento al Ministero della guerra di occuparsi particolarmente di questa questione. Ed il ministro della guerra così scriveva in data 11 giugno 1884 al presidente del Consiglio dei ministri.

Non so, se la Camera desideri che dia lettura di questi documenti..

Voce. Li legga! li legga!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. " Mi corre l'obbligo, diceva il ministro della guerra, mi corre l'obbligo di portare l'attenzione dell'E. V. sulla importante questione della direttissima Roma-Napoli.

" Rammenterò avanti tutto a V. E. come per conciliare gl'interessi politici ed economici con quelli militari si fosse di comune accordo tra il Ministero dei lavori pubblici e quello della guerra studiato un tracciato, il quale, soddisfacendo alle varie esigenze, correva *coperto da mare* meno un breve tratto da Gaeta a Formia, tracciato preferito pure dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Sollevatasi poi l'idea di rettificare l'attuale linea Roma-Napoli e di ridurla a doppio

binario, questa idea non poteva tornare che gradita nei riguardi militari, perchè fra breve tempo, con minore spesa, si sarebbe raggiunto l'importantissimo scopo di avere più che raddoppiato il traffico tra Roma e Napoli; che è quello appunto a cui si mira colla costruzione di una nuova linea, senza pure tener conto che l'attuale linea attraversa territori assai meno malsani di quelli che percorrerebbe la ferrovia lungo il litorale. Ed in questo senso si espresse il rappresentante militare in seno al prefato Consiglio, il quale opinò doversi dare la preferenza all'accennata rettificazione per il raddoppiamento del binario dell'attuale linea Roma-Napoli. Senonchè dalla recente discussione fatta innanzi alla Camera, tornata del 16 maggio, parmi poter dedurre che, escludendo affatto l'idea della rettifica, si voglia adottare il tracciato litoraneo anzichè quello interno studiato, come si disse sopra, di accordo col Ministero dei lavori pubblici. Non spetta certamente a me di pronunciarmi in merito a siffatta questione; ma mi pare che, mentre col tracciato interno non si porta pregiudizio al carattere politico ed economico della direttissima Roma Napoli, col tracciato litoraneo si pregiudica invece in modo assoluto l'interesse della difesa del paese.

" E perchè l'E. V. fosse persuasa in complesso della gravità della cosa, debbo aggiungere le seguenti considerazioni:

" Al sud della linea Roma-Sulmona-Pescara non si hanno che due linee ferroviarie, la Pescara-Foggia litoranea in gran parte, e quindi poco sicura, e la Roma-Napoli sicura bensì, ma poco produttiva in causa delle forti pendenze, e perchè a semplice binario: una terza linea si avrà con la Sulmona-Isernia-Campobasso-Benevento, ma con la prospettiva di potervi fare pochissimo assegnamento se prevarranno concetti di pendenze al 30 e più per mille. In caso di mobilitazione, per tanto per trasportare alla frontiera le risorse militari di un terzo circa del nostro paese, non avremo che due sole ferrovie già fin d'ora insufficienti, e peggio poi se una di queste, l'Adriatica, venisse interrotta. Il ritardo che in questo caso subirebbe la nostra mobilitazione potrebbe essere fatale.

" Considerando poi la questione sotto un altro aspetto, la difesa cioè dei due importanti punti di Roma e Napoli che potrebbero essere, specialmente Napoli, perchè non fortificato, facile obiettivo per un nemico che ci fosse superiore in mare, è evidente come non potrebbero bastare le poche truppe che si tenessero sul sito e che quindi sarebbe

necessario il concorso di altre tolte da punti non minacciati, eseguendo così quei grossi spostamenti strategici che non sono possibili se non per mezzo delle ferrovie che naturalmente non corrano *sulla carta*, ma allo stato delle cose per far giungere da Roma a Napoli per ferrovia un soccorso di 30 mila uomini non richiederebbero meno di sette giorni. „

„ Da questo preavviso comprenderà facilmente l' E. V., perchè io debba vivamente insistere nel concetto che la direttissima Roma-Napoli corra su un tracciato interno, ovvero sull'attuale ferrovia rettificata, e portata tutta al doppio binario. Ed è tale e tanta l'importanza che io annetto, nei riguardi militari, al miglioramento delle comunicazioni ferroviarie fra Roma e Napoli che se dovesse prevalere il concetto del tracciato litoraneo, mi troverei costretto a proporre un'aggiunta al progetto di legge per le spese straordinarie militari, che sta ora innanzi alla Camera e per ottenere la somma necessaria per la rettifica o raddoppiamento di binario dell'attuale ferrovia Roma Napoli, somma che può valutarsi in trentacinque milioni di lire. „

Ecco, o signori, come la pensava il generale Ferrero, allora ministro della guerra; ed eccovi adesso, qual è l'opinione di un altro uomo insigne che è da tutti conosciuto ed apprezzato, il generale Cosenz.

Difatti, avendo io creduto che fosse nel dovere del Governo di conoscere il pensiero dell'attuale ministro della guerra, l'onorevole mio collega Bertolè si fece sollecito di richiedere sull'importante argomento il parere del Capo dello stato maggiore dell'esercito, il quale con la sua nota del 17 giugno ebbe ad esprimere l'avviso che convenga adottare un tracciato interno, o meglio ancora di eseguire la rettifica dell'attuale linea con l'aggiunta di un secondo binario. Lo stesso Capo di stato maggiore dell'esercito soggiunse che, avuto riguardo all'attuale situazione, riteneva urgente, che fosse accresciuta l'attività dell'attuale linea eseguendo i lavori menzionati, unico mezzo atto a risolvere prontamente ed economicamente siffatta questione in modo soddisfacente per quanto ha tratto alla difesa dello Stato.

Questa è la risposta recentissima venuta dal Capo di stato maggiore, uomo della cui competenza nessuno ha mai osato ed oserebbe dubitare.

Io so bene che queste cose all'onorevole Gabelli paiono fiabe. Parlando ieri delle strade strategiche, egli diceva che tutte le strade possiedono il dono dell'interesse strategico e soggiungeva, mi pare, che era una favola, proprio una favola, il

dire che la linea attuale non presenta sicurezza e sufficiente facilità di percorso.

O che dunque l'onorevole Gabelli non sa che la linea Roma-Napoli ha pendenze che arrivano al 20 e 25 per mille, e curve parecchie di metri 400 di raggio? E sarà piccolo guadagno, se le pendenze si ridurranno al 10, tranne un breve tratto che rimarrà del 13,5, ed avremo curve di mille metri di raggio?

Ditelo voi, o signori, perchè io non voglio aggiungere parola su ciò.

Ma non basta. Voi avete udito testè che il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva voluto verificare se la direttissima litoranea corresse realmente sopra terreni paludosi e malarici.

Orbene il mio egregio predecessore stimò di rivolgersi a persona in sommo grado competente, cioè all'ispettore delle miniere, Giordano, il cui nome è un'illustrazione italiana. Il quale, essendosi recato sopra luogo ed avendo raccolto importanti documenti, ebbe a rispondere che la maggiore spesa di esercizio della linea litoranea, in confronto della rettificata Roma-Napoli, si poteva calcolare in 350 mila lire ad ogni anno. Resta poi sempre, diceva il Giordano, la questione umanitaria, riguardo alla quale si può ripetere che per esercitare con treni celeri, anche notturni, simile linea, si accresceranno dalla proporzione di 190 per cento a quella di 620 i casi di febbre nel personale inserviente, „ accrescendo così il triste contingente dei disgraziati, che purtroppo si sacrificano annualmente al nostro servizio ferroviario nei punti malsani; e ciò senza speranza per l'avvenire, tale essendo per forza di natura la triste condizione della maggior parte della plaga paludosa che quella linea attraverserebbe.

Egli è, o signori, d'appresso a queste notizie ricevute da persone tanto competenti, che il ministro di allora dei lavori pubblici, prese la risoluzione di abbandonare la linea litoranea, e si accostò al suggerimento del Consiglio superiore dei lavori pubblici di rettificare e migliorare la linea esistente.

Se l'onorevole mio amico il deputato Genala consente che io gli dica apertamente come la penso, stimo che avrebbe forse provveduto meglio, se davanti ad una questione così grave, fosse venuto innanzi al Parlamento ad esporre lo stato delle cose ed a chiedere lume e consiglio. (*Bemiss mo!*).

Questa è una mia opinione personale, ed io stimo troppo l'onorevole Genala, come credo di essere stimato abbastanza da lui, perchè mi potessi permettere codesto linguaggio.

Se egli fosse venuto dinanzi alla Camera ed avesse detto: Badate, o signori, queste sono le difficoltà che si presentano: difficoltà di spesa, (e di queste non vi ho nemmeno parlato), difficoltà nel rispetto militare, difficoltà nel rispetto igienico; non vi par forse che sarebbe meglio applicare la legge, adottando la rettifica della linea attuale?

Ciò che avrebbe risposto il Parlamento, niuno oserebbe dire. Ora la questione s'impone al giudizio della Camera, la quale dovrebbe sentire il bisogno di una pronta soluzione.

V'ha di più; noi ci troviamo oggi dinanzi a fatti compiuti che aspettano il battesimo dell'approvazione esplicita del Parlamento. Io non ho la responsabilità di questi fatti, e potrei lasciar correre l'acqua per la china; lasciare cioè che il Parlamento decida a sua posta; ma devo pure rendermi conto degli impegni già presi, ed il Governo deve ad ogni modo avere una opinione sua.

A me non piacciono gli arretrati ferroviari; mi piace che tutte le questioni vengano a galla a momento opportuno. Amo quindi che sappiate come stanno le cose.

Ora lo stato di fatto è questo, che io sto per dirvi.

Per spese fatte ed impegnate per la Roma-Napoli rettificata, abbiamo già un carico, al giorno d'oggi, di 3,927,000 lire, comprese certe espropriazioni che si trovano in corso.

E non basta ancora; abbiamo impegni colla Società Mediterranea per costruzioni che le furono affidate a rimborso di spesa di altri due tratti, che importano la spesa di 5 o 6 milioni; non ricordo più bene.

Voi vedete dunque che ci troviamo già davanti ad impegni che meritano la più seria attenzione. Io avevo il dovere di esporvi i fatti come stanno; a voi vi appartiene valutarli, e decidere.

Molte altre cose, a questo riguardo, io potrei dire e le dirò, se occorra, quando venga in discussione l'articolo.

Ma intanto mi corre obbligo di dire all'onorevole Gabelli ed alla Camera che a comporre quei 52 milioni e mezzo di spese preventivate per la rettifica della Roma Napoli, figura precisamente una somma di 26 milioni per raddoppiamento di binari sulla linea antica e nella linea rettificata che si dovrebbe costruire.

Vale quanto dire che una metà della spesa sarebbe destinata al raddoppiamento di binari.

La rimanente somma troverebbe poi sempre un utile impiego, giacchè si otterrebbe un raddoppiamento di 34 chilometri in confronto alla linea

attuale con pendenze ridotte al 10 per mille e curve di mille metri di raggio.

Ma l'onorevole Gabelli diceva ieri che si può ottenere la stessa celerità di percorso sulla linea attuale, purchè non si facciano carichi troppo pesanti: basterà alzare un pochino le tariffe e facendo pagare i ricchi, tutto si aggiusta. Si fa presto a dire queste cose, onorevole Gabelli, ma vorrei vedere alla prova se i contribuenti farebbero coro a questa sua proposta.

Io non entro certo nel campo tecnico, non mi misuro con lui, ma è cosa che tutti sanno e comprendono, che la potenzialità di una linea, quando le pendenze dal 25 o 20 per mille sono ridotte al 10 per cento, è accresciuta senza confronto.

E di ciò ho detto abbastanza.

Io vi debbo adesso parlare di un altro peccato, e grosso, che avrei commesso quando mi è avvenuto di domandare alla Camera che le piacesse approvare la costruzione della ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti. E nomino a disegno Acqui perchè ho l'onore (e lo ricordò con singolare compiacenza uno dei vostri colleghi in quest'Aula) di essere nominalmente sindaco di quella città, la quale attende che mi mandiate di nuovo colà a prendere effettivamente la direzione di quei piccoli servizi municipali. (*Si ride*).

E un gran peccato avrei commesso davvero, o signori, se come semplice cittadino io potessi essere seriamente accusato di aver caldeggiato la costruzione di una linea che interessa quattro grandi provincie del regno; una grande linea per la quale hanno offerto un concorso pecuniario quattro provincie e due grandi città, Torino e Genova; una linea la quale attraversa il cuore del Piemonte ed avvicina quelle regioni alla capitale del regno. Se questo è peccato di aver caldeggiato, come privato cittadino, la costruzione di questa linea, io confesso di aver peccato e gravemente peccato.

E chi è innocente fra voi in materia di costruzioni ferroviarie, scagli la prima pietra! (*ilarità!*) Nemmeno l'onorevole Gabelli la potrebbe scagliare! Egli, se ben ricordo, ieri regalava non so quante linee ferroviarie, con qual mandato veramente io non so. Ma in mezzo a tante liberalità trovò anche modo d'insinuare che la Camera si potrebbe un tantino occupare del sottopassaggio dello stretto di Messina, di cui egli è il babbo e l'autore. (*Si ride*) Se questo adunque è peccato io me ne confesso e me ne dolgo. Ma, come ministro dei lavori pubblici io non ho alcuno di questi peccati sulla coscienza. Io vi ho chiesto semplicemente quello che vi era stato doman-

dato dal mio egregio predecessore. Anzi il mio predecessore credeva (ed a ragione lo credeva), che questa linea si potesse costruire senza necessità di una legge speciale; avvegnachè la legge 27 aprile 1885 sia abbastanza esplicita e chiara. Ed egli portò in bilancio, e voi avete approvato, uno stanziamento destinato appunto alla sua costruzione. Ma io che avrei potuto valermi di questo stanziamento, io che avrei potuto, e potrei, usando della facoltà che mi spetta come ministro dei lavori pubblici, introdurre un altro stanziamento nel bilancio 1887-88 e valermi dei mezzi che tengo dalla legge del 1882, mi sarei lasciato mozzare le mani prima di prendere un provvedimento che risolvesse indirettamente la questione. Ho preferito la via più larga e vi ho chiamati a pronunziare se vogliate o non vogliate decretare la costruzione di questa linea. Se questa, o signori, sia condotta corretta e leale, lascio volentieri che voi stessi lo diciate.

Come ministro posso anche soggiungere, che il progetto di questa linea è stato studiato da ingegneri del Governo, altamente competenti; il qual progetto è stato di poi comunicato alla Commissione parlamentare, che ebbe agio di esaminarlo ne' suoi dettagli. All'onorevole Gabelli, il quale non ha fede nei progetti tecnici allestiti dagli ingegneri del Governo, questo procedimento parrà ancora manchevole; ma io penso diversamente da lui, e credo che il ministro dei lavori pubblici ha semplicemente il dovere di vegliare che i progetti siano bene e diligentemente studiati.

Se avessi l'onore di sedere su quei banchi, molte altre cose potrei dire, per dimostrare l'importanza eccezionale di quella linea. Ma io mi tacerò, e prego i rappresentanti di quelle provincie a serbare il silenzio, imperocchè se n'è parlato abbastanza nel 1882, quando il Parlamento, nella pienezza dei suoi poteri, deliberò che si dovesse costruire questa linea allorchè il tronco Genova-Novi gettasse un prodotto di 150,000 lire a chilometro, oppure le provincie interessate avessero dichiarato di voler portare il loro concorso nel decimo della spesa. Dunque le ragioni si sono dette, e ripeterle non giova.

Si dovrebbero piuttosto dire le altre, per le quali il Parlamento debba mancare alla parola data, (*Movimenti*) e siccome il Parlamento non ha mai ritirato le sue promesse, così è certo che anche questa volta saprà mantener fede alla data parola.

Voce a sinistra. Solo per la Roma-Napoli c'è diversità di applicazione!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Nessuna di-

versità di applicazione, onorevoli deputati, imperocchè la Camera è giudice, e pronuncierà liberamente il suo verdetto.

Dopo ciò, vediamo di salire, per poco ancora, in aere più spirabile di questo, e guardiamo un poco che cosa si ha da fare per dare al paese le garanzie del suo avvenire ferroviario.

Signori, nella seduta del 25 gennaio 1887, l'onorevole Genala dichiarava essere intendimento del Governo di iscrivere annualmente in bilancio una somma di 130 milioni, per affrettare l'esecuzione della legge del 1879 e di quelle successive.

Quando io son giunto al Governo, non ho creduto di dover seguire interamente questo sistema. A me pareva allora, e pare anche adesso, di pieno accordo con quel che ne pensa e dice l'onorevole Peruzzi in un suo emendamento che ha sottoposto al giudizio della Camera, a me pareva allora, e pare anche adesso, che senza avere una idea chiara e sicura del costo di ciascuna linea, sia cosa temeraria venire innanzi con un programma di lavori ferroviari; e però mi son tenuto contento di annunziare al Parlamento, che, in questi pochi mesi che corrono fra il luglio e il novembre, il Governo si sarebbe affrettato a fare gli studi completi, per quanto sia possibile, delle linee principali; di tutte, se si potrà: ed allora, cioè, a ragion veduta, saremmo venuti qui, davanti al Parlamento, a proporre quei provvedimenti che valgano, nel parer nostro, a sciogliere il grande problema ferroviario che tien sospesa la vita del paese. Ma da quel giorno la posizione si è meglio delineata; e però mentre io non ero e non sono preparato ad esporvi il pensiero del Governo, perchè non è facil cosa presentare oggi o poi un nuovo programma in materia di lavori ferroviari, pur tuttavia mi trovo costretto a dirvi oggi qualche cosa di più di quello che fosse realmente nell'animo mio.

Prima, però, di toccare questo argomento, consentitemi, o signori, che io faccia buona giustizia di una diceria, di una leggenda, se volete, che ha trovato credito in paese, e lo trova, qualche volta, in Parlamento: vale a dire che la causa prima, anzi la principale, del dissesto finanziario in cui presentemente ci troviamo, tanto che abbiamo già imposto e dovremo imporre nuove gravezze sul corpo della nazione, prenda origine dall'onere che s'è imposto alla finanza per il fatto delle nuove costruzioni ferroviarie. Or bene, è proprio vero che il nostro bilancio sopporti così grave carico, come altri suppone, in conseguenza delle opere ferroviarie che si stanno costruendo?

Per averne un giusto concetto, ho voluto fare

lo spoglio di tutti i conti consuntivi degli esercizi passati, ed ho trovato, cito a memoria, che in conseguenza della legge del 1879 si erano stanziati in bilancio fino, e compreso l'esercizio 1886-87, 408 milioni di lire, dei quali ben 24 per materiale mobile, ed altri 24 restituiti al tesoro dello Stato ed alle provincie in conseguenza della disposizione di legge che ridusse di tre quarte parti il concorso deliberato dai corpi morali per le loro ferrovie. Rimangono quindi per conto delle costruzioni ferroviarie 360 milioni in tutto, comprese le spese di direzione, di studi, ed altre.

Mettiamo tuttavia tutti i 408 milioni a conto delle nuove costruzioni, e valutando l'interesse in ragione del 4 1/2 per cento all'incirca, ne risulterà a carico del bilancio 1887-88 l'onere di 18 milioni o poco più, senza tener conto dell'aumento dei prodotti. Ma poi non è nemmeno vero che questi 18 milioni pesino tutti sul bilancio dello Stato, imperocchè 95 di questi 408 milioni furono tratti dai 265 milioni versati dalle Società ferroviarie, e come la Camera sa, gli interessi di questa somma sono prelevati dai prodotti dell'esercizio e non pesano direttamente sul bilancio. Cosicché, a ragion veduta, voi troverete che fino a tutto l'esercizio 1887-88 il carico del bilancio per nuove costruzioni ferroviarie non ascende a più di 14 o 15 milioni. Ma, per contro, volete voi sapere quanto s'è speso attorno le altre linee che preesistevano, in diritto almeno, alla legge del 1879?

Io potrei esporre i numeri che tengo raccolti, a disposizione della Camera, ma per esser breve vi dico ad un tratto che per migliorare la condizione delle linee esistenti, e pagare i debiti contratti in relazione a queste ferrovie già costruite, noi abbiamo, a partire dal 1879, speso sino ad ora la ingente somma di 480 milioni.

La qual cosa vuol dire che è molto più grave la spesa e l'onere finanziario che dobbiamo sopportare in relazione alle strade costruite anteriormente al 1879, di quello che non sia quello dipendente dalle nuove costruzioni ferroviarie. Certo sono spese enormi e le une e le altre: l'intendo anch'io perfettamente, e a disegno ve ne ho voluto parlare perchè comprendiate di leggieri, o signori, che è tempo ormai che ci poniamo seriamente a riflettere sopra questo sistema...

Bonghi. Infatti si vede!

Saracco, *ministro dei lavori pubblici*. Siccome io sono perfettamente dell'avviso dell'onorevole relatore De Zerbi, che cioè idealmente sia da preferire il sistema della concessione delle costruzioni

e dell'esercizio alle Società ferroviarie, io mi auguro che venga questo giorno, nel quale possiamo una buona volta liberarci da questo carico che ci opprime e che sgomenta, perchè non sappiamo, nè sapremo per un pezzo misurarne le ultime conseguenze. Intanto però, e pure sperando che venga questo giorno in cui ci possiamo liberare dalle angustie presenti, bisogna pure che vi dica il mio pensiero intorno al modo che si deve tenere onde superare le necessità del momento.

Io credo, o signori, che lo Stato, quando anche potesse disporre di mezzi finanziari molto più lauti di quelli che possiede presentemente, non sia assolutamente in grado, da solo, di condurre innanzi vigorosamente, e sciogliere degnamente il problema ferroviario che occupa le menti e travaglia la fantasia del popolo italiano.

Molti altri popoli più ricchi e più potenti di noi si sono messi alla prova, ma quasi tutti hanno dovuto cedere davanti a difficoltà di ogni maniera, e si sono rassegnati ad invocare il concorso dell'industria privata.

Io credo ancora che la finanza di un paese, come è il nostro, che tiene un debito pubblico tanto considerevole, non possa assolutamente reggere davanti a queste continue emissioni di titoli ferroviari, qualunque sia la forma, con la quale il debito pubblico cresce ad ogni anno che passa, senza che alcuno sappia intravedere il giorno in cui ci potremo arrestare.

Bisogna pertanto che siamo savi, bisogna che ci pensiamo sopra seriamente, prima che l'acqua ci salga alla gola; bisogna pensare ai casi nostri, e tanto più seriamente, perciocchè le costruzioni di Stato, quando si alimentano unicamente col credito, nascondono il più grave dei pericoli, ed hanno un carattere di instabilità e di precarietà che impensierisce e sgomenta. Non si può sempre fare a fidanza col credito, e sarebbe temerario colui il quale nel giro di 10, 15, 20 anni, quanti ne occorrerebbero per condurre a termine le costruzioni ferroviarie, non intravedesse la possibilità, che sorgano i giorni difficili nei quali non si potesse ricorrere al credito, o si dovesse comperare il danaro a così gravi condizioni, le quali consigliassero ad abbandonare o sospendere a lungo le costruzioni, con danno ed onta del paese.

Poste queste cose come vere, ed io le credo verissime, la conseguenza a me par questa: che se noi vogliamo da una parte affrettare il compimento dei lavori, e quando dico affrettare, intendo parlare di un tempo ragionevole, entro il quale le opere vogliono essere compiute; e dall'altra

vogliamo non aggravare soverchiamente gli oneri del bilancio, ma distribuire la spesa sopra molti esercizi avvenire, di necessità dobbiamo ricorrere all'industria privata, alternare cioè le costruzioni che si fanno per conto dello Stato, colle costruzioni che si devono fare per conto delle grandi Società; alternare la costruzione delle piccole linee che possono essere affidate allo Stato, colla costruzione delle linee maggiori che devono essere affidate alle Società. Questo, onorevole Bonghi, è il mio pensiero.

Bonghi. Ed è anche il mio.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Del resto il Parlamento deciderà a suo tempo, ma non sarà un fuor d'opera l'averlo detto, perchè sento anche in questa parte d'interpretare il pensiero del Governo.

Quando adunque la maggioranza della Commissione che ha riferito su questo disegno di legge, cogliendo a volo alcune parole da me pronunziate nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, si fece a proporre che si dessero al Governo le facoltà necessarie per affidare all'industria privata la costruzione di tre grandi linee, le quali formano un sol tutto, vale a dire la linea Roma-Palermo, io non solo mi sono acconciato a presentare alla Commissione e poi alla Camera un articolo speciale di legge, ma l'ho fatto di gran cuore, augurandomi che questo articolo riceva la vostra approvazione, (*Benissimo!*) e la riceva con largo suffragio, perchè ho bisogno che voi mi diciate se questo è pure il vostro pensiero, perchè il voto che voi darete io lo interpreterò come un voto di adesione a questo concetto che ho abbozzato dinanzi a voi, il solo, nel parer mio, che possa risolvere degnamente questo grande problema (*Bravo! Benissimo! — Interruzioni*). Se potessi raccogliere le interruzioni risponderci anche a queste...

Però, intorno a questo articolo, mi piace dirlo, non sono sorte molte opposizioni, anzi fino ad ora non ne ho intesa alcuna. L'onorevole Arcoleo pose innanzi qualche dubbio di ordine costituzionale, ma egli converrà con me che questo dubbio non è molto legittimo. Imperocchè i precedenti parlamentari insegnano di ben altri provvedimenti presi dalla Camera in ben altre condizioni. Nel caso presente la cosa è molto semplice. Si è stabilito un accordo tra Ministero e Commissione: la Camera deve decidere.

Alcune altre obiezioni si sono fatte da altri oratori, e fra questi dall'onorevole Sardi, il quale domandava che lo stesso trattamento, che si vuole fare alle linee sopra indicate, si dovesse fare ad

alcune altre. Ma rispondeva egregiamente e con molta efficacia, congiunta ad una grande benevolenza per me, di cui lo ringrazio, l'onorevole Lacava, quando avvertiva che, se noi troveremo modo di mettere fuori conto queste tre linee in modo, che non si abbia più a toccare che in piccola parte al fondo dei 102 milioni, rimarrà un più largo margine per la costruzione delle rimanenti linee. Soggiungo ancora che, se voi darete al Governo questa facoltà, e se il Governo ne potrà usare (dico se, perchè voi comprenderete che contratti cattivi nè io, nè i miei colleghi vorrebbero che se ne firmasse alcuno) è certo che una somma di molta rilevanza rimarrebbe disponibile sul fondo dei 102 milioni più che i molti non pensano.

E qui io devo spiegare una frase, che è stata molto male interpretata. Forse invado un poco il campo dell'onorevole relatore, ma egli mi permetterà che lo faccia. (*Parli, parli!*).

Si è parlato di 20 milioni, e taluni hanno fatto le meraviglie, che con 20 soli milioni l'anno si presume compiere un'opera di tanta mole. Ma questo non intese dire la Commissione, nè vuol dire l'articolo: il vero è che, nei primi anni, i venti milioni non si spenderanno sicuramente e sui 102 milioni, che per legge devono essere iscritti sul bilancio dello Stato per le costruzioni ferroviarie, si avrà una disponibilità di molti milioni che saranno spesi altrimenti.

Imperocchè è bene chiarire che, quando l'industria privata si incaricasse di costruire queste tre linee, per cui occorresse, a modo di esempio, una somma, diceva l'onorevole Gabelli di 500, mettiamo di 400 milioni, il carico annuale dello Stato, durante la costruzione, dovrebbe essere limitato al pagamento degli interessi del capitale impiegato nei lavori; mentre per la Eboli-Reggio, la legge del 1881 prevede uno stanziamento annuo e per parecchi esercizi, di oltre 25 milioni. Rimarrà, dunque, specialmente nei primi anni, una somma cospicua, che verrà impiegata nella costruzione delle altre ferrovie. Solamente più tardi si potrà conoscere l'annualità fissa e costante che dovrà pesare sul bilancio dello Stato.

Ma perchè, mi hanno detto, perchè voi avete scelte queste linee, e non ne avete proposte delle altre?

Molte sono le ragioni che hanno indotto il Governo a fare questa scelta. Innanzitutto è bene chiarire che non si può mettere tanta carne al fuoco, e d'altra parte, converrebbe aver pronti tanti progetti per poter fare tanti contratti! Ma

credete poi che nel nostro paese ci sia tanta ricchezza, da potere ad un tratto stringere contratti per centinaia e centinaia di milioni?

Ma no, certamente! In questa materia bisogna piuttosto camminare cautamente e con molto riserbo, se si vuol riescire. Ed a me par già grave il fardello, se la Camera concederà al Governo i mezzi necessari per arrivare alla costruzione di queste tre linee che formano un sol tutto, quella che ho detto da Roma a Palermo. V'ha poi una considerazione affatto speciale. La linea Roma-Napoli importa, a parer mio, che sia costruita sollecitamente per le considerazioni d'ordine militare che vennero esposte dal ministro della guerra; considerazioni d'ordine superiore che nessuno può dimenticare e disconoscere.

D'altronde è altrettanto vero che con la legge del 1882 questa linea doveva esser compiuta entro l'anno 1886. E quando noi vi domandiamo di darla compiuta nel 1892 o 1893, non mi pare davvero che vi domandiamo cosa eccessiva.

In quanto alla linea Eboli-Reggio nessuno l'ha contrastata sinora: si tratta della sola linea di prima categoria per la quale non siensi tenute le promesse date con la legge speciale del 1881.

D'altronde una cosa è da avvertire, che appena costruiti i primi tronchi di questa linea, la Società dovrà assumerne l'esercizio, assegnando al Governo, in base al contratto, quella parte di prodotto che gli spetta, mentre per le altre linee i prodotti arrivano difficilmente a coprire la spesa dell'esercizio.

Voce. Forse mai!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Viene finalmente la linea Messina-Cerda che quantunque di seconda categoria, ha un'importanza che nessuno le nega. D'altronde non si tratta di spendere 90 milioni, come diceva l'onorevole Gabelli, poichè abbiamo offerte di costruzione per somma minore. Ed in fin dei conti nessuno vorrà dubitare che questa linea sia per dare sufficienti prodotti che in parte almeno andranno a beneficio del Tesoro.

Queste adunque sono le principali considerazioni che ci hanno mosso a proporre questo articolo che raccomandiamo alla vostra benevolenza. Le ragioni sono gravissime; voi le apprezzerete e deciderete con la consueta saviezza.

Poche altre cose mi restano a dire, perchè ci tengo davvero ad esser breve e perchè il tempo ne incalza. Qualche avvertenza è stata fatta circa l'ultimo articolo col quale noi vi abbiamo chiesto la facoltà di elevare da uno a tre mila lire il sussidio annuo chilometrico delle ferrovie secon-

darie, che possono essere concesse in base alle leggi del 1873 e del 1879.

L'importanza di questo provvedimento non è chi possa mettere in dubbio; la rete ferroviaria in Italia è lungi assai dall'essere compiuta, e noi dovremo proprio ringraziare Dio se riusciremo ad avere qualche altro migliaio di chilometri con un sussidio di così poca importanza, se consideriamo che molta parte del sussidio governativo rientrerà nelle casse dello Stato sotto forma di imposta; ed io vi potrei dire di alcune linee costruite con mille lire di sussidio per chilometro, le quali procurano alle finanze un beneficio di più che 500 lire l'anno, già detratte le mille lire che rappresentano il concorso dello Stato.

L'onorevole Gabelli ci diceva che egli non ama gli arbitrii, e quindi non gli talenta che il ministro si sia riservato la facoltà di fare simili concessioni.

Ora a me pure gli arbitrii non piacciono, sebbene mi senta autoritario, l'ho già detto; ma l'onorevole Gabelli avrebbe potuto risparmiarsi questa osservazione, se avesse posto mente all'inciso dell'articolo stesso nel quale è detto che per decreto reale da sottoporsi all'approvazione del Parlamento saranno determinate le norme ed i criteri che servano di norma all'azione del Governo.

Quando adunque il Parlamento abbia dettate le norme secondo le quali le concessioni si debbono fare in una, più che in altra misura, non si tratterà già di fare delle linee elettorali, ma delle linee che sieno veramente utili al paese.

L'onorevole Lacava avvertiva nella seduta di ieri, che questo provvedimento può certamente favorire alcune contrade, ma non potrebbe favorire egualmente le regioni poste in paesi montuosi dove è difficile che corpi morali, o privati, si dispongano ad assumere la costruzione e l'esercizio ad un tempo di nuove ferrovie, senza un maggior concorso dello Stato.

Egli concludeva domandando al ministro se qualche cosa d'altro non si avesse a fare.

Ebbene: io gli rispondo subito che in materia di ferrovie l'ultima parola non può esser detta con questa legge.

Se pertanto si facesse sentire per quei paesi la convenienza di maggiori concessioni, io penso che, quando i corrispettivi richiesti fossero equi e ragionevoli, il Parlamento non si rifiuterebbe, volta a volta, di andare incontro a più gravi sacrifici pur di soddisfare le giuste esigenze delle provincie men fortunate del regno.

Signori, io non avrò forse risposto a molti ar-

gomenti ed a molte considerazioni che furono svolte dagli onorevoli oratori. Ma se pure sapessi farlo, lo stato della salute non me lo permetterebbe.

Io dunque metterò fine alle mie parole, lasciando la cura all'egregio relatore di fare quello che non ho potuto o saputo fare io. Voi giudicherete con imparzialità e giustizia.

Qualunque però sia per essere il voto che voi deporrete nell'urna, io non mi dorrò, se questa discussione avrà giovato a mostrare ancora una volta che i pareri possono essere diversi, ma che tutti siamo concordi, quando si tratta di risolvere degnamente, cioè, con giusto riguardo agli interessi economici e finanziari del paese, il grande problema delle costruzioni ferroviarie. Ministro o senatore, mi rimarrà sempre il conforto di avere, con le prime parole da me pronunciate in questa Camera, contribuito, certo in piccola misura, a creare un nuovo ambiente, ed a stringere più fortemente quei vincoli di fraternità e di amicizia che regnano e debbono regnare fra tutte le provincie italiane. (*Vive approvazioni*).

Giuramento del deputato Nicolosi.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Nicolosi lo invito a giurare.

(*Legge la formula*).

Nicolosi. Giuro.

Presentazione del secondo e terzo libro del Codice penale.

Presidente. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

Zanardelli, ministro di grazia e giustizia. Mi onoro di presentare alla Camera il secondo e terzo libro del Codice penale, e prego la Camera di volerli inviare alla stessa Commissione che ha l'incarico di esaminare il primo volume del Codice stesso.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della presentazione fatta e se non vi sono obiezioni si riterrà approvata la proposta dell'onorevole ministro di rimandare questi due volumi del Codice penale alla stessa Commissione che esamina il primo.

(*La Camera approva*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti riguardanti la costruzione delle strade ferrate.

Presidente. L'onorevole Gabelli ha chiesto la facoltà di parlare per un fatto personale. Sono puri fatti personali?

Gabelli Federico. Sono puri fatti personali.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Gabelli Federico. L'onorevole ministro ha avvertito la Camera, che quando io mi alzo a par-

lare, essa si trova in presenza del Papa: l'onorevole Gabelli, ha egli detto, pare che pretenda alla infallibilità! Davvero a tanto non ho mai preteso, e meno che mai vi pretendo adesso, con l'esperienza di tanti errori che fanno tutti, e naturalmente che faccio anch'io. Senonchè oltre a questo, l'onorevole ministro mi ha accusato di avere usato frasi intemperanti, parlando del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Veramente a me pareva (fallacia dei giudizi umani! particolarmente se dati sul conto proprio) a me pareva di non essere mai stato tanto temperato quanto lo fui ieri! (*Si ride*.) Sono stato accusato di aver pronunciato frasi intemperanti, perchè dissi che errori, gravi errori, erano stati commessi, e che di questi doveva essere responsabile il Consiglio superiore.

Ora se l'onorevole ministro si fosse limitato qui, non sarebbe questo un fatto personale; ma ha negato che avesse alcun fondamento di numeri quello che ho detto; ed i numeri io li aveva ricavati da documenti ufficiali. È questa la statistica del 1884 sulle ferrovie.

Ho qui, in una serie di tabelle, le cifre dei progetti non sottoposti ancora al Consiglio superiore, dei progetti sottoposti al Consiglio superiore, dei progetti mandati al Consiglio di Stato, dei progetti approvati dal Consiglio di Stato e dal Consiglio superiore ammessi all'appalto.

Ora su quelle delle famose linee, nelle quali l'onorevole ministro non trova, se non che il 25 per cento di differenze, io trovo tutt'altro.

Io trovo per la Novara-Pino: progetto definitivo 30,248,000, spesa segnata qui da fare 44 milioni; per la succursale dei Giovi: progetto definitivo 36,000,000, spesa da farsi 64,000,000. Ho qui sott'occhio le cifre per l'Aosta-Ivrea, per la Sondrio-Colico, Chiavenna-Adria, Mantova-Legnago, Zollino-Gallipoli, tutte linee fra le 19 numerate, e citate dall'onorevole ministro.

Per queste sole la differenza fra progetti definitivi ed esecuzione ascende a 74 milioni, cioè al 30 per 100 della spesa occorrente per compiere tutte le 19 linee.

Oh! dove va a trovarlo l'onorevole ministro il suo 25 per cento sulle 19 linee?

Secondo l'onorevole Gabelli, dice l'onorevole ministro, è una favola, il bisogno, dal lato militare, della Roma-Napoli.

A me parve di aver detto tutt'altro; ho dovuto spiegarmi assai male, se l'onorevole ministro ha inteso così.

Io ho detto, che, ammesso che fosse un vero bisogno militare, cosa della quale non discuto perchè militare non sono, ammesso che fosse un vero bisogno militare, dico, non c'è altro da fare, se non che raddoppiare il binario.

Ma l'onorevole ministro dice: " Il solo armamento per raddoppiamento dei binari costerebbe 26,000,000. " Ora la linea Roma-Napoli ha 260 chilometri, e i 26 milioni, contati al ministro e

ricontati qui dal ministro alla Camera, verrebbero ad essere 100,000 lire al chilometro.

Se l'armamento costa 100,000 lire a chilometro, o signori, per carità, non facciamo altre ferrovie.

L'armamento costa da 30 a 35 mila lire a chilometro, non le cento mila dette dall'onorevole ministro.

Presidente. Si limiti al fatto personale.

Gabelli Federico. Mi limito al fatto personale. L'onorevole ministro ha detto altresì che io parlando ieri alla Camera ho fra le altre cose rimesso in evidenza, quasi direi interessato la Camera, per un progetto mio per l'attraversamento dello stretto di Messina.

Ma io non solo non ho raccomandato quel progetto ma quasi celiando l'ho ricordato. (*È vero! è vero!*).

E dunque come si rimprovera a me, che non ho difeso nessuna linea qua dentro, che non ho domandato mai nulla per il mio collegio, per la mia provincia, per le mie regioni, come mi si rimprovera di far la difesa di un mio progetto per un'opera che fra le altre cose è, o avrebbe dovuto essere eseguita in una regione opposta a quella, dove sono io?

Aggiungo una sola dichiarazione a queste poche parole. In quanto ho detto sul Consiglio superiore non c'è nulla che tocchi gli uomini che lo compongono.

Io rispetto tutti gli uomini che fanno parte del Consiglio superiore, ma l'istituzione non va. È una ruota che non risponde questa, quando da una spesa di 180 milioni segnata in progetti particolareggiati da eseguire, si giunge a 322 milioni a progetti eseguiti. (*Bene!*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Genala che prende il turno dell'onorevole Cadolini.

Genala. (*Segni di attenzione*). Ringrazio l'onorevole Cadolini di avermi ceduto il suo turno di parola.

Le cose che si vanno dicendo e qualche allusione, più o meno aperta, potrebbero farmi ritenere responsabile di preferenze arbitrarie nelle costruzioni delle strade ferrate, di progetti imperfetti, di spese di gran lunga superiori ai progetti medesimi, di storni fatti, di offese ai diritti del Mezzogiorno; infine di avere impegnato per molti anni il bilancio dello Stato, sicché quelle provincie non potranno sperare di vedere iniziate e condotte a termine le loro strade ferrate. Comunque questo non sia stato detto contro di me, pure, avendo io avuto per quasi quattro

anni l'onore di reggere il portafoglio dei lavori pubblici, è necessario che dia qualche schiarimento di fatto e lo farò nel modo più breve.

Oggi, l'onorevole ministro dei lavori pubblici parlando della Roma-Napoli, e dopo avere indicate per sommi capi le ragioni tecniche e militari che hanno fatto preferire al Governo la linea interna, anziché la litoranea, dopo avere approvato questa soluzione data dal Governo, ha soggiunto: consenta il mio amico Genala che io gli dica, che egli avrebbe forse fatto meglio a portare la questione davanti alla Camera.

Comincerò da questo. Non starò a ricordare a voi le ragioni che hanno condotto il Governo a preferire la linea interna. Tutti sanno che sul principio si cercava di preferire la litoranea. Gli studi, anche quelli ordinati da me, erano precisamente per fare una linea possibilmente litoranea. Ma essi ci condussero invece ad escluderla.

Non mi pare che ci siano ragioni per mutare d'avviso. Non il desiderio delle stesse popolazioni litoranee, le quali non desiderano di avere la strada litoranea, perchè questa, attraversando i pantani e correndo lungo il mare, si tiene lontana da quasi tutti i paesi — non la provincia di Roma, la quale, anzi, ha fatto istanza a favore della linea interna — non la brevità del percorso, giacchè il progetto fatto da una Commissione molto competente, nominata dal mio predecessore, assegna alla linea litoranea un percorso più lungo di quello della linea scelta — non la spesa, perchè il costo della rettifica è molto minore dell'altra — non il tempo occorrente alla costruzione, perchè, per la rettifica, bastano due anni, per l'altra, con parecchie gallerie, si richiede un tempo maggiore — non la ampiezza della zona servita, giacchè la rettifica, oltrechè servire egregiamente la città di Napoli, serve tutte le popolazioni che sono lungo il percorso tra Roma e Napoli e allaccia le derivazioni di Caianello e di Caserta — non la regione dell'Abruzzo meridionale e delle Puglie (infatti la provincia di Bari ha fatto voti per la linea interna) — non l'interesse militare infine, giacchè, come l'autorità militare ha già parlato, si preferisce la interna, a doppio binario, perchè, sicura, rapida e più strategica.

L'onorevole ministro ha detto: perchè il Governo d'allora non ha portato la questione davanti alla Camera? La questione fu portata davanti alla Camera.

Secondo la legge del 1879, come, in genere, le leggi sulle opere pubbliche, le questioni dei tracciati le decide il Governo.

Ora, nella legge che dichiara la più diretta

comunicazione fra Roma e Napoli, non si parla niente affatto di linea litoranea. Si dice: il Governo è autorizzato a fare una più diretta comunicazione fra Roma e Napoli.

Dunque la domanda è questa: se la più diretta comunicazione fra Roma e Napoli si ottenga con la linea interna, o con la litoranea.

Notate che anche l'interna è tutta una linea che comincia dalla stazione di Napoli, e viene alla stazione di Roma; essa è formata dal raddoppiamento del binario, dalla correzione di forti pendenze, e da rettifica di percorso, per ottenere l'abbreviamento di 34 chilometri.

Ora, la questione va posta così: è vero, o no, che la legge lasci questa facoltà al Governo? Il Governo ha ritenuto di avere questa facoltà. Prima di decidere però io feci studiare a fondo la cosa, e ripeto, con il desiderio di costruire la linea litoranea, lo dico francamente, come l'ho già detto, altra volta, alla Camera. Ma, avuti tutti gli studi, portai la questione in Consiglio dei ministri; e non una, ma due volte, il Consiglio dei ministri esaminò tutti i lati della questione e, per le preponderanti ragioni tecniche e militari, decise su mia proposta in favore della linea interna.

Comunicazioni alla Camera ne furono fatte parecchie. Ad esempio, nella relazione statistica delle strade ferrate presentata nel dicembre 1885 si parla del voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici in favore della linea interna, adottata dal Ministero.

Ci furono parecchie risposte a interrogazioni; l'ultima fu quella data all'onorevole Baccarini, in cui dichiarai che il Governo aveva deciso in favore della linea interna e ne accennai le ragioni.

L'onorevole Baccarini concluse riservandosi di presentare una mozione: ma la mozione non fu mai presentata.

Col bilancio fu chiesto lo stanziamento per eseguire la linea interna. La Commissione del bilancio chiese informazioni, e le furono date; poi fu comunicato anche un parere del Consiglio di Stato, il quale approvava la proposta di contratto per il tronco Casalnovo-Afragola e per altri della linea interna. La Commissione del bilancio dapprima, e la Camera poi, consentirono i fondi senza fare la minima osservazione. Fu discussa la Genova-Asti, ma non fu pronunziata parola sul tracciato della Roma-Napoli. Quindi, furono approvati i fondi per eseguire la linea interna. Infine, fu fatto il contratto e fu registrato dalla Corte dei conti.

Gli interessati potevano far ricorso al Re, a forma delle nostre leggi. E pure, non c'è nessun

ricorso; e si che, specialmente dalle provincie del Mezzogiorno, quanto a tracciati e ad ubicazioni di stazioni, al Consiglio di Stato venivano reclami a dozzine! Qui, nessun ricorso. Anzi, ci fu il voto della provincia di Roma, che approvava la risoluzione presa.

Infine, si stipulano i contratti, se ne incominciano i lavori, e nessuno più ne parla tranne che per eccitare il Governo a far presto la costruzione dell'intera linea.

E perchè ora si parla nuovamente del nuovo tracciato? Unicamente perchè si è venuto, con un disegno di legge, a chiedere ulteriori fondi per eseguire la linea.

Non è stato qui presentato questo disegno per chiedere alla Camera la determinazione del tracciato della Roma-Napoli; ma per continuare la costruzione secondo quello già scelto e deliberato dal Governo, conformemente alla legge, senza che nè i rappresentanti amministrativi, nè i rappresentanti politici delle provincie più specialmente interessate, fossero insorti per reclamare contro la risoluzione.

Del resto essa, ripeto, non fu presa dal solo ministro dei lavori pubblici, ma bensì deliberata nel Consiglio dei ministri, e per motivi non soltanto tecnici. Questa e non altra è la mia parte di responsabilità, e qui finisce.

Ora vengo ad altre cose che sono per me più importanti.

La legge del 1879 aveva due capitali difetti: non conteneva nessuna disposizione precisa circa l'ordine della costruzione delle linee. Stabiliva un termine per le strade di prima categoria e per la Ivrea-Aosta, e pel resto si limitava a dare la precedenza alle strade destinate a riunire i capoluoghi di provincia alla rete già esistente e a quelle per cui fosse fatta dagli enti interessati l'anticipazione anche della quota spettante allo Stato. Tutto il resto era lasciato allo arbitrio del Governo. E questo è già un grave difetto.

Il secondo è l'insufficienza della spesa prevista per le varie linee.

I progetti che servirono di base alle proposte della legge, tutti sanno oramai come sono stati fatti. Moltissimi furono compilati da ingegneri che non avevano nessuna pratica di costruzioni ferroviarie e per incarico di provincie e consorzi interessati a far prevalere l'approvazione di una linea anzichè d'un'altra o la scelta di un tracciato piuttosto che quella di un altro.

È naturale che facessero a gara a rappresentare la linea o il tracciato favorito come meno costoso.

Chi non ricorda il famoso progetto Scalabrini per la linea Sicignano-Castrocuoco con cui la spesa fu diminuita di otto milioni? Chi non ricorda la estimazione della Novara-Pino, dove pare non si tenesse conto della spesa per il ponte sul Ticino a Sesto Calende e per la stazione internazionale di confine?

La insufficienza dei progetti era riconosciuta dallo stesso Governo, il quale, nel disegno di legge che presentò alla Camera, proponeva con l'articolo 34 la indicazione di alcune linee, per impegnarsi a farle studiare, non potendo, diceva la relazione ministeriale, determinare il tracciato ed il costo, mancando i progetti.

Ebbene, la Camera volle che quelle linee andassero non per tanto inserite nella tabella con le altre, senza tener conto della mancanza dei progetti, benchè fossero tutte importanti. Esse sono: la Colico-Lecco, l'Aulla-Lucca, la Cuneo-Ventimiglia, la Sulmona-Tricarico-Campobasso, la Ponte Santa Venere-Potenza e la Succursale dei Giovi; linee tutte di montagna e costosissime, che per essere bene studiate domandano molti mesi, anzi dirò, anni di lavoro.

Quando si cominciarono a studiare davvero, si trovò che la lunghezza che si volle loro assegnare *a priori* nella cifra complessiva di 450 chilometri era notevolmente inferiore al vero e che il costo calcolato in 167 milioni, se non erro, era la metà del vero.

Potrei, volendo, aggiungere altro, ma mi fermo. E non parlerò neanche delle linee fatte passare da una categoria ad un'altra, benchè sia anche questa una delle ragioni della grande differenza fra le previsioni e la spesa vera.

Ciò che ho detto basta per dimostrare che la esecuzione di una legge così fatta non poteva rispondere alle previsioni escogitate principalmente allo scopo di farla passare.

Per correggerne gli effetti, sarebbe stato necessario ristudiare a fondo i progetti e non cominciare la costruzione di nessuna linea, per cui questo studio non fosse già compiuto. Invece, per contentare l'impazienza delle popolazioni, mentre si stavano per fare le elezioni generali, furono banditi gli appalti in base a progetti di pura massima, tutti più o meno incompleti.

Venne poi la legge del 1881, che peggiorò ancora la situazione, autorizzando espressamente gli appalti di singoli tronchi, anche prima che tutta la strada fosse studiata, e accordando la precedenza, nell'ordine della costruzione, anche agli enti interessati, che si obbligarono ad anticipare non la somma necessaria alla costruzione

della intera linea, ma quella solamente richiesta per il tronco che si cominciava a costruire, anche se si trattava di tronchi isolati dalla rete esistente.

È a questa legge che dobbiamo la esistenza della linea Tivoli-Mandela, dove il materiale di esercizio si dovette portare a pezzi coi mezzi ordinari di trasporto sulle strade ruotabili.

Ma le conseguenze peggiori vennero dall'obbligo che essa impose agli appaltatori di anticipare una terza parte della spesa. Io sono lieto di averlo combattuto in seno alla Commissione incaricata di esaminare quella legge, benchè la opposizione mia e quella di alcuni colleghi non sia bastata ad impedire che si approvasse.

Il desiderio di approvarla era tanto, che l'onorevole Vacchelli, che doveva esporre le ragioni della minoranza della Commissione innanzi alla Camera, non fu lasciato parlare sopra questo argomento.

L'onorevole Saracco, relatore di quella legge dinanzi al Senato, trovò la nostra opposizione giustissima e deplorò con noi e per uguali motivi benchè indarno, il sistema che venne allora inaugurato e fu causa poi di tanto male.

Fatto il primo passo venne poi quasi come necessaria conseguenza il secondo. E accanto alle anticipazioni infruttifere furono approvate con la legge del 1882 anche le anticipazioni fruttifere, che aumentarono di molto il debito dello Stato verso gli appaltatori e sono una delle principali ragioni dell'attuale stato di cose.

L'obbligo imposto agli appaltatori di anticipare una terza parte della spesa fu creduto un mezzo efficace per anticipare le costruzioni.

La legge del 1879 fissava come termine di apertura per le linee della seconda categoria l'anno 1895, e per quelle della terza il 1899: la legge del 1882 anticipava questo termine per le prime di cinque anni e per le altre di sette, stabilendone l'apertura al 1890 e rispettivamente al 1892.

Su che fondamento si potessero fare queste previsioni non lo saprei davvero. Certo non sopra progetti concreti perchè eran per gran parte delle linee sempre quelle del 1879.

E la spesa com'era preveduta? Come nel 1879.

L'onorevole De Zerbi nella sua relazione dice che in quella occasione l'onorevole Baccarini disse che sarebbero occorsi 500 milioni di più. Non so se la citazione sia esatta, ma se lo fosse me ne meraviglierei moltissimo. Se egli vedeva necessaria questa maggiore spesa, perchè non ne ha chiesto l'approvazione? Perchè, pur prevedendola, ha voluto tener ferma la prima previsione di

1,200 milioni e basare sopra quello il riparto degli stanziamenti, anticipando inoltre il termine d'apertura delle linee e facendo passare la Lecco-Colico dalla quarta alla seconda categoria?

La Lecco-Colico, come strada di quarta categoria, era stata calcolata 14 milioni e mezzo: colla legge del 1882 passò in seconda categoria, e la previsione della spesa diventò allora di 7 milioni. Vedete se è possibile che una strada di 41 chilometri, tutta di montagna, che ha da undici chilometri e mezzo di gallerie, possa essere costruita con 8 milioni di spesa! Ma, quasi ciò fosse poco, si prevedono i ribassi d'asta in 113 milioni, e si prevede di adoperare 45 di questi milioni per pagare l'interesse delle anticipazioni imposte agli appaltatori.

Per attuare tutto questo piano, per condurre a termine in un tempo molto più breve di quello fissato dalla legge del 1879 tutte le costruzioni, bisognava partire dalla supposizione che gli appaltatori avessero dovuto in forza della legge del 1882 fare anticipazioni, per la seconda e terza categoria, di 225 milioni. Per la prima categoria si calcolavano circa 200 milioni nel decennio. Quindi si supponeva di poter fare lavori su per giù per 100 milioni all'anno, con uno stanziamento in bilancio di soli 60 milioni.

Gabelli Federico. Perchè non ce lo avete detto prima?

Genala. È detto nella relazione e nelle tabelle della legge del 1882..... Quindi uno sbilancio di 40 milioni all'anno, che si doveva accumulare fino a 400 milioni nel 1892.

E notate che con questa legge si aggravava il fondo di costruzione delle strade anche di tutti gl'interessi dei 40 milioni annui, che lo Stato non pagava e gli appaltatori dovevano anticipare.

Questi interessi erano in realtà molto superiori al 5 per cento; perchè gli appaltatori, dovendo procurarsi dai banchieri i fondi per le anticipazioni, pagando loro il frutto del 6 o del 7 e anche dell'8 per cento, si rivalevano sui prezzi d'appalto di questa perdita che dovevano fare.

Ma non finirono qui gl'inconvenienti della legge del 1882.

È per essa che la spesa per le costruzioni ferroviarie, distribuita prima in sei capitoli del bilancio, fu raccolta in un capitolo solo. Quelli che prima erano capitoli diventarono articoli di un capitolo unico e furono così resi possibili, anzi prescritti, quegli storni da articolo ad articolo che parvero a molti una novità cinque anni dopo che erano stati autorizzati, e per cui si è menato tanto

rumore come di un arbitrio del ministro benchè nè alla Camera nè al Senato, dove fu relatore l'onorevole Saracco, nessuno abbia mossa la menoma obiezione.

Approvate queste leggi, il Governo cominciò subito a fare largo uso delle facoltà che gli concederono, tanto che quando ebbi l'onore di essere chiamato allo ufficio di ministro dei lavori pubblici, trovai 44 linee iniziate di prima, seconda e terza categoria, e 150 tronchi già in costruzione.

Dalle risposte mandate dal Governo alla Commissione risulta che sommando insieme gl'impegni direttamente derivanti dai contratti a base d'asta ascendono a 227 milioni e che il costo per studi, vigilanza, liquidazioni, espropriazioni e armamenti, e le maggiori spese addizionali ad essi relativi, si va a 567 milioni di impegni per la costruzione delle linee. Aggiungendo gl'impegni per il materiale mobile e per i riscatti si sale alla somma di 600 milioni da ritenersi impegnati prima del giugno 1883. Nel tempo corrispondente gli stanziamenti in bilancio erano di 172 milioni. Dunque un impegno più degli stanziamenti per circa 428 milioni.

Baccarini. Questo è un sogno. Non è possibile!

Genala. Queste, onorevole Baccarini, sono le risposte date dal Governo alla Commissione incaricata di riferire su questo disegno di legge.

Baccarini. Non è possibile!

Genala. E nelle risposte ci sono anche le particolarità com'Ella potrà vedere e persuadersene.

E affinchè la Camera non rimanga incerta sul valore di queste cifre, ripeto che questi impegni comprendono:

- 1° le spese dei contratti a base d'asta;
- 2° le spese di studi, espropriazioni, armamento;
- 3° le maggiori spese dipendenti dai contratti stessi già fatti.

Sé l'onorevole Baccarini ne vuole un esempio lo vede nel disegno di legge che si sta discutendo. Quelle 19 linee sono costate 241 milioni invece di 120, come erano state prevedute e appaltate, quindi una maggiore spesa non preveduta di 121 milioni.

Questo era lo stato delle cose il 1° giugno 1883 ma non poteva essere interamente noto. Quando incominciai a conoscerlo mi sono posto il problema:

Cosa si doveva fare di fronte a tanti impegni? Sospenderò le costruzioni?

Rispondendo all'onorevole Gabelli in una seduta del febbraio 1885 io diceva:

“ L'onorevole Gabelli ha detto che col nostro progetto di legge non risolviamo la questione delle costruzioni, perchè abbiamo già forse 60 linee incominciate; ma come può oggi fare il Governo che non sieno cominciate le strade che invece lo sono? Come può fare che i contratti che esistono non esistano più? Come si può pretendere di non tener conto dello stato delle cose quando vi sono contratti? (*Bravissimo*).

“ L'onorevole Gabelli vorrebbe strappare la legge del 1879, ma chi la può strappare? Sarete voi che toglierete il diritto alla costruzione delle strade ferrate votate? Sarete voi che vi farete a sospendere i lavori non peranco iniziati, che lascerete disperdere una parte dei capitali in esse impiegati? Io dico che questo non può essere un criterio pratico, ed il Governo non lo può seguire ” (*Approvazione*).

Ecco il programma che esposi alla Camera. La Camera lo sa: portare a compimento le linee già in costruzione; rivedere e completare i progetti, sia per fare i contratti su base più solida, sia per conoscere il vero costo di tutte le linee complementari da costruire; migliorare i capitoli; accrescere da 60 a 120 milioni lo stanziamento annuo; valermi anche delle Società ferroviarie per eseguire le costruzioni.

E così fu fatto. Invero dal giugno 1883 all'aprile 1887 io non ho appaltato che 60 tronchi sopra le linee già iniziate, per un importo, a base di asta, di 126 milioni e ho appaltato sei strade nuove di terza categoria, alcune dichiarate urgentissime dall'autorità militare e, per quasi tutte le provincie, come ne avevano diritto a termine dell'articolo 15 della legge del 1879, che avevano deliberato o un aumento di contributo o l'anticipazione dei fondi. Con tutto ciò la somma degli impegni per queste sei linee non arriva a 23 milioni.

Aggiungete pure la diretta Roma-Napoli per la quale vi sono circa 3 milioni veramente impegnati.

Una voce. Dieci milioni ha detto il ministro.

Genala. Sì, ma comprendovi gli appalti in corso, che non rappresentano nessun impegno perchè i contratti non sono ancora stipulati.

A ciò poi si deve aggiungere il materiale mobile e l'armamento impegnati l'uno per 32, l'altro per 34 milioni.

Gabelli. Poca cosa!

Genala. Aggiungendo inoltre le spese di per-

sonale, espropriazione e le altre addizionali d'ogni natura, non che la concessione di strade di quarta categoria, da me fatte, il Ministero calcola che complessivamente l'impegno contratto durante il quadriennio della mia amministrazione, tutto compreso, ascenda a 288 milioni.

Si noti però che in questa somma sono compresi parecchi milioni per la Roma Napoli e per altre strade, che si impegneranno fra breve, ma che non sono per anco impegnati.

Ora, di fronte a questi impegni già contratti o imminenti, gli stanziamenti furono, nel quadriennio, di 247 milioni, avendo, in seguito alla legge del 27 aprile 1885, portato lo stanziamento annuo da 60 a 102 milioni.

Si è detto che il Mezzogiorno è stato danneggiato; ed osservo anzitutto che ad ogni modo non lo può essere stato per animo dei ministri.

Di San Donato. Nessuno l'ha detto, nè pensato.

Genala. Tanto meglio!

Comincio dall'affermare, essere vero che il Mezzogiorno, in esecuzione della legge del 1879, ha avuto meno di quel che sarebbe stato utile e desiderabile che avesse.

Ma di questo non si può rimproverare l'amministrazione mia.

Se voi considerate partitamente le cifre date in blocco, nella relazione dell'onorevole De-Zerbi, trovate la spiegazione del fatto molto chiara. Distinguendo le linee autorizzate dalla legge del 1879, secondo la loro ubicazione, troviamo che alle provincie del nord di Roma la legge assegnava 302 chilometri di prima categoria, 514 di seconda, 1257 di terza; e a quelle del sud 870 di prima, 775 di seconda, 815 di terza. Quindi al nord di Roma chilometri 2073, al sud 2457.

Quante sono le linee aperte nel nord e nel sud? Aperti nel nord: di prima categoria, abbiamo 107 chilometri; nel sud 294, comprese le due linee Aquila-Terni e Campobasso Benevento aperte quattro o cinque anni prima del termine di legge.

Nel nord, di seconda categoria furono aperti 301 chilometri, nel sud 283 aperti all'esercizio: complessivamente per le due prime categorie sono sfati aperti 408 chilometri nelle provincie del nord, 557 in quelle del sud. Fin qui dunque non c'è differenza o c'è a favore del sud. Lo squilibrio nasce dalla terza categoria. Ed infatti di terza categoria nel nord si sono aperti 592 chilometri, mentre nel sud se ne sono aperti 112 soltanto.

Voci. E la quarta categoria?

Genala. È verissimo; di questa categoria furono concessi al nord chilometri 967, al sud chilometri 520; e quindi più in una che nell'altra parte

d'Italia perchè furono domandati più dal nord che dal sud e queste strade furono costruite dalle provincie o dai loro concessionari: io sono arrivato appena in tempo per concedere due linee alle provincie del mezzogiorno; e furono le due ultime concesse.

E confrontando fra loro i chilometri appaltati al nord e al sud, i risultati non mutano. Abbiamo appaltato al nord 171 chilometri di ferrovie di prima categoria e 84 di seconda; in tutto 255. Abbiamo appaltato al sud 211 chilometri di prima categoria e 84 di seconda; in tutto 295. Anche qui non c'è differenza, o c'è a favore del sud. Lo sbilancio negli appalti come nelle linee aperte viene dalla terza categoria. Giacchè di questa sono appaltati 241 chilometri nel nord e 19 nel sud.

Ora, o signori, da che deriva questo fatto? Esso deriva da due ragioni: una ragione di legge e una di fatto.

La legge del 1879 richiedeva per intraprendere la costruzione delle ferrovie di terza categoria il previo assenso delle provincie interessate col formale impegno di pagare le rispettive quote di concorso (articolo 6) e concedeva la precedenza nell'ordine della costruzione a quelle ferrovie per cui le provincie offrivano una quota di concorso maggiore di quella presunta dalla legge.

Le provincie del nord profittarono di questa disposizione della legge più sollecitamente e in proporzione maggiore di quelle del sud. E questa è una delle ragioni per cui hanno più ferrovie di terza categoria aperte ed appaltate.

L'altra ragione è quella delle maggiori difficoltà di costruzione, che trae con sè maggior tempo per gli studi e il maggior costo, senza parlare delle infinite varianti chieste e richieste nelle provincie del sud.

Le strade ferrate del Mezzogiorno si possono dividere in tre gruppi. Ci sono innanzi tutto le strade sicule, fra cui la Messina-Cerda, la Valsavoia-Caltagirone, e la Siracusa-Licata, tutte e tre difficili e più specialmente la prima e l'ultima; non c'erano che studi di massima affatto insufficienti; ora sono pronti i progetti definitivi accuratamente studiati e possono essere tutte appaltate, anzi furono appaltate già in parte ed erano in corso d'esame i contratti con le Società. Questo degli studi è lavoro che non si vede, ma è pure lavoro vero e necessario se si vuole evitare la ripetizione di quegli inconvenienti che adesso lamentiamo.

Il secondo gruppo è formato dalla Eboli-Reggio

di cui vi ho già detto dianzi che non v'erano progetti concreti nel 1879.

Ne sono in seguito stati appaltati parecchi tronchi per l'importo complessivo di cento milioni sopra i 211 autorizzati dalla legge.

Ma non si è appaltata neanche la metà della linea perchè i progetti non erano pronti e perchè costano molto di più di quello che prevedeva la legge.

Le stesse difficoltà di costruzione si sono incontrate anche per alcune ferrovie del Settentrione e gli effetti sono stati uguali: le difficoltà tecniche e contrattuali; enorme differenza fra la spesa vera e quella prevista, e conseguente ritardo nella costruzione.

La Parma-Spezia e la Faenza-Firenze hanno la complessiva lunghezza di 220 chilometri; importanza commerciale e militare di primo ordine, eppure sono entrambe arretrate perchè linee di montagna difficilissime. Che meraviglia se sembra arretrata la Eboli-Reggio lunga essa sola 521, chilometri più che il doppio delle altre due? Di essa però sono aperti chilometri 128, in costruzione chilometri 60, il resto è tutto studiato ed erano in corso alcuni appalti e trattative con la Mediterranea. Non si può dunque chiamare la Cenerentola dimenticata.

Ma vengo senz'altro al terzo gruppo delle ferrovie Meridionali, cioè alle strade di terza categoria nelle quali emerge il gruppo delle Ofantine. Sono esse tre strade, che si diramano dal ponte di Santa Venere su l'Ofanto, delle quali la prima va ad Avellino, la seconda a Potenza, la terza va a Gioia del Colle.

Ebbene, non una sola di queste tre strade era studiata al maggio del 1883, quando fui assunto alla direzione del Ministero dei lavori pubblici.

Già l'onorevole Branca, l'anno innanzi, dolendosi dello indugio, invano aveva chiesto, non uno aumento di stanziamenti, ma una parola sola, un solo affidamento per il tracciato delle Ofantine, che era, per una ignoto affatto, e per le altre due affatto incerto. E l'onorevole Fortunato, parlando nella stessa occasione il 24 giugno 1882, ebbe a pronunciare queste testuali parole: « La legge del 29 luglio 1879 è del tutto illusoria per le linee che vanno da Santa Venere ad Avellino, a Potenza, a Gioia del Colle. A parole si fu molto generosi con la iscrizione di tre linee per trecento chilometri; nel fatto però, si fu pur troppo molto avari. L'accordo interprovinciale, stabilito dalla legge a fondamento delle linee di terza categoria, è assolutamente impossibile, per due semplicis-

sime ragioni: la prima che ognuna delle quattro provincie Ofantine non è tutta e neanche in maggioranza gran fatto interessata all'accordo; la seconda che pur volendo, l'onere di quattordici milioni è affatto superiore alle forze contributive di quelle provincie. Per le popolazioni dell'alta e media valle dell'Ofanto, la legge del 1879 non fu e non è che uno splendido castello in aria! »

A questo punto io dunque trovo le cose, circa le ferrovie Ofantine; da pochi giorni soltanto erano state inviate ad Altamura due squadre di ingegneri per lo studio della linea Santa Venere-Gioia. Ora, per effetto della legge 27 aprile 1885, l'accordo delle quattro provincie interessate è reso obbligatorio, il contributo loro è ridotto al quarto, e il tracciato stesso della Santa Venere-Potenza è definitivamente risoluto. E, intanto, gli studi definitivi di tutte e tre le linee sono compilati, e con la diligenza che si poteva maggiore: chè anzi, su la fine dell'anno scorso, io aveva già pronto i contratti di appalto per i due tronchi Rocchetta-Rionero e Rocchetta-Rendina, dei quali non fu più parola per le note opposizioni del Consiglio di Stato.

E, del resto, i rappresentanti di quelle pro-

vincie non ignorano, che gli studi stessi andarono molto per le lunghe a causa delle infinite domande di variazioni di tracciato, fatte da' comuni interessati; non ignorano, che gli stanziamenti stessi di queste linee, a tutto l'anno corrente, non vanno oltre i sei milioni per la Santa Venere-Potenza, i quattro per la Santa Venere-Avellino, i tre appena per la Santa Venere-Gioia.

In conclusione ho lasciato il Ministero con contratti avviati con le Società, ed in corso di esame che importavano per il nord 154 chilometri, per il sud 655, e contando la Roma-Napoli, lunga 225 chilometri, si ha un totale di 880. E molti di questi contratti sono stati anche esaminati; per esempio quello della galleria dei Caprioli sulla linea Eboli Reggio, quello della Valsavoia-Caltagirone, qualche tronco della Messina-Cerda ed altri ancora. Se non si vogliono dare ad eseguire alle Società, si facciano pure gli appalti; ma in un modo o nell'altro mi pare necessario di rompere gli indugi.

E affinchè non rimangano errori e dubbi in questa materia delicata, consenta la Camera che io riassuma in uno specchietto le cifre sparse e lo inserisca nel discorso. (Sì! sì!)

LINEE	STRADE FERRATE									
	Nord di Roma					Sud di Roma				
	autorizzati dalla legge 1879	aperti allo esercizio	appaltati	studiati completamente	da esaminare	autorizzati dalla legge 1879	aperti allo esercizio	appaltati	studiati completamente	da esaminare
1ª categoria	302	107	171	6	18	870	294	211	143	222
2ª id.	514	301	84	»	109	775	283	84	170	238
3ª id.	1,257	592	241	148	296	812	112	19	342	339
Totale	2,073	1,000	496	154	423	2,457	689	314	655	799
Diretta Roma-Napoli									225	
									880	

Si è affermato inoltre che il danno che si lamenta procede dall'articolo 9 della legge 1882 che riunì in un solo capitolo gli stanziamenti delle varie categorie e consentì, anzi ordinò gli storni. Questa non è la causa principale del danno: è molto più complessa la causa, e dipende dall'im-

perfezione dei progetti, dalle difficoltà e maggior costo delle costruzioni, e dalla insufficienza degli stanziamenti, avendo la legge del 1882 promesso quello che non poteva mantenere. Però anche l'articolo 9 ha concorso a crescere il danno.

Quanto agli storni corrono idee molto inesatte.

LEGISLATURA XVI — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 4 LUGLIO 1887

Come ho detto, con l'articolo 9 della legge del 1882 si riunirono 5 o 6 capitoli in uno solo e fu data facoltà di stornare da articolo ad articolo. Ecco la situazione al 1° aprile 1887.

CAPITOLO 134 bilancio di previsione 1886-87	Stanziamanti	Pagamenti	Differenza	
			in più	in meno
Novara-Pino	68,964,501	83,842,542	14,878,041	»
Roma-Solmona				
Altre linee di 1ª categoria. . .	172,334,564	147,301,386	»	25,033,178
2ª categoria.	75,329,889	96,023,520	20,693,631	»
3ª categoria.	97,504,738	107,755,983	10,251,245	»
4ª categoria.	18,296,647	6,047,610	»	12,249,037
Materiale mobile	24,000,000	11,268,628	»	12,731,372
Riscatto delle ferrovie Vicenza- Thiene, ecc.	14,933,000	15,490,958	557,958	»
Rimborso anticipazioni.				
Rimborso eccedenza quote con- tributo.	16,012,864	4,816,719	»	11,196,145
Rimborso al Tesoro di differen- ze stanziati per anticipa- zioni, ecc.				
	487,376,204	472,547,346	46,380,875	61,209,732
Restano in cassa.			14,828,857	

Si fecero dunque storni per 46,380,875 lire a favore di alcune linee di 1ª, di 2ª e di 3ª categoria. Questi 46 milioni vennero presi a prestito mediante storni debitamente autorizzati dall'articolo 2 che comprende le maggiori linee di 1ª categoria, dall'articolo 5 che riguarda le strade di 4ª categoria, dall'articolo 6 concernente il materiale mobile tuttora in costruzione; infine dalle somme stanziati per rimborsi a provincie e comuni.

È da notare che quei 25 milioni della 1ª categoria che figurano non per anco spesi al 1° aprile concernono per 12 milioni la Parma-Spezia, 10 milioni la Faenza-Firenze e 17 milioni la Eboli-Reggio. E quindi concorrono tutte e tre in uguali proporzioni giacchè tutte e tre trovansi per analoghe ragioni in ritardo con i lavori e i pagamenti. Quando vediamo lo stesso fenomeno ripetersi per tre grandi strade di prima categoria, al nord, al centro e al sud d'Italia bisogna riconoscere che il fatto dipende non da differenze di trattamento fra

una regione e l'altra, ma dalle difficoltà intrinseche della costruzione.

Per le linee di seconda categoria si sono pagati in più 20,600,000 lire; per quelle di terza 10 milioni. E questi di dove si sono presi? Per una parte dalla quarta categoria, alla quale non si sono pagati 12,200,000 lire (e, come altri avvertiva, le ferrovie di quarta categoria sono concesse principalmente al nord). Il resto fu preso dal materiale mobile, e dall'indugiato rimborso a quelle provincie che avevano anticipati i fondi e anche queste sono principalmente nel nord.

Alla Commissione poi è stato presentato anche un altro specchio, dal quale appare che per le linee al nord di Roma, per le quali i pagamenti furono inferiori agli stanziamenti, furono stanziati, nei vari bilanci, 81 milioni di lire.

De Zerbi, relatore. Non l'abbiamo.

Genala. Io l'ho copiato dalla risposta mandata alla Commissione.

Da quello specchio risulta che per il nord, fu-

rono stanziati 81 milioni e pagati 53, e per il sud furono stanziati 86 milioni e pagati 60.

Quindi si vede anche da questo come i pagamenti abbiano proceduto nel medesimo modo e con analoghi risultati tanto dall'una che dall'altra parte d'Italia.

Quindi, o signori, mi pare che, messe in chiaro le cose, non ci sia ragione di biasimare il Governo, e men che mai l'amministrazione della quale ho avuto l'onore di far parte per ciò che ha fatto riguardo al nord e al sud.

Aggiungo che ora la situazione delle cose è migliorata e che il Governo è posto in grado di chiedere alla Camera i provvedimenti necessari.

Io già esposi alla Camera stessa intero il problema: parlai della ingente maggiore somma di 900 milioni occorrente per eseguire le leggi ferroviarie del 1879 e del 1882; feci anche cenno dei principali provvedimenti per risolverlo ed in essi era pure compreso il pronto pagamento delle maggiori spese di 121 milioni.

Infatti il disegno di legge presentato dall'onorevole ministro, pel reintegro di questi 121 milioni, ora già pronto; anzi io portavo questi milioni a 126, che, poi, per correzione di cifra, si ridussero a 121. E avrei desiderato di ottenere, entro due anni, la intera somma, per fare non soltanto i reintegri che, come avete visto, non sono gran cosa; ma anche per pagare più prontamente il resto e procedere sollecitamente nelle costruzioni. Oltre a ciò, annunziai altresì che avrei proposto di portare lo stanziamento da 100 a 120 milioni. Con quei 20 milioni noi avremmo potuto appaltare 25 o 30 milioni, ogni anno, e così condurre a termine tutte le strade autorizzate con le leggi del 1879 e 1882 dentro 12 anni e pagarle in 13 o 14 anni.

Fu annunziato che vi sono impegni per costruzioni ferroviarie di 888 milioni, e questa cifra, variamente interpretata, ha tratto parecchi in gravissimo errore; perchè hanno supposto che codesti 888 milioni fossero impegni assunti oltre quelli già pagati e già da me annunziati nella somma di 480 milioni.

Orbene questo non è. La parola impegno è qui forse inesattamente usata, ma ad ogni modo essa va presa nel senso più lato comprendente tanto gli impegni vivi, quanto gli impegni estinti.

Invece negli 888 milioni è compreso tutto quanto è già stato fatto, pagato, impegnato nei vari anni per eseguire le leggi del 1879 e 1882.

Dai conti forniti dal Governo risulta che al 30 giugno 1887 sono già stati pagati 487 milioni:

con questo disegno di legge si provvede al pagamento di altri 121 milioni; quindi in tutto 608 milioni al cui pagamento si è provveduto.

Che rimane quindi degli 888 milioni annunziati? Rimangono *soltanto* 280 milioni di veri impegni, e in questi è tutto compreso, cioè personale, studi, lavori, quarta categoria, restituzione alle provincie, materiale mobile, riscatti, insomma ogni cosa. Ma questi 280 milioni dovranno pagarsi tutti in un solo anno? No davvero.

Essi rappresentano lavori e pagamenti da farsi in più anni. Per esempio, per compiere i lavori impegnati per la Parma-Spezia e la Faenza-Firenze non bastano cinque anni. 34 milioni d'armamento andranno pagati, gradatamente e nel periodo di 5 o 6 anni. I 31 milioni di materiale mobile si pagheranno nel triennio, i 53 milioni di contributo per le strade di quarta categoria gravano, principalmente, nel periodo fra il 1892 e il 1900. Ai riscatti sono da aggiungere le somme che gli appaltatori hanno anticipato o dovranno anticipare a termini di contratto e di cui non hanno diritto a rimborso che negli anni avvenire.

Sarebbe quindi un grave errore di ritenere che il conto delle costruzioni sia oberato da impegni e che non si possano per molto tempo intraprendere nuovi lavori sulle linee.

Infatti (pure essendo larghi nelle previsioni) gl'impegni giungeranno a maturanza e pagamento per una somma fra i 60 e 100 milioni nel primo anno 1887-88, per una somma notevolmente inferiore nel secondo anno e più notevolmente inferiore nel terzo anno e nei successivi.

Ora di fronte a questo sta lo stanziamento normale dei 102 milioni, i quali bastano certamente a pagare gl'impegni che esistono e forse lasceranno un piccolo margine; ma non potrebbero consentire l'intrapresa di maggiori lavori da pagarsi nell'anno.

Egli è perciò che desiderando di far progredire le costruzioni, malgrado gli ostacoli frapposti ai contratti con le Società e alle conseguenti anticipazioni con loro pattuite, annunziai nel gennaio alla Camera che avrei chiesto di portare lo stanziamento da 102 a 125 milioni, locchè avrebbe permesso d'appaltare nuovi lavori, e con opportuna sollecitudine condurre a compimento le linee incominciate. Il progetto presentato dall'onorevole Saracco portava pure lo stanziamento a 120 milioni, ma li destinava alla Roma-Napoli e alla Genova-Asti. Nel progetto rifatto e che ora si discute questo maggior stanziamento di 20 milioni è scomparso, mentre il Governo aveva dapprima aderito a conservarlo assegnando la somma al

capitolo 134 con vantaggio di tutte le linee. Non so per qual ragione siasi soppresso. Non credo per ragioni di finanza, giacchè fu il Governo stesso che lo propose. Non intendo di far proposte; mi fermo a questa semplice osservazione perchè la questione ci ritornerà a novembre.

Ora, una semplice parola intorno alle maggiori spese di 121 milioni di cui si chiede, col presente progetto, il pagamento.

Avrei vivissimo desiderio di mostrarvi da quali cause e da quali errori siano venute queste maggiori spese. Ve ne feci già qualche cenno e duolmi non sia questo il momento per una dimostrazione a fondo. E poichè è sembrato un fatto di poco previdente amministrazione, così preme a me, senza entrare per ora nel merito, di porre in chiaro che le 19 linee di cui si tratta erano appaltate, tranne pochi tronchi, e alcune, di cui l'eccedenza del costo è più grande, erano già aperte nel periodo anteriore alla mia amministrazione, e che dei tronchi appaltati da ora trovai i progetti per la massima parte già approvati e la liquidazione finale porterà la maggior spesa di questi a poco più di sette milioni.

Dunque per questa parte io non fui che liquidatore dell'opera del Ministero dei lavori pubblici.

Ma se non mi spetta la responsabilità degli atti altrui, era mio dovere trarre profitto della fatta esperienza; e invero io andai molto più cauto nel bandire nuovi appalti, giacchè alle ragioni finanziarie già dette si aggiungevano anche le ragioni tecniche.

E mentre da ogni parte mi si faceva ressa intorno affinchè appaltassi, e nel mentre le autorità locali formulavano voti, e onorevoli senatori e deputati mi interrogavano in Parlamento, io rispondeva ricusando di intraprendere nuove costruzioni. Molte e molte volte lo risposi e anche all'onorevole Del Giudice nella tornata del 10 maggio 1884.

“ C'è senza dubbio una differenza fra il modo con cui si desidererebbe che si facessero gli appalti delle strade ferrate e quello che pare a me più opportuno. Io credo che lo scopo cui dobbiamo mirare non sia già quello di appaltare i lavori, ma di costruire le strade, perchè vengano poi esercitate, e che non si debbano incominciare i lavori soltanto per far vedere che si lavora.

“ Questo criterio mi ha condotto a far sì che gli studi siano compilati ed approvati in guisa da fare appalti sicuri e di tronchi continuativi...

“ Noi abbiamo dei tronchi compiuti, ma che rimarranno per due o tre anni inoperosi prima di poter essere posti in esercizio....

“ Ne abbiamo altri in cui converrà portar le locomotive in pezzi a schiena di mulo o per mezzo di piroscalo....

“ Inoltre... il fare in tre anni come chiedevasi un'opera che può essere compiuta in un anno, economicamente e tecnicamente lo ritengo un errore: economicamente si spende di più, tecnicamente si espone l'opera a tutte le intemperie ed a tutti i danni di forza maggiore.

“ Eppoi quale vantaggio ne hanno le popolazioni? Forse che le strade sono compiute ed aperte prima? No davvero. Quindi vantaggio per le popolazioni nessuno; non c'è che il piacere di veder incominciati prima i lavori.

“ Diceva l'onorevole Del Giudice...

Del Giudice. Chiedo di parlare.

Genala. “ che procedendo in questo modo si può acquistare molta popolarità e che gli duole che io non me ne valga. Che vuole? È questo un genere di popolarità che a me non piace e quindi io preferisco ad essa il vero interesse dello Stato e delle costruzioni ferroviarie. ”

Sento osservare da qualcuno: e perchè non avete detto prima dei fondi insufficienti, dei progetti incompleti, delle spese maggiori, delle costruzioni incominciate qua e là senza ordine e senza misura?

Ma, onorevoli colleghi, non l'ho io detto in più modi alla Camera? Non l'avete voi veduto dagli stanziamenti di bilancio, dagli allegati di essi, dalle risposte alla Commissione del bilancio, alla quale, e quindi alla Camera, fu reso conto nei bilanci di previsione e nei bilanci consuntivi di ogni stanziamento fatto linea per linea, di ogni spesa, di ogni storno, e delle anticipazioni infruttifere e fruttifere degli appaltatori? E che dovevo fare di più? Presentare leggi per i reintegri o per le maggiori spese. Ebbene le avevo già lungamente dibattute e preparate, e se le avessi potute presentare da solo le avrei presentate prima. Le annunziai però fino dal dicembre dell'anno passato. E annunziai una legge maggiore per dar sesto alle costruzioni ferroviarie.

Ma dovevate, (mi si aggiunge) entrando al Governo, fare l'inventario dell'amministrazione altrui.

È vero: non feci nè inventari nè recriminazioni. Nè mi pareva dignitoso il farlo, nè necessario il dirlo alla Camera che era fattrice delle leggi, testimone e un poco parte della amministrazione e del Governo.

Ad una interpellanza dell'onorevole Baccarini io rispondevo con queste parole:

“ La Camera sa che io non soglio coprimi con la responsabilità dei miei antecessori, anzi credo norma doverosa di Governo quella di evitare qualsivoglia lotta tra il ministro in carica e quello che l'ha preceduto: secondo me vi è qualche cosa di molto più alto che la persona del ministro, cioè l'autorità del Governo; e soprattutto nei Governi liberi mi pare necessario di evitare qualsivoglia spettacolo di contrasti, d'ire, di pettegolezzi, tra le persone che furono e quelle che sono al Governo. ”
(*Bravo! Benissimo!*)

Ora, o signori, questa fu la norma di condotta che seguì. Non recriminare sul passato; non arrestare le costruzioni, ma coordinarle in guisa da potere in tempo non lontano risolvere l'intera questione soddisfacentemente, valendomi di nuove forze tecniche e di nuovi mezzi finanziari.

Ora, o signori, ringrazio la Camera dell'attenzione che mi ha voluto prestare. Io sono pronto a dare ogni altro schiarimento nel caso mi fosse richiesto; ma una cosa mi preme ripetere affinché penetri profonda nell'animo vostro, ed è che io respingo sdegnosamente, per quanto mi potesse concernere, il dubbio che io possa, ministro o non ministro, essere stato turbato da pregiudizi regionali a danno delle provincie del Mezzogiorno per le quali ebbi la maggiore sollecitudine e posi due volte a cimento la vita (*Benissimo!*).

Voci. Ai voti!

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

Voci. La chiusura!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata, riservando la facoltà di parlare per fatto personale all'onorevole Baccarini.

(*È appoggiata.*)

Di San Donato. Domando di parlare contro la chiusura.

Presidente. Parli pure.

Di San Donato. Onorevoli colleghi, io vi prego di non procedere alla chiusura della discussione, la quale, nel modo come è stata condotta, ci mette tutti in una posizione molto delicata. Ed io colla mia solita franchezza, vi dico che per parte mia mi trovo a disagio oggi che si parla di una legge della quale fui uno dei modesti autori. Difatti, onorevoli colleghi, questa legge è la conseguenza dell'articolo 34 della legge ferroviaria del 1879, del quale fui allora l'autore, appoggiato dall'onorevole Depretis. Confesso che non poteva supporre che

in una legge da cui sperava l'incremento delle provincie meridionali, ed anche della mia Napoli, si potesse trovare un argomento così grave da rovinare l'una e le altre.

Ma io non voglio entrare nel merito della discussione. Prego solamente la Camera di lasciare libero il campo agli oratori, anche perchè ho fiducia che si possa trovare un mezzo qualunque di uscire da questa discussione sempre più concordi e sempre più italiani.

Dette queste parole, e anche considerando i banchi vuoti della Camera (*Rumori*), io pregherei l'onorevole presidente di non mettere ai voti la chiusura...

Presidente. È mio dovere di porla a partito, perchè è stata chiesta.

Di San Donato.... perchè in questo caso mi troverei nella dolorosa necessità di far verificare prima se la Camera sia in numero. (*Oh! oh!*)

Non cominciate a fare *oh! oh!*, perchè io ho l'abitudine, lo sapete, di avere il coraggio delle mie idee. Io vi ho pregato di non chiudere la discussione, e la mia voce dovrebbe essere ascoltata, perchè è un sentimento patriottico che mi spinge a fare appello a tutti voi. Non chiudete leggermente questa discussione, e dopo avere udito oratori i quali hanno mutato intieramente la questione! (*Movimenti.*) Non avete udito l'onorevole Genala dire che tutte le provincie del mezzogiorno non vogliono la direttissima? (*Commenti.*)

Presidente. Ma onorevole Di San Donato, la prego di non entrare nella discussione.

Di San Donato. L'onorevole Genala ha dimenticato le istanze del Consiglio provinciale di Napoli, del Consiglio comunale di Napoli, e del Consiglio provinciale di Roma, il quale salutava il Consiglio provinciale di Napoli per la iniziativa di questa legge, anzi accordava per questa linea l'uso della via Appia. Ora io chiedo: a che cosa poteva servire questa via se non per la linea litoranea?

Ci si dice che lo stesso Consiglio provinciale abbia fatti voti per avere la linea interna!

Io non intendo mancar di rispetto ad un Corpo così cospicuo e rispettabile, come è il Consiglio provinciale di Roma; ma mi piace di ricordare questo fatto.

Ed io ripeto la preghiera, onorevoli colleghi, di lasciare che questa discussione possa continuare, affinché si veda di trovar modo di uscirne tutti di accordo. (*Movimenti.*)

Presidente. Del resto, diventa la stessa cosa, perchè tutti gli oratori iscritti hanno presentato or-

dini del giorno. Quello che si perde da un lato, si guadagna da un altro.

Voci. La chiusura!

Presidente. Ma dal momento che la Camera chiede la chiusura, io sono obbligato di metterla a partito. Chi approva la chiusura è pregato di alzarsi.

(Si fa la prova).

Voci. La controprova.

Presidente. Seggano. Si farà la controprova.

La prova e la controprova essendo dubbie, rinoveremo la votazione.

Coloro i quali approvano la chiusura della discussione generale sono pregati di alzarsi.

(Si fa la prova e controprova — La Camera delibera di non chiudere la discussione generale).

L'onorevole Baccarini, ha facoltà di parlare per fatto personale.

Baccarini. Siccome io sono iscritto a parlare intorno all'articolo primo della legge ed il mio fatto personale è di pochissima importanza, così io mi riservo di parlare in quella occasione.

Presidente. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Di Blasio Scipione: è presente?

(Non è presente).

L'onorevole Bianchi è presente?

Bianchi. Rinunzio a parlare. *(Bravo! Bene!).*

Presidente. L'onorevole Del Balzo ha facoltà di parlare.

Voci. Rinunzia, rinunzia.

Del Balzo. Onorevoli colleghi! Raramente soglio annoiare la Camera, ed in questa occasione parlo per lo stretto adempimento d'un dovere ed invoco la vostra benevolenza per pochissimi istanti.

È certamente increscevole che l'arruffatissimo problema delle ferrovie sia venuto in discussione in questo momento, quando per gli avversi ardori la Camera è impaziente e non può discutere con quella calma che la gravità dell'argomento richiederebbe. Ma cosa fatta capo ha. La brillante relazione dell'onorevole De Zerbi è un documento di capitale importanza; ha avuto il gran merito di porre le carte in tavola; essa fece la vivisezione del problema ferroviario. L'evidenza palmare delle cifre che registra, e delle considerazioni con le quali le illustra, ha reso il gran servizio al paese di far riconoscere da tutte le parti della Camera che una sperequazione esiste a danno delle regioni poste al sud del Lazio, e per la cifra non disprezzabile di 200 milioni che avrebbero dovuto spendersi nel mezzogiorno d'Italia e che invece lo furono nel nord e nel centro.

Le leggi del 1879-81-82 furono eseguite senza

equità e furono danneggiati così grandi interessi. Trattasi di fatti che non si possono contestare. Non è più questione d'evocare lo spettro del regionalismo, ma di applicare la giustizia distributiva. L'onorevole De Zerbi chiamò la linea Eboli-Reggio la Cenerentola delle linee; ed io dovrò chiamare la provincia di Avellino la Cenerentola delle provincie in materia ferroviaria. Se la sperequazione è grave tra regione e regione, diventa enorme quando si ravvisa tra provincie e provincie della stessa regione. Quella provincia è quasi sprovvista di comunicazioni ferroviarie ed attende da lunghissimi anni indarno l'esecuzione delle leggi sulle ferrovie.

Debbo qui rivolgere un sincero ringraziamento al relatore, che a pagina 9 della sua relazione scrisse: " e delle ferrovie Ofantine, che attingono la loro origine alle leggi del 24 agosto 1870, dopo otto anni della legge del 1879, non è in appalto neppure un chilometro dei 300 che dovrebbero costituirle. "

Io non starò a rifare qui la storia di queste ferrovie, che hanno la loro origine fin dalle leggi del 1865 e 1870, nè per quale fitta rete d'incidenti politici e parlamentari esse furono costrette a passare. Desisto dall'acerbezza dei sentimenti, che pur vorrebbero scattare. Non intendo far recriminazioni su d'un passato doloroso. Dirò solo che trattasi d'una questione della più evidente e palmare giustizia. Le popolazioni irpine e lucane furono poste fin qui a durissima prova. In nome dunque di questa giustizia distributiva manteniamo l'esecuzione delle leggi, perchè ogni altro indugio, bisogna confessarlo lealmente, non sarebbe più onesto, e sarebbe semplicemente incomportabile.

Le linee ofantine, iscritte nella tabella C annessa alla legge del 1879 sono: 1° la Ponte S. Venere-Avellino; 2° la Ponte S. Venere-Potenza; 3° Ponte S. Venere-Gioia, e rappresentano il gran concetto di rifare da Avellino a Gioia lungo l'Ofanto e le Murge, il piano stradale dell'Appia Antica da Benevento a Taranto e di stabilire una comunicazione diretta da Foggia a Potenza, come riconobbe l'egregio relatore quando a pagina 7 della relazione scrive che la nuova linea di complemento Avellino Gioia, rifarà il piano stradale dell'Appia Antica. Queste linee rappresentano inoltre il raccordamento della linea dell'Ofanto ai tre capisaldi naturali di Avellino Potenza e Gioia. L'onorevole Morana nella relazione sul disegno di legge per la costruzione di nuove linee di complemento, nella seduta del 7 luglio 1878 diceva, parlando dei due allacciamenti per Gioia ed Avellino, che essi erano necessari a completare

l'arteria centrale lungo il dorso dell' Appennino epperò rispondenti ad un'alta condizione della di fesa dello Stato.

Ebbene nulla si fece per questo gruppo di linee; e per la Santa Venera Avellino non sono ancora completati gli studii, furono stornati i fondi, e se si continua così, l'arduo problema sarà tramandato ai posteri e la sentenza che la legge è uguale per tutti, sarà per quelle contrade un'amara ironia.

Che dite poi della ferrovia di 2^a categoria Benevento-Avellino? Essa avrebbe dovuto compiersi in questo anno 1887 secondo la legge del 1882; invece secondo gli appalti dovrà consegnarsi nel 1891 e continuando i lavori nel modo che procedono, legge ed appalti, reateranno un pio desiderio.

Ho udito parlare da qualcuno di graduatoria da farsi in novembre, di preminenza di linee militari e che so io. Ciò mi addolora e dichiaro che parmi una flagrante contraddizione. Mentre da tutti si reclama per ottenere che cessi lo spargimento e la sperequazione, poi se ne vorrebbe inaugurare una nuova sotto le lustre dell'interesse militare od altro; e così si avrebbe la bandiera per coprire la merce avariata.

Io comprendo solamente che finchè vi sono leggi dello Stato, bisogna avere il dovere di eseguirle lealmente; e nel caso concreto che la legge del novembre futuro debba puramente e semplicemente darci il modo di vedere eseguite le leggi del 1879-81-82 così come furono votate dal Parlamento, reintegrando alle ferrovie del sud i fondi stornati e facendo loro guadagnare il tempo perduto.

Il presente disegno di legge non rappresenta il mio ideale, perciocchè avrei desiderato che si fosse risoluto in modo complesso e collettivo il problema ferroviario; ma l'ottimo è nemico del buono. Io quindi lo voterò perchè è un avviamento alla riparazione del passato e promette bene per l'avvenire.

Conchiudo queste mie brevi parole affermando che le nostre popolazioni, se ora s'interessano poco alla logismografia dei partiti politici che noi facciamo qui dentro, diventano nervose e si appasionano quando vedono manomessi i loro interessi economici, sanciti da leggi.

L'unità materiale del paese fu da lunga mano conquistata, ma bisogna cementarne l'unità morale collequale distribuzione degli oneri e dei benefici. Il malcontento che già lentamente serpeggia, potrebbe essere prodromo di funeste conseguenze che ogni cuor di patriota deve scongiurare. Ho piena fede che il Governo, ispirandosi a questi senti-

menti, porrà fine ad uno stato di cose intollerabile in materia ferroviaria e farà rinascere la fiducia nelle popolazioni giustamente allarmate.

Venga presto a novembre, questa benedetta perequazione ferroviaria, e si tolga nel popolo italiano il doloroso preconcetto che per la distribuzione della divina grazia delle ferrovie vi sia, un paradiso per gli uni, un purgatorio troppo lungo per altri, e per molti l'estrema privazione del bene; mentre poi tutti indistintamente compiono su questa misera terra la espiatione dei loro peccati, pagando le imposte ed in larghissima misura (*Approvazioni*).

Presidente. È presente l'onorevole Salaris?

(*Non è presente*).

Perde il suo turno.

È presente l'onorevole Marcora?

(*Non è presente*).

Perde il suo turno.

L'onorevole Di Sant'Onofrio ha facoltà di parlare.

Di Sant'Onofrio. Rinunzio a parlare ora; parlerò sull'articolo primo.

Presidente. Sta bene.

È presente l'onorevole Del Giudice?

(*Non è presente*).

Perde il suo turno.

L'onorevole Lugli ha facoltà di parlare.

Lugli. Rinunzio a parlare avendo presentato un ordine del giorno.

Presidente. Sta bene.

L'onorevole Vastarini-Cresi è presente?

Vastarini-Cresi. Ho presentato un ordine del giorno; e mi riservo a parlare quando dovrò svolgerlo.

Presidente. Va bene.

È presente l'onorevole Angeloni?

Angeloni. Mi riservo anch'io di parlare per svolgere l'ordine del giorno, che ho presentato.

Presidente. L'onorevole Serra ha facoltà di parlare.

Serra. Vi rinunzio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Marzo.

Di Marzo. Mi sono iscritto nella discussione generale per esprimere la mia modesta opinione intorno al disegno di legge in discussione, e intorno al problema delle costruzioni ferroviarie. Richiamo intanzitutto l'attenzione dell'onorevole ministro circa la necessità di riunire in un testo unico tutte le varie e diverse leggi che formano il nostro Co-

dice ferroviario; poichè quasi tutte queste leggi modificano le disposizioni contenute non solo nella legge fondamentale del 1879, ma altresì nelle leggi posteriori; per cui si rende difficile conoscere quali disposizioni siano rimaste in vigore.

Per amore di brevità mi limiterò soltanto a fare qualche considerazione sulla causa vera ed unica che ha turbato l'ordine delle costruzioni ferroviarie ed il relativo piano finanziario. Ieri l'onorevole Gabelli Federico col suo splendido e magistrale discorso, nel quale, all'altezza delle idee e alla forza degli argomenti, seppe unire uno schietto sentimento di giustizia e di equanimità, stigmatizzò con una parola incisiva che io non ripeterò, i progetti tenuti presenti quando si fecero le previsioni di costo delle linee che si decretarono con la legge del 1879.

Con rara evidenza dimostrò come tutti gli inconvenienti che si lamentano e deplorano, derivarono principalmente dall'erronee previsioni di costo, tratte da *pseudo progetti estimativi e tecnici*. Ai tanti argomenti addotti dall'onorevole Gabelli io aggiungerò qualche considerazione a fine di dimostrare che quei progetti presentati prima della legge del 1879 erano destinati ad indicare in massima l'andamento delle linee; cioè per qualivalli, e quali varchi esse si sarebbero sviluppate. Erano progetti per cui si determinavano, per così dire, gli andamenti geografici e non topografici delle linee, onde non potevano nè dovevano essere ritenuti come progetti tecnici, nello stretto senso, cioè studiati sul terreno e particolareggiati, siccome sono i progetti esecutivi che attualmente si studiano e si compilano.

L'importo degli studi e compilazione di progetti fatti eseguire dal Governo a tutto il 1884 ascendeva a lire 7,877,449.89 per n. 242 progetti della lunghezza di metri 2,797,588; quindi una media di circa lire 2,807 per chilometro. Applicando la detta media per i chilometri 6020 decretati con la legge del 28 luglio 1879 si sarebbe dovuto spendere per semplici studi di progetti la somma di lire 17,303,000.

Ora, queste somme non furono mai spese prima del 1879, poichè se lo fossero state non era necessario spenderle ora. Laonde non è dato ad alcuno potere affermare che i progetti, tenuti presenti quando si deliberava la costruzione dei 6020 chilometri, fossero cose serie. Eppoi; perchè dovevano costar le linee complementari meno delle altre costruite prima della legge del 1879? Se è noto a tutti che le linee costruite prima delle complementari, sono costate in media più di 320 mila lire a chilometro, compreso il materiale mo-

bile, perchè dunque dovevano le nuove linee costare solamente 210 mila lire? Anzi esse dovevano essere più costose, poichè si sviluppavano in condizioni di terreno assai più difficili.

Non si sono forse decretate con la legge del 1879 10 passaggi appenninici dal Mediterraneo ai versanti Adriatico e Jonico? e sono:

1. Cuneo-Ventimiglia.
2. Succursale dei Giovi.
3. Parma-Spezia.
4. Firenze-Faenza.
5. Sulmona-Roma.
6. Campobasso-Teramo.
7. Avellino-S. Venere-Gioia.
8. Potenza-Foggia.
9. Cosenza-Nocera Tirreno.

10. Dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro, ecc., oltre agli altri passaggi dei contrafforti, posti nello stesso versante. Forse le ferrovie che corrono lunghezso le pendici dell'Appennino non si trovano in condizioni di terreno analoghe a quelle che furono costruite lungo l'Appennino Ligure? Gettando uno sguardo sulla carta d'Italia si scorge a prima vista che la catena Appenninica, nella parte più stretta della penisola si aderge ed addossa più verso il Tirreno e i suoi contrafforti, come immani speroni o pennelli arrivano al mare; per cui la sede stradale deve impiantarsi a mezza costa, sulle pendici, in trafori nei contrafforti dove questi non sono girabili, su alti viadotti per scavalcare i burroni, scavati dalle abrasioni delle acque, e spesso in gallerie sotto gli alvei dei grossi e pensili torrenti che vengono giù dall'Appennino. Per tutte queste accidentalità dei terreni si richiedono costose opere. I trafori poi spesso divengono difficili per le condizioni geognostiche e petrografiche dei terreni. Se queste erano e sono le condizioni e le configurazioni geografiche delle plaghe attraversate dalle nuove linee, come potevasi ridurre il costo a sole lire 210,000 a chilometro?

Ma oramai sono inutili i lamenti e le recriminazioni. È da rimpiangere piuttosto la facilità con la quale si sono appaltate le linee, su progetti non regolarmente compilati.

Nè del resto poteva rifiutarsi il Ministero di mettere in appalto le linee, allorchè erano prouti i progetti regolarmente approvati dalle superiori autorità tecniche; rifiutandosi, avrebbe contravenuto all'articolo 15 della legge del 1879 e 1882.

Ebbene, o signori, quasi tutti i lavori sulle linee in costruzione o costruite furono iniziati nel 1880-81-82, essendo prouti i progetti e gli studi per i primi tronchi, e quando i progetti manca-

vano, si compilarono per piccoli tratti; e in tal guisa iniziavasi la costruzione di circa quarantotto linee che in seguito non si potettero più arrestare: *beati i primi!* Intanto nelle provincie meridionali, meno per poche linee, si sono pretesi studi completi, esecutivi per linee intere, e non più per singoli tronchi. Per cui qui si studiava, e nell'Alta Italia si costruiva e si costruisce.

L'onorevole De Zerbi si è limitato nella sua minuta e splendida relazione ad indicare quello che si è speso nell'alta Italia e quello che si è spesso nella bassa Italia per le costruzioni ferroviarie decretate con legge del 1879.

A me piacciono cifre più semplici. Indicherò solamente quanti chilometri di linee complementari al di 30 giugno ultimo erano aperti all'esercizio nell'alta Italia, quanti nella bassa Italia, compreso il Lazio.

Ecco un piccolo prospetto:

**Ferrovie complementari (Legge 1879)
aperte all'esercizio al 30 giugno 1887.**

	<i>Alta Italia</i>	<i>Bassa Italia</i>	<i>Totale</i>
1ª Categ. ^a K.	121.000 K.	180.000 K.	301.000
2ª " "	348.000 "	181.000 "	529.000
3ª " "	622.000 "	129.000 "	751.000
4ª " "	1.045.000 "	154.000 "	1.199.000
	<u>2.137.000</u>	<u>644.000</u>	<u>2.770.000</u>

All'eloquenza delle cifre non faccio seguire alcun commento, alcuno apprezzamento o recriminazione. Io non incolpo nessuno; però censuro altamente il sistema che non solo ha suscitato apprensioni che l'imparzialità e l'equanimità non abbiano presieduto all'esecuzione della legge, ma ha intristite ben gravemente le condizioni della nostra finanza, per cui dobbiamo lambiccarci il cervello, e tartassare i contribuenti. Non faccio altri apprezzamenti sul passato; guardiamo l'avvenire.

Riconosco che le condizioni finanziarie si son fatte sempre più gravi e difficili, non solo per il maggior costo delle linee, ma anche per essersi abbreviate le scadenze dei pagamenti. Il meccanismo del piano finanziario contenuto nella legge del 1879 divenne anche più delicato e complicato con la legge del 1882 e 1885, per cui si richiedeva rara abilità in chi doveva eseguirlo.

Ecco quale era il piano finanziario della legge 1879.

L'importo di tutti i 6020 chilometri per le previsioni della legge del 1879 si faceva ascendere a lire 1,267,895,780, le quali si ripartivano in 21

esercizio, con stanziamenti di 60 milioni ognuno. Cosicché la spesa annuale non doveva eccedere tale somma. Con le leggi poi del 1881 e 1882 si portarono delle modificazioni in guisa da poter spendere 80 milioni, obbligando cioè gli intraprenditori a fare anticipazioni non eccedenti il terzo del tempo fissato per gli stanziamenti nel bilancio.

Ora se gl'impegni che furono presi eccedono gli stanziamenti del bilancio in cui scadono ed i fondi disponibili, è stato questo un atto improvvido, che non si è corretto nemmeno aumentando, con la legge 27 aprile 1885, lo stanziamento annuale da lire 60 milioni a 102; poichè questo aumento non è sufficiente a coprire l'importo reale della rete.

Di qui la necessità di ricorrere ai provvedimenti straordinari per far fronte alle scadenze degli eccessivi impegni presi. Di qui la necessità della legge che discutiamo, con la quale si chiedono 121 milioni, che a parer mio avrebbero dovuto essere per lo meno 180, da dividersi in cinque o sei esercizi, al fine di fare fronte a tutte le possibili scadenze delle anticipazioni fatte dagli appaltatori e del maggior costo delle linee. Di guisa che la emissione annuale delle obbligazioni, invece di 102 milioni, si potrebbe portare in media a 138 milioni per pochi anni. Così credo che, in parte, sarebbero eliminate le difficoltà generate dagli impegni presi in una misura eccessiva per la precipitanza ed acceleramento dei lavori.

Ciò nondimeno, la nostra risorsa finanziaria in rapporto al costo della intera rete complementare batte quasi alla pari.

Io vi presento un piccolo bilancio con poche cifre, dal quale apparirà che il mio asserto è indiscutibilmente vero. Il costo (secondo il Ministero dei lavori pubblici, giusta il prospetto comunicato alla Commissione del bilancio per l'esercizio 1886-87) di tutte le linee contemplate nella legge del 1879, con l'aggiunta anche della diretta Roma-Napoli, e della Genova-Acqui-Asti, non escluso il materiale mobile ed altri oneri, ascende a lire 2,244,434,143. Prelevando da questa somma lire 100 milioni, importo della diretta Roma-Napoli, e della Genova-Acqui-Asti che debbono essere costruite con speciali provvedimenti, rimangono lire 2,144,434,143.

Questo è dunque l'ammontare del costo delle nostre linee complementari.

Queste previsioni sono vere? Per quanto si voglia essere dubbiosi, pur tuttavia, tenendo presente che queste somme furono dedotte dalle liquidazioni dei lavori delle linee aperte all'esercizio, dai capitolati d'appalto e dai progetti regolarmente studiati e compilati dalle Società di esercizio, o

da esse riveduti, ci è da dubitare poco sull'esattezza della cifra. Anzi, se alcun dubbio è possibile si è quello che i prezzi sieno esagerati; poichè le Società, in forza della legge delle convenzioni ferroviarie potevano essere astrette a costruire le linee a prezzo fatto in base dei progetti da esse compilati. Inoltre è da considerarsi pure, che il costo medio chilometrico risulta inferiore nelle linee costrutte; sale ed aumenta per quelle in costruzione; cresce per quelle in progetto; e in fine diviene massimo per quelle linee che sono in corso di studio. Ora dunque sembrami indiscutibile che tutta la rete non possa costare più di 2,144,434,143. Vediamo quale risorsa ci dà il bilancio nei 21 esercizi dal 1880 al 1900 compreso.

E qui richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, pregandolo di seguirmi nel mio ragionamento e di registrare le poche cifre che indicherò.

La legge del 1879 stabiliva uno stanziamento annuale per le costruzioni ferroviarie di lire 60 milioni, e ciò fino a tutto il 1884; cosicchè dal 1880 al 1884 il Tesoro avrebbe dovuto introitare 300 milioni.

Per la legge del 27 aprile 1885 lo stanziamento annuale si aumentò a lire 102 milioni, cosicchè dal 1885 al 1900 sono 16 esercizi cioè 1632 milioni; per cui il totale degli stanziamenti del bilancio dal 1880 al 1900 ascende a 1932 milioni. Aggiungendo i 121 milioni della presente legge, e gli 80 milioni dei contributi delle provincie, si ha un totale di lire 2133 milioni, cioè una differenza in meno di 10 milioni sulla somma calcolata necessaria a costruire tutte le linee complementari. Dunque la risorsa finanziaria corrisponde perfettamente alle spese previste.

Risorse finanziarie.	Costo di tutta la rete secondo le ultime previsioni.
Stanziamenti dal 1880 al 1884, 60 milioni \times 5 = 300,000,000	
Dal 1885 al 1900. 102 \times 16 . . . 1,632,000,000	
Richiesti col disegno di legge in discussione . . . 121,000,000	
Contributo dei corpi morali . . . 80,000,000	
Totale L. 2,133,000,000	L. 2,144,434,143
	Differenza. . . » 10,434,143

Sembrami adunque che lo spauracchio finanziario siasi dileguato. Però non posso fare a meno di riconoscere le condizioni difficili del Tesoro per il cumulo delle scadenze dei pagamenti di grosse

somme, in seguito ad impegni presi se non con leggerezza, certamente con poca prudenza, e per una massa di lavori non proporzionata alle somme disponibili ed agli stanziamenti annuali del bilancio dei lavori pubblici.

Onde è che nel prossimo triennio si deve provvedere a molti pagamenti per la liquidazione dei lavori fatti, e che eccedono di gran lunga le somme che potrà disporre il Tesoro. Per cui si dovrebbe, se non sospendere i lavori in corso, almeno non iniziarne di nuovi, con gravissima jattura degli interessi di quelle regioni e di quelle popolazioni che furono con nessuna equità trascurate o dimenticate.

Col disegno di legge in esame si viene in parte a riparare alle difficili condizioni del nostro Tesoro, e nominalmente a reintegrare i fondi prelevati dalle somme assegnate, per legge, alle altre linee complementari, che finora sono rimaste nel limbo. Ho detto nominalmente, imperocchè se i lavori non si inizieranno sulle linee di cui furono distratti i fondi, queste reintegrazioni saranno puramente figurative, poichè un'altra volta preleveranno i fondi reintegrati per far fronte ad altri urgenti impegni.

Coll'articolo 4 del disegno di legge compilato dalla Commissione, si stabilisce un nuovo sistema di appalto per determinate linee. Io per ora mi dispenso dall'esaminarlo, riserbandomene l'esame, se lo stimo necessario, quando verrà in discussione il cennato articolo.

Ho fiducia che il Governo saprà escogitare tal temperamento che, senza aggravare la finanza, e senza portare sensibili aumenti al bilancio dei lavori pubblici, soddisfi le giuste esigenze delle popolazioni.

Dirò poche parole per svolgere il mio ordine del giorno, risparmiando così alla Camera un secondo discorso.

Primieramente dichiaro di associarmi pienamente a quello che ha detto il mio amico e collega Del Balzo sulle sorti che hanno avuto le costruzioni ferroviarie nella provincia di Avellino. Egli ha chiamata questa la Cenerentola fra tutte le provincie d'Italia, ed è vero. Quella provincia si trova nell'infimo posto per numero di chilometri di ferrovie, in rapporto alla sua superficie e popolazione.

È ben doloroso che delle 10 linee di ferrovie di 3ª categoria nelle provincie meridionali appena tre se ne siano costruite, cioè la Foggia-Lucera, la Foggia-Manfredonia e la Zollino-Gallipoli, e solo perchè le provincie hanno anticipati

i fondi; ed un'altra iniziata, cioè la Caianello-Isernia.

Le altre sei sono state messe nel dimenticatoio, e sono appunto le più importanti, cioè le Ofantine e la Campobasso Isernia Solmona. Eppure si sono costruite ed aperte all'esercizio nell'Alta Italia 622 chilometri di ferrovie di terza categoria, mentre a noi non resta che il magro conforto che per le cennate linee si sono iniziati gli studi. E qui cade in acconcio di richiamare l'attenzione del ministro sul modo come procedono i lavori della ferrovia Avellino Benevento, la quale, ai termini della legge del 1882, avrebbe dovuto alla fine di quest'anno essere aperta all'esercizio, così come lo furono altrove le ferrovie della stessa categoria; si badi che il primo tratto fu appaltato fin dal 1881, che la linea ha una percorrenza totale appena di 29 chilometri, e non presenta difficoltà di terreno, per cui potrebbe essere finita nel venturo anno. È vero che il suo costo eccede le previsioni della legge del 1879; ma in una misura non superiore certamente alle altre costruite altrove, e che ora sono in esercizio, come per esempio l'Adria-Ohioggia, e a quelle di terza categoria già costruite.

Ora mi domando io: perchè per le altre linee, i termini indicati dalle tabelle annesse alla legge del 1882 sono state scrupolosamente rispettati, e per la linea Avellino Benevento, no? Perchè financo i tenui e meschini pagamenti annuali non si pagano agli appaltatori alla scadenza pattuita per modo che si sospendono spesso i lavori e l'opera si ritarda?

Confidando nell'equanimità del ministro, spero che la ferrovia Avellino Benevento di 2ª categoria sarà compiuta nel più breve tempo possibile, accordando ad essa un trattamento almeno pari a quello che si è usato alle ferrovie di 3ª categoria, costruite nell'alta Italia.

Ritorno alle linee Ofantine. Queste sono tre, cioè: il proseguimento della linea Foggia Potenza, e le due linee Avellino-Santa Venere e Santa Venere-Gioia che formano un'unica ed autonoma linea.

Rilevare l'importanza di queste linee stimo inutil cosa, poichè è divenuta coscienza dell'intero Parlamento, dopo quanto si è scritto intorno ad essa, e dopo quanto si è detto e ripetuto da circa un ventennio nelle discussioni parlamentari. Vi è tutta una bibliografia relativa alle linee Ofantine; e piacemi citare le memorie del collega onorevole Capozzi, dell'illustre Del Zio, e la bellissima monografia del mio carissimo amico Fortunato, che ha contribuito più di tutti a rilevare la im-

portanza di quel gruppo di ferrovie di cui in questa discussione parecchi deputati di ogni regione e sedenti nei diversi settori della Camera propugnarono con grande equanimità la sollecita costruzione.

Solo ricorderò che la grande crociera formata dalle linee Ofantine si sviluppa in una plaga il cui perimetro è segnato dalle linee Salerno-Metaponto, Metaponto Bari, Bari Benevento, Benevento Avellino-Salerno.

Questa plaga, o signori, misura una superficie di circa 25 mila chilometri quadrati, cioè superiore di presso a poco 3000 chilometri all'intera Lombardia, e di 4000 minore della superficie del Belgio. Quale differenza fra questa regione, e la nostra Ofantina! Lì una fitta rete di ferrovie, e nella nostra nemmeno un chilometro! Non mi intratterò a dimostrare tutto l'importanza logistica e strategica di queste linee. Ognuno sa come lo Stato Maggiore del nostro esercito le abbia ritenute di grande importanza militare, specialmente la Potenza-Foggia. Basta ricordare che la linea Avellino-Santa Venere Gioia corre quasi sulla sede della via Appia; essa arrivando a Gioia si biparte in due tratti: coll'uno raggiunge la più popolosa città delle Puglie, Bari; coll'altro l'antica Taranto, la quale avrà tutta la prisca importanza per l'impianto d'uno degli arsenali più potenti di Europa, e diverrà il rifugio sicuro delle nostre flotte, dominando le correnti commerciali dell'Oriente.

Potrei dimostrare agevolmente la grande importanza strategica dell'altipiano Irpino da cui si partono l'Ofanto, il Sele, il Calore (principale affluente del Volturno), il Sarno, i cui bacini formano lo scacchiere principale delle provincie meridionali, e del quale il bacino del Calore è il centro, bastionato com'è dai monti dell'Appennino che lo cingono a guisa di immani baluardi. E la storia ci narra come parecchie invasioni straniere perirono fra quei monti.

Ricordo che nelle strette e nelle valli dell'altipiano-Irpino il fiero legionario romano dovette abbassare la superba cervice sotto il giogo sabellico, lì, alle forche Caudine; che le falangi di Pirro furono debellate e distrutte sui campi Taurasini; che nelle vicinanze di Benevento furono disfatti e dispersi i Cartaginesi comandati da Annone; che quelle valli furono spesso campo alle battaglie combattute tra gli aragonesi e i francesi; e che infine dalle gole di quelle montagne partì il primo grido di libertà nel 1820. (*Bravissimo!*)

L'onorevole De Zerbi con la sua vasta e comprensiva mente così fortemente nutrita di studi

militari saprà certamente meglio di me rilevare l'importanza economica e militare della regione attraversata dalle ferrovie Ofantine.

Una risposta debbo all'onorevole Genala. Riconosco anch'io che i ritardi negli studi e nei progetti di quelle ferrovie, furono causati dalle discordi opinioni sul tracciato, specialmente dell'Avellino-Santa Venere e Santa-Venere-Gioia per l'opposizione fatte dal Consiglio provinciale di Basilicata e di parecchi comuni delle provincie di Avellino e di Basilicata specialmente da Matera e Spinazzola.

Riconosco pure che le somme disponibili sui diversi bilanci non erano tali da potere intraprendere con vigore i lavori, poichè per la ferrovia Santa Venere-Gioia fino al bilancio dell'anno corrente sono disponibili 2,800,000 lire; per la Santa Venere-Avellino 4,100,000, per la Cauda-Potenza 6,150,000; in tutto lire 13,050,000.

Però il sistema tenuto per quelle linee è stato diverso di quello adottato per le altre. Per le nostre linee si sono richiesti gli studi per *linee intere*, mentre per tutto il resto d'Italia si sono studiate *a tronchi*, e quando il progetto di un tronco era pronto si dava subito in appalto; per cui, r peto, mentre altrove si *costruiva*, da noi si *studiava!* Io ho fiducia che il Ministero, riconoscendo la grande importanza economica e militare delle linee Ofantine le quali ai termini della legge del 1882 dovrebbero essere aperte all'esercizio al finire del 1892; ed ispirandosi a quei principi di equanimità che sono la guida più sicura dei governanti, vorrà tosto iniziarne la costruzione.

Nè il costo risultante dai progetti d'arte, supera più del 30 per cento le previsioni della legge del 1879.

Non mi permetto di intrattenere maggiormente la Camera, poichè tengo conto delle condizioni in cui essa si trova. Del resto il caldo crescente, e la stanchezza dei durati lavori parlamentari ci invitano tutti a correre alla marina, e a godere il fresco delle montagne.

Ho finito. (*Bravo! — Parecchi deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

Presidente. Essendo chiesta la chiusura domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata.*)

Essendo appoggiata la pongo a partito.

Chi l'approva si alzi.

(*La chiusura è approvata.*)

Passeremo dunque allo svolgimento degli ordini del giorno.

Il primo è il seguente:

“ La Camera approva che nel tracciato della *direttissima interna Roma-Napoli*, allorchè si può farlo con minima perdita di tempo, si procuri di toccare i centri popolosi di maggiore importanza della linea, e perciò raccomanda che il riaccordo nel tracciato ferroviario interno, invece che a Capua, si faccia a Caserta, centro di congiunzione di arterie stradali e di sbocchi interprovinciali del più considerevole interesse.

“ Comin, Borelli, Cocozza, Novelli, Teti. ”

Onorevole Comin, mi pare che quest'ordine del giorno troverebbe la sua sede all'articolo 3, a cui si riferisce.

Comin. Onorevole presidente, siccome io non dirò che pochissime parole, perchè io sento, purtroppo, e forse più degli altri, l'ora del tempo e la “non” dolce stagione, così desidererei di parlare ora. (*Oh! oh! — Rumori.*)

Presidente. Ma lo pigliano ad esempio, chè ha ragione.

Domando se l'ordine del giorno dell'onorevole Comin sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

Essendo appoggiato, ha facoltà di svolgerlo.

Comin. Io non so perchè si sia fatto tanto rumore per quelle mie parole.

Presidente. Perchè è nel vero, onorevole Comin. Prosegua.

Comin. Ma non importa. Dunque, come dicevo, sarò brevissimo, perchè il mio ordine del giorno parla già da sè. Si tratta di sapere se la direttissima debba riaccordarsi a Capua, o debba riaccordarsi a Caserta.

Io ho sulla questione delle ferrovie una opinione, che sarà forse sbagliata, ma che io credo esatta, cioè che le ferrovie sono costruite a beneficio delle popolazioni. Ammetto perfettamente che si faccia una ferrovia per la utilità e la comodità delle popolazioni di Roma e di Napoli, ma non ammetto che, quando si può giovare alle popolazioni intermedie con un sacrificio di qualche minuto, si debba trascurare quest'utilità, mentre poi queste popolazioni pagano anch'esse la quota che queste ferrovie costano allo Stato. (*Movimenti.*)

Io capisco, onorevoli colleghi, che già il parlare a quest'ora è cosa impossibile, ma che volete farci? (*Segni d'impazienza.*)

La proposta mia, se fosse approvata, non avrebbe che questo danno: porterebbe un ritardo (prego l'onorevole ministro di ascoltarmi colla sua solita cortesia) un ritardo di 5 minuti. Questi 5 minuti però gioverebbero a tutti coloro che da Roma debbono andare nella Puglia ed in tutta la zona dell'Adriatico e del Jonio. Perchè altrimenti, se arrivati a Capua debbono mutar treno, perdono il vantaggio di questi 5 minuti.

Se, invece, il riaccordo si facesse a Caserta, tutti i viaggiatori della Puglia, e della plaga adriatica e jonia non sarebbero obbligati a due trasbordi, e scendendo dal *direttissimo* a Caserta, ripiglierebbero subito la via sulle ferrovie adriatiche.

La questione adunque si riduce a tutto questo: esaminare se sia poi un danno così grave il fare lo sbocco della strada a Caserta invece che a Capua. Perciò prego l'onorevole ministro di voler considerare tutti i vantaggi che ci potrebbero essere dando una soddisfazione a quelle provincie, delle quali Caserta è il punto principale di congiunzione e prego inoltre la Camera di deliberare in questo senso. (*Bravo!*)

Presidente. Viene ora la volta dell'ordine del giorno dell'onorevole Ferraris, così concepito:

“ La Camera approva il disegno di legge, e passa alla discussione degli articoli. ”

Onorevole Ferraris, le osservo che la formola di quest'ordine del giorno è poco parlamentare perchè la Camera, gli articoli, li approva ad uno ad uno, e non in complesso. Avrebbe dovuto dire: approva il principio, ecc. Intende Ella di svolgere il suo ordine del giorno?

Ferraris. Rinuncio a svolgere il mio ordine del giorno.

Presidente. Viene ora la volta dell'ordine del giorno dell'onorevole Papa che è il seguente:

“ La Camera approvando i principj che informano il disegno di legge, passa alla discussione degli articoli.

Papa. Rinuncio a svolgerlo.

Presidente. Ora viene la volta dell'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Angeloni, De Riseis, Costantini e Scarselli:

“ La Camera, convinta della necessità di provvedere con la maggiore urgenza alla costruzione delle linee, le quali hanno maggiore importanza nei riguardi della difesa nazionale, invita il Governo alla sollecita esecuzione dell'articolo 7 della legge del 5 luglio 1882, e passa all'ordine del giorno. ”

Intende svolgerlo, onorevole Angeloni?

Angeloni. Avendo presentato un emendamento all'articolo 1°, rinuncio a svolgere il mio ordine del giorno.

Presidente. Sta bene; allora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Bonghi così concepito:

“ La Camera, considerando la condizione attuale delle finanze e della costruzione delle strade ferrate già sancite per legge, accetta gli articoli 1° e 2° della legge in discussione e ne rinvia il 3° e 4° al Governo, perchè a novembre presenti un sistema di mezzi sufficiente a ultimare la costruzione di tutte, per modo che non si deva spendervi più di cento milioni all'anno, o di quella minor somma che il bilancio sia in grado di fornire, e che la costruzione si faccia: 1° nell'ordine della necessità di ciascuna strada per la difesa militare del regno; 2° in quello della loro utilità economica, avuto pure maggiore riguardo alle regioni in cui più scarseggino. ”

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

L'onorevole Bonghi ha facoltà di svolgerlo.

Bonghi. Prego la Camera di volermi ascoltare, sarò brevissimo, ed acciochè non mi portasse via la mia parola ho, con esempio raro, scritto il mio discorso che non può durare più di cinque minuti. Eccole: son queste cinque cartelline. (*Ilarità*).

Il presente disegno di legge, se è rincrescevole per i due primi articoli, perchè prova, nell'amministrazione una poco esatta esecuzione della legge, è deplorabile, al parer mio, per i due che seguono; e se non è possibile di respingerlo per i due primi, perchè i debiti bisogna pagarli, è non solo possibile, ma doveroso di respingerlo per il terzo e il quarto, perchè non è lecito gravare il bilancio delle spesa, ch'esso implica.

Noi siamo in questa condizione, che a un disavanzo di circa 120 milioni non s'è provisto, che per un quarto forse, e bisognerà in novembre provvedere per il resto.

Ora, in questa condizione di finanze, è, al parer mio, un oblio d'ogni generale interesse pubblico gravare il bilancio per costruzione di ferrovie di una maggior somma, di quella che esso può ragionevolmente e commodamente sopportare.

Il risultato della presente legge è che il bilancio si deva gravare per il 1887-1890 di 142,000,000 di lire, e di altrettanta somma per altri cinque anni consecutivi, se non erro.

Ora, io ricordo che la legge del 1879 non chiedeva al bilancio che lire 60,000,000 all'anno. Quantunque non sia tutta colpa della presente legge, che la somma sia più che duplicata, è oggi meno opportuno, meno provvido che mai, ammetterla così duplicata.

D'altra parte, le due linee per le quali soprattutto si chiede un provvedimento sin da ora, non lo meritano.

La Genova-Ovada Acqui-Asti, la cui costruzione immediata ho sentito provare illegale prima di ora, e ora vedo approvata di straforo in coda a un articolo della legge, non può parere urgente a nessuno; e la Roma-Napoli è una grande illusione, che possa notevolmente giovare a questa seconda città. Noi dobbiamo essere, si crederebbe, logici. (*ilarità*) Poichè abbiamo stanziato tante nuove spese per l'esercito, e nelle relazioni del Ministero e della Camera ci si è detto ch'era urgente farlo, noi saremmo consentanei con noi medesimi, se non accelereremo la costruzione di altre strade che militari (*Benissimo!*).

Ora, nè la Genova-Ovada-Asti, nè la Roma-Napoli litoranee son tali. Dico la Roma Napoli litoranea, perchè io, quantunque non esageri punto il beneficio che da questa linea può risultare a Napoli, riconosco che la rettificazione della linea attuale le nuocerebbe, come le hanno più o meno nociuto tutte le strade che le sono state costruite alle spalle, e hanno deviato da essa una gran parte del movimento delle Calabrie, della Basilicata e dei Principati.

Sicchè, ciò che preme, è non già fare l'una o l'altra di queste due strade, in precedenza di altre, — giacchè in ispecie la Roma-Napoli litoranea diminuirà intanto, o dimezzerà il prodotto della linea attuale — ma fare quelle linee che più bisogna alla difesa del paese; e io trovo che di queste la principale o una certo delle principali sia la linea da Foggia a Potenza, di cui io mostrai l'importanza sin dal 1870, oltre all'aggiungere un secondo binario alla linea interna da Napoli a Roma.

D'altra parte, certo la legge del 1879 fu una pessima legge; la colpa non fu tutta dell'onorevole Baccarini. (*Interruzioni*).

Appunto lo dicevo (*ilarità*) — come si è molte volte voluto dire; nè è sua colpa, se una legge cattiva è stata resa da leggi posteriori peggiore. La legge fu pessima perchè non fu punto studiata, e i preventivi eran tutti fantastici.

Baccarini. Non i miei!

Bonghi. Senti, onorevole Baccarini, non ho detto ch'erano i suoi. (*Avanti, avanti*).

Ebbene, io consento che le linee votate debbono tutte essere eseguite, anzi, che un più esatto e calmo studio debba ricercare, se altre vi si debbano aggiungere per compiere la rete; però l'urgenza economica di farle non è grande per nessuna, giacchè le ferrovie anticipano già, dove più, dove meno, eccetto poche, sul movimento economico del paese.

Ora, non giova di staccarne alcuna, se si vuole che Parlamento e Governo siano spinti a trovare un sistema di mezzi sufficiente a costruirle tutte. Ma costruirle tutte nello stesso intervallo di tempo, in cui si pensava di poterle costruire, quando si credeva che costassero la metà o il terzo, nella presente condizione del bilancio, non mi par cosa seria.

E neanche costruirle con stanziamenti diretti sul bilancio, anche nel più lungo termine che parrà richiesto, non è possibile. Noi siamo a questo, che oramai bisognerà ricorrere alle Società alle quali abbiamo commesso l'esercizio delle ferrovie, perchè ad alcuni patti costruiscano esse; e si contentino di essere rimborsate della somma che spenderanno, in un tempo anche più lungo di quello che bisognerà alla loro costruzione (*Bene!*).

Molte altre cose mi occorrerebbe di dire, ma le tralascio. Ciò che non potevo fare a meno di dire, era il perchè io avrei rigettato il terzo o quarto articolo di questa legge. A me non pare patriottico votarli. Me ne pare confuso, falso e illusorio il concetto. Non credo che gli elettori saranno grati a' deputati, neanche quelli che avrebbero, si suppone, le strade, delle imposte, che, per darle più presto, graverebbero loro le spalle. I molti candidati ch'essi lasciano per terra alle elezioni generali, provano ch'essi non hanno molta gratitudine a' deputati che promettono molte strade in avvenire, e gravano di molte imposte nel presente. Siamo seri. Abbracciamo il problema nel suo complesso e sciogliamolo nella misura e nei modi che possiamo. Questo è il parer mio. Ve l'ho detto schietto; ma senza nessuna speranza che voi lo seguiate, che v'induca a seguirlo un Ministero, in cui, pur troppo, il ministro dei lavori pubblici mi è parso così premuroso del risparmio prima, come spendereccio dopo entrato al Governo:

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Me lo dimostri, onorevole Bonghi; mi dica di quali atti sono stato colpevole.

Bonghi. Lo dimostrerò, se la Camera mi permette di discorrere un'ora.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Lo faremo un'altra volta (*Si ride*).

Bonghi. Ed il ministro delle finanze, una volta che quello dei lavori pubblici, da censore ch'egli era, gli è diventato collega, ha come smarrita ogni forza e ogni voglia di dirigere e moderare la spesa pubblica. Dovremmo, per adottare la via indicata da me, elevarci sin da ora sopra ogni falsa considerazione d'interessi locali e le lor bugiarde insistenze: ma siamo mai stati, meno di ora, in grado di farlo?

Ad ogni modo, io manterrò il mio ordine del giorno (*Bravo! Bene!*).

Presidente. Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Passerini:

« La Camera, ritenendo equo che si provvegga sollecitamente alla Eboli-Reggio, che è l'unica ferrovia di 1ª categoria la cui costruzione abbia sofferto notevole indugio, raccomanda al Governo di aver presente, nella graduatoria, che sarà per fare delle rimanenti ferrovie da costruire, le quattro linee, alle quali la Commissione vuole sia data la precedenza, specialmente il proseguimento della Foggia-Potenza. »

Onorevole Passerini, il suo ordine del giorno se lo mantiene, troverebbe la sua sede all'articolo 3.

Passerini. Sta bene.

Presidente. Viene allora l'ordine del giorno Bovio, a cui ha ceduto la facoltà di parlare l'onorevole Martini Ferdinando. Ne do lettura:

« La Camera esorta il Governo a provvedere con sollecitudine alla costruzione delle ferrovie Ofantine (Rocchetta-Potenza, Avellino-Santa Venera-Gioia e Barletta-Spinazzola), già contemplate nelle leggi 14 maggio 1865, 25 agosto 1870 e 20 luglio 1879. »

Siccome queste linee ferroviarie alle quali si riferisce l'ordine del giorno Bovio, non sono contemplate nel disegno di legge, così quest'ordine del giorno dev'essere svolto nella discussione generale.

L'onorevole Bovio ha facoltà di parlare.

Bovio. Una ferrovia è fatta per unire sempre più l'Italia; una discussione ferroviaria pare fatta per disunirla. Brulica di subito una folla di minuti interessi locali in mezzo ai quali sembra che l'Italia si affondi. Ma ella sta e permane appunto per questo, che, attraverso questi piccoli dissidi, il senno delle medie equamente indifferente verso l'armeggio de' municipi e delle regioni riafferma il principio unitario tanto più vivo quanto più le singole parti si agitano desiderose di partecipare alla vita comune.

Tutte le parti hanno questo desiderio e questo

diritto, ma più immediato lo hanno quelle parti che molto contribuirono alla civiltà comune e da molti anni aspettano l'adempimento delle leggi che provvedono ai loro interessi.

In questa condizione si trovano le ferrovie ofantine (Rocchetta-Potenza, Avellino-Santa Venera-Gioia e Barletta-Spirarola) già contemplate nelle leggi 14 maggio 1865, 25 agosto 1870, e 20 luglio 1879.

Chi consideri, segnatamente rispetto alla Rocchetta-Potenza, i ventidue anni trascorsi dal 1865 ad oggi, dubiterà se molte leggi ferroviarie non sian fatte piuttosto per acuire un desiderio che per estinguere un bisogno.

E poichè la Commissione, ossequente alle leggi votate dal Parlamento, nella relazione si mostra favorevole alle ofantine, a me non resta che esortare il Governo, per la più pronta attuazione di queste leggi, ricordando che noi teniamo ancora divise dalla vita italiana quelle terre che furono la cuna della prima filosofia italiana e che oggi, sentendosi come neglette dalla patria congenita, ne cercano una lontanissima ed ignota nelle terre transatlantiche.

Presidente. Ora viene l'ordine del giorno degli onorevoli Marcora e Perelli:

« La Camera, riconoscendo la giustizia del disegno di legge, e raccomandando al Governo di provvedere con la massima sollecitudine alla costruzione delle altre linee di maggiore importanza contemplate dalla legge del 29 luglio 1879, passa alla discussione degli articoli. »

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Marcora non è presente; onorevole Perelli desidera svolgerlo Ella?

Perelli. Se l'onorevole Marcora potesse svolgerlo poi, io vi rinuncierei.

Presidente. Vuol dire che perde la sua volta, parlerà l'ultimo.

Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Del Balzo che lo ha già svolto.

L'onorevole Vastarini-Cresi ha presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a dare adempimento alle leggi del 1879 e 1882 per costruzioni di ferrovie. »

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Vastarini Cresi ha facoltà di svolgerlo.

Vastarini-Cresi. L'onorevole deputato Arcoleo, nel chiudere ieri il suo brillante discorso, disse che avrebbe dato la sua approvazione a questo progetto di legge; nè da ciò l'avrebbe trattenuto il vedervi inclusa la linea Genova Ovada Asti. È conveniente, egli affermava, di fare per essa quello che il Codice civile permette si faccia pei figli naturali: sia legittimata.

Io mi associo ben volentieri al proposito dell'onorevole Arcoleo; anzi dirò che mi gode l'animo di poter concorrere col mio voto a regolare lo stato civile della signorina Ovada-Asti, nonostante che ciò debba obbligarci a darle quella rispettabile dote, di cui ci parlò l'onorevole Gabelli.

Ma, se io con altri molti deputati del mezzogiorno ci prestiamo a non sollevare contestazioni sul diritto di costei ad ottenere la propria legittimazione, permettetemi, onorevoli colleghi, di pregarvi che non vogliate tollerare sia manomesso lo stato civile di un'altra, che risulta da titoli chiari ed indiscutibili, dei quali non si potrebbe negare la validità se non a patto di commettere un reato che è preveduto e punito dal Codice penale e che si chiama, nientemeno, sostituzione di parto! (*ilarità*).

E che si voglia commettere una vera e propria sostituzione di parto, quando si viene a dire che la legge del 1879, chiarita e rifermata da quella del 1882, abbia contemplato la rettifica dell'attuale linea Napoli Ceprano-Roma e non una nuova linea da questa indipendente e destinata a solcare terre, non ancora salutate dalla vaporella, ve ne convincerete senza sforzo, colla sola scorta di alcuni ricordi.

Il venerato capo del Governo, il presidente del Consiglio, (*Si ride*) fino a pochi giorni fa, ha dichiarato che la legge non ha contemplato che la linea littoranea Roma-Napoli e che egli sempre questa aveva carezzato col pensiero. E recentissimamente ad una Commissione, che si recò a visitarlo e della quale io aveva l'onore di far parte, egli non tacque con termini di vero rammarico, una circostanza della quale faceva a sè stesso rimprovero: una volta egli, sempre fervido e tenace sostenitore della linea littoranea, aveva spedito un telegramma, col quale aveva annunziato alle popolazioni aspettanti, il giorno fisso, in cui si sarebbero cominciati i lavori.

Ora, se fosse stata veramente dalla legge contemplata la rettifica, e questa non avesse d'uopo per venir fuori della sostituzione di parto, io vi

prego di dirmi, o signori, che cosa devono pensare quelle popolazioni dell'autorità, della competenza, della buona fede del capo del Governo, il quale manda telegrammi ad annunziare il lieto avvenimento che compendia la realizzazione di tutte le loro speranze, quando vien poi a sapersi che non doveva, che non poteva, che non aveva in animo di mantenere quel che telegrafava?

Ma non solamente il capo del Governo non ha mai messo in dubbio che la linea contemplata dalle leggi del 1879 e del 1882 fosse la littoranea; ma, vedete caso! non ne ha dubitato neppure l'onorevole Genala; il quale, autore delle convenzioni ferroviarie, allorquando ebbe a compilare la tabella, per la indicazione delle stazioni comuni della rete Mediterranea ed alla rete Adriatica, mise in capo lista la stazione di Aversa.

Ora, io prego il buon senso delle signorie vostre a volermi spiegare come mai Aversa che era ed è stazione della rete Adriatica avrebbe potuto nel pensiero dell'onorevole Genala divenir *comune* con la Mediterranea, se non avesse ammesso e riconosciuto l'eventualità che dovesse far parte anche d'un'altra linea? E qual'è, quale poteva essere codesta altra linea se non la Napoli-Roma littoranea?

Ma ciò non è tutto. La maggioranza della Commissione, che si è chiarita favorevole alla rettifica, non disconosce che la legge del 1879-82 contemplò la littoranea e non la rettifica. Ma è proprio così? E sì, o signori! Sapete quale è la base giuridica, su cui tentò la maggioranza della Commissione di fare, come sopra ad un binario di scambio, lo spostamento della linea nuova con la rettifica dell'antica? Eccola: « la questione deve ritenersi passata in giudicato. » In altri termini, vi era un diritto astrattamente ed obiettivamente sussistente; è sorto un fatto che ha assunto per presunzione legale i caratteri e l'efficacia del diritto. Posto ciò, la maggioranza della Commissione riconosce che senza il fatto nuovo sopravvenuto la condizione primitiva delle cose sarebbe stata quella creata dalla legge 1879-82, cioè la linea nuova e non la rettifica dell'antica. Mi par quindi di poter concludere che tutti sostenitori ed avversari ammettono, e non potrebbero altrimenti che il testo letterale e lo spirito della legge non danno adito a dubbiezza di sorta sull'oggetto delle disposizioni legislative testè ricordate.

Rimane soltanto a vedere se tenga o no la teoria del giudicato. A questo proposito non posso dissimulare il vivo desiderio che avrei di conoscere precisamente quale dei componenti la Commis-

sione abbia enunciato codesta teoria del giudicato: vorrei rivolgergli le mie felicitazioni per questa meravigliosa scoperta nei campi inesplorati del diritto. E tanto più vorrei felicitarlo perchè m'è sembrato che egli abbia avuto la fortuna di far gradire in certo qual modo all'onorevole ministro dei lavori pubblici la sua teoria del giudicato. Ma se non m'è dato conoscere l'autore, esaminerò la cosa.

Come si forma, io domando, un giudicato che può cambiare l'obbietto di una disposizione di legge?

De Zerbi, relatore. È il Ministero che portò avanti questa teoria.

Vastarini-Cresi. Tanto meglio. Vi ringrazio. Non è più un anonimo col quale avrò a discutere. Se un fatto qualunque contraddice lo scopo d'una legge, questo fatto evidentemente è illegale; ora come possa avvenire la trasformazione della sua natura in quella del suo contrario, è ciò che io non arrivo a comprendere. Mi pare veramente la quadratura del cerchio. L'illegale che si sublima alla dignità del diritto.

Cerchiamo di applicare il principio ad un altro ordine di fatti.

Supponete il caso che a me riuscisse di prendere colla violenza, o colla frode, il portafoglio dell'onorevole Saracco...

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Se lo vuole. (*ilarità*).

Vastarini-Cresi. Non quello. Prima di tutto perchè non servirebbe per l'esempio che debbo esporre e poi perchè il peso suo sarebbe troppo superiore alle mie spalle. Intendo parlare di un altro portafoglio di dimensioni più ristrette che Ella ha certamente come l'ho io. (*ilarità*).

Ebbene, dopo che io l'avessi preso, ed avessi cominciato a spenderne il contenuto, Ella perderebbe il diritto di reclamare? È una teoria comoda, della quale molti miei clienti si augurerebbero il pacifico riconoscimento.

Io, non essendo giurista della forza di colui che ha messa innanzi codesta teoria, avrei fatto ricorso ad un'altra che regola il modo da tenere quando si verifica il caso dello spoglio. Se qualcuno è spogliato o colla violenza, o colla frode, la prima cosa che vuolsi fare, è la reintegrazione dello spogliato nel suo diritto. Se l'onorevole Genala ci ha spogliati del diritto che noi avevamo manifesto e riconosciuto dalla legge, l'onorevole Saracco che è venuto a liquidare l'eredità dell'onorevole Genala, doveva farlo in nome della giustizia, in nome del diritto violato, in nome del

rispetto dovuto alla legge; e non lasciarsi imporre dal fatto compiuto.

Sarebbe stato atto degno di un ministro che come lui aveva accettato la missione di rimettere in onore la verità e veniva per riparare al disordine ond'era travagliato il dicastero dei lavori pubblici. L'onorevole Saracco viene invece colla teoria dei fatti compiuti...

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non ho mai detto questo....

Vastarini-Cresi. ... a dire: Io, sapete, ho trovato che erano stati spesi alcuni milioni ed altri impegnati, non so se quattro o sei, in senso contrario alla legge, e questo me ne impone!

Ma che? sarà il numero dei milioni spesi quello che può mutare la rispettabilità del diritto, quello che lo può distruggere, quello che può ridurre al nulla le leggi votate dal Parlamento, sancite dalla firma del Re, accettate dalle popolazioni, come corrispettivo dei sacrifici che loro s'impongono?

Diteci che non volete più mantenere l'impegno, voi che un'ora fa dichiaravate che gli impegni si devono tutti mantenere: abbiate la franchezza di dichiarare che non conviene più per ragioni, che io non so, che non voglio sapere, di fare la litoranea, ma non venite a dire: trovo il fatto compiuto, lascio che la Camera decida tra la legge e il fatto compiuto. Ma che dovrà decidere la Camera? Da quando in qua la legge deve essere cucita e ribattuta? La legge c'è: bisogna osservarla. (*Bravo! Bene!*). O che vi sono delle leggi a doppio binario, come diceva l'onorevole Arcoleo? Quando ci conviene, corriamo sulla linea diritta, quando non ci conviene, passiamo sullo scambio, e ritorniamo dalla prossima stazione non a dire: modificate la legge, ma vedete se dobbiamo eseguirla?

Questa, o signori, io la chiamo una canzonatura!

Il fatto compiuto non è il solo argomento di favore per la rettifica.

Io trovo scritto nella relazione (e il relatore mi dice che queste ragioni non appartengono alla Commissione, ma al Ministero: ed io ho ragione di meravigliarmene anche più) trovo scritto che la cosa deve esser ritenuta come passata in giudicato, e sapete perchè?

Perchè a pagina 43 degli allegati della relazione del bilancio, stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1886-87 presentato alla Camera il 19 dicembre 1886 (vi raccomando questa data) fu comunicato un parere del Consiglio di Stato che riteneva approvato il tracciato della rettifica interna.

Ebbene! il ministro dei lavori pubblici che aveva il dovere di venire innanzi alla Camera il 31 dicembre 1886 e dire: in esecuzione della vostra legge, la direttissima Napoli-Roma è aperta all'esercizio, la vaporiera congiunge i due punti; 12 giorni prima di adempiere quest'obbligo che gli faceva la legge, veniva a cacciare di straforo come allegato d'un bilancio questo parere del Consiglio di Stato. Ma è così che si eseguono le leggi nel regno d'Italia?

Me ne rallegro assai! il nostro è il più felice dei regni. Se sono questi gli esempi che dobbiamo andare ad annunziare all'Abissinia, se è questa la civiltà che vogliamo portarvi, io credo, o signori, che faremmo meglio a lasciarla nella barbarie. (*Interruzione a bassa voce dell'onorevole Bonghi*).

Presidente. Non interrompa.

Vastarini Cresi. Signor presidente, mi piacciono le interruzioni, soprattutto quando vengono dall'onorevole Bonghi, per potervi rispondere.

Presidente. Ma non piacciono a me.

Bonghi. Così si ragionerebbe....

Vastarini-Cresi. Onorevole Bonghi, cosa dice? Si faccia sentire, perchè son qui per risponderle.

Presidente. Continui, onorevole Vastarini, il suo discorso...

(*Qualcuno dice sottovoce all'oratore che l'onorevole Bonghi ha detto: Quante chiacchiere!*)

Vastarini-Cresi. Ne ha fatte tante lui delle chiacchiere che credo ne sia piena l'Italia e se noi sottraessimo dai volumi dei resoconti parlamentari quelle ch'egli ha fatto qui dentro, scommetto che la mole ne diminuirebbe almeno di un terzo. (*Si ride*).

Presidente. Continui il suo discorso.

Vastarini-Cresi. Dunque qual'era questa famosa decisione del Consiglio di Stato?

“ Ritenuta come già decisa dal Ministero la scelta tra i diversi tracciati di massima proposti per la ferrovia diretta Roma-Napoli ed adottato quello che passa per Capua-Casalnuovo, è di parere che si possa affidare alla Società delle Meridionali, ecc. ”

E il Consiglio di Stato, quel corpo il quale deve vegliare all'esatta osservanza delle leggi, dimenticava che c'era una legge la quale statuiva diversamente da quello che aveva deliberato il potere esecutivo!

La deliberazione consacra una massima stupenda che io vorrei vedere adottata con la stessa formola ed applicata in altri casi. Mi piacerebbe, per esempio, di sapere che cosa avrebbe detto il Consiglio di Stato se questa deliberazione invece

di riguardare una ferrovia, avesse riguardato altra cosa, e fosse stata concepita così:

“ Ritenuta come già decisa dal Ministero la soppressione del Consiglio di Stato, è di parere di far inscrivere in bilancio la somma che autorizzi i consiglieri ad andarsene a casa! ” Io mi figuro che il Consiglio di Stato si sarebbe guardato dall'approvarla. Credo anzi avrebbe detto: Come? c'è una legge, signor ministro, che mantiene in vita il nostro consesso, e voi non potete senza farla abrogare prendervi la facoltà di sopprimerci!

Anche nel caso nostro v'era una legge; e perchè dunque il Consiglio di Stato si permetteva di ritenere come legalmente fatto dal ministro, quello che il potere legislativo aveva altrimenti disposto e regolato?

Ma è egli vero poi che anche con questa formola adottata dal Consiglio di Stato si sia decisa la questione del tracciato interno? Non è vero. Io vi trovo soltanto indicato il tratto Capua-Casalnuovo.

Ora noi vedremo di qui a poco come questo tratto non sia assolutamente inconciliabile col tracciato dalla nuova linea da costruirsi.

Ed esaminiamola questa nuova linea tanto maledetta, in confronto dell'altra tanto oggi favorita.

Signori! Se mi fossero mancate altre ragioni per convincermi della necessità di costruire la linea esterna, oggi me ne sarebbe venuta a mente una sopra tutte le altre decisiva.

Ho udito leggere dal ministro dei lavori pubblici una quantità di rapporti, in cui si descrivevano i paesi che essa avrebbe dovuto traversare, come paesi assolutamente sconosciuti nella nostra geografia.

A quella lettura io mi son detto: Questi rapporti che non son venuti prima della pubblicazione della legge, per impedire che fosse fatta, son venuti oggi perchè fosse revocata.

Ora, o signori, in Italia, un paese più lungo che largo, dove anzi la larghezza non oltrepassa 150 miglia, c'è una plaga talmente sconosciuta, che non se ne comincia ad avere qualche paurosa notizia, se non otto anni dopo che s'era votata un linea ferroviaria per quella plaga?

Ma, se è così, facciamola subito questa ferrovia, serva almeno d'occasione o d'incentivo a sollevare il velo che nasconde la misteriosa regione.

Allorquando nel 1879 e poi nel 1882 si discusse quella che ora è legge dello Stato, come mai non è sorto nessuno ad illuminare il Parlamento? Nessuno che abbia fatto osservazioni

o reclami dal punto di vista tecnico, igienico o militare?

Ebbene, ora io dico, o ci è stato, o non ci è stato. Se ci è stato, ed il Parlamento, malgrado le fatte osservazioni, ha votato la legge, il venire oggi, a legge fatta, a ripresentarle, mi pare una mancanza di reverenza alla serietà del Parlamento, il volergli servire, come dicesi, una minestra riscaldata.

Se invece non ci fu alcuno, ma allora vedete bene, signori, che non devono essere delle ragioni tanto gravi da consigliare un mutamento di tracciato perchè nessun interesse ne rimase offeso. Voi lo sapete benissimo non v'ha sensibilità più squisita di quella che hanno gli interessi. Se li toccate appena gridano più delle oche capoline. Le oche tacquero; dunque non furono toccate.

Le ragioni che oggi consigliano l'abbandono della legge 1879-82 debbono essere qualche cosa di ben grave, ed a me è sembrato, a traverso uno spiraglio aperto ieri dall'onorevole Lanzara, averne traveduto confusamente una qualche linea.

Fino a che non si sono fatte le famose convenzioni ferroviarie, oh! la linea direttissima voluta dalla legge era sempre la linea nuova esterna. Eran due, e non una, le comunicazioni di Napoli con Roma. Mi par di vederla ora la mano dell'onorevole Depretis levata in alto con l'indice e col medio spiegato.

Se avesse pensato alla rettifica uno e non due ne avrebbe aperte delle dita.

Valgono meglio due braccia che un braccio solo egli aggiungeva.

Però che è? che non è? passate le convenzioni ferroviarie, viene il cambiamento di scena. La litoranea è divenuta inutile, la direttissima diventa rettificata.

Ma perchè? Eh! il perchè mi sembra, non dirò chiaro, perchè come ho detto non ci veggio ancora perfettamente che la ragione sia questa.

La Società che ha l'esercizio della linea attuale Roma-Ceprano-Napoli, avrebbe dovuto avere anche l'esercizio della litoranea; ora ciò costituisce diminuzione di traffico sull'antica linea, ed aumento delle spese di esercizio.

Una Società ed anche un privato deve preferire il servizio d'una sola linea a doppio binario, anzichè di due linee in un binario solo per ciascuna, perchè non ha bisogno di raddoppiare il personale e tutte le spese.

Se sono queste le ragioni che hanno commossa l'amministrazione in favore della rettifica; ma allora non dite, per carità! che è stato il bene di Napoli, perchè noi, che ne siamo i deputati in questo

almeno qualche cosa ne dovremmo sapere più di voi. Non ci venite a dire, come ce lo disse l'onorevole Depretis, che tanta tenerezza ha per Napoli: io ho dovuto cedere all'evidenza dei fatti per il bene di Napoli.

Un bene che le toglie il mezzo di una rapidissima comunicazione con la capitale, e distrae irrimediabilmente il traffico delle provincie che serbano ancora con essa relazioni commerciali!

Napoli, o signori, questo bene non lo desidera perchè, se giova a lei, danneggia lo Stato, com'io vi proverò fino all'evidenza.

Suppongo per un momento che non ci fosse la legge 1879-82 e che nessun diritto avessimo da accampare per ottenere una nuova comunicazione con Roma, e si dovesse discutere della maggiore o minor convenienza di costruire una nuova linea o di rettificare l'antica. Ebbene io ardisco di asserire che converrebbe meglio e per la lunghezza e per la spesa costruire la nuova.

Perchè la Camera possa avere un'idea chiara di quello che io dico, è necessario che io ricordi alcuni particolari.

La linea interna dovrebbe subire le seguenti rettifiche: Roma Segni; Morolo Ceccano; Riardo-Pignataro; Capua-Casalnuovo. Ora, innanzitutto, è bene che la Camera sappia che non vi sono progetti definitivi.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ci sono, ci sono.

Vastarini Cresi. ... meno per alcuni tratti. E se ci sono pregherei l'onorevole ministro di indicarmi, io gliene sarò grato. Ma, per esempio, io non credo che vi sia il progetto per la rettifica da Presenzano a Riardo. Ad ogni modo io aspetto che questi progetti mi siano indicati. Ed allora, siccome in materia ferroviaria bisogna adottare la teorica di S. Tommaso, perchè fra quello che ne dice l'onorevole Gabelli e quello che ne dicono tanti altri non si può credere a nessuno, allora soltanto si potrà più al sicuro deliberare, quando tutto ci sarà mostrato.

Se non si deve credere al parere dei corpi tecnici, ho sentito anche dire che non si debba credere all'esistenza dei progetti; permettetemi dunque che non ci creda fino...

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Questo poi no, quando io le dico che ci sono.

Vastarini-Cresi. Allora li comunichi.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Perchè vuole che io glieli comunichi?

Vastarini Cresi. Perchè io debbo dare il mio voto, e debbo sapere se il votare la rettifica sia

cosa più giusta e più economica, più conforme a quella giustizia che deve regolare il mio voto.

Ora siccome mi risulta che il tratto Riardo-Prezenzano ha nientemeno che una pendenza del 17.20 per mille, io dico questa rettifica, se non se ne fa qualche altra, non può realizzare il concetto d'una direttissima, perchè anche un sol tratto e sia pur breve, con la pendenza al 17.20 per 1000, obbliga ad una composizione di treni che non permette per le altre tratte al 10 per 1000 una rapidissima. Credo vi siano dei voti, ma non dei progetti concreti e definitivi per modificare il tratto Aquino Sessa-Sparanise. Ma ciò farebbe mutare le previsioni.

Il Governo nel suo progetto dice che occorrono 50 milioni per la rettifica; e sia pure, ma quando voi li avrete spesi, voi non vi potrete sottrarre all'obbligo di costruire la Velletri-Terracina, e la Gaeta Sparanise, che sono state decretate per legge.

Diceva oggi l'onorevole ministro dei lavori pubblici: la legge bisogna osservarla, bisogna assolutamente mantenere l'impegno. Ora il mantenere questo impegno importa una maggiore spesa di 9,435,000 lire per la Velletri-Terracina, ed una maggiore spesa di 11,480,000 lire per la Gaeta-Sparanise. Ma ciò non basta: eseguite coteste linee, si imporrà come una necessità la costruzione della congiungente Terracina-Gaeta per Formia.

Il ministro Depretis ci diceva: il non far questo tratto sarebbe un tradimento.

Ebbene per non commettere un tradimento bisogna spendere, secondo un progetto governativo che è stato studiato scrupolosamente, non meno di 8,575,000 lire.

Ciò porterebbe che la rattifica costerebbe al paese 79,480,000.

Ma io vi ho parlato del tratto Riardo-Prezenzano, dove c'è una pendenza del 17.20 per 1000. Ora, se questa linea deve servire alle più rapide comunicazioni fra Roma e Napoli, è necessario eliminare questa pendenza e ridurla almeno ad una pendenza non maggiore del 10 per mille. (*Interruzioni*). Sarà una miseria di 34 chilometri. Quelli che dicono che c'è un chilometro di differenza saranno i progetti del Ministero.

Per me, sia pure un chilometro il tratto da rettificare, ciò non toglie che bisognerà raccorarlo, e questo, non si può fare sopprimendo un colle. È necessaria una galleria od un largo sviluppo della lunghezza.

E v'è il progetto, ed è la rettifica per la Valle del Garigliano, ma porterà un aumento di spesa

di 18 milioni a dir poco. Allora i 50 milioni preveduti aumentano fino a 68; ai quali aggiungendo 9,435,000 per la Velletri-Terracina e poi altri 7,480,000 perchè facendo la rettifica del Garigliano, si verrebbe ad utilizzare una parte della linea Sparanise-Gaeta, che deve essere costruita; più altri 8,495,000 lire per la Terracina-Formia, ed avremo 93,490,000 lire.

Sicchè la rettifica costerà al paese (notatelo bene, o signori), non già 50,000,000, come si dice, ma 93,490,000 lire.

E con questa spesa noi avremo una linea con pendenze minime del 10 per mille, una ferrovia rattoppata, che lascia fuori i maggiori centri, scontenta Napoli, e viola la legge! Vediamo ora la nuova linea.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici fra le altre cose ci ha fatto sapere che è una cosa da inorridire per le condizioni igieniche, il paese che dovrà traversare; e il Ministero è stato nientemeno che obbligato per saperlo con esattezza a mandarvi... Chi credete? un medico? No, signori! Un ispettore delle miniere. Per riferire sulla salubrità del paese, tanto valeva che ci avessero mandato un avvocato: io forse ci sarei andato con uguale competenza.

Ma non è nulla questo. Vi sono le ragioni militari; e le ragioni militari sono una cosa grave.

Lo avete udito dire dall'onorevole Gabelli, che sebbene non ci creda molto, riconosce che le ragioni militari sono quelle che hanno sempre la preponderanza.

A dire la verità io debbo credere che noi siamo il paese più militare d'Europa... tra Gaeta e Terracina. In tutto il resto lo siamo molto di meno.

Perchè mi direte voi, tra Gaeta e Terracina solamente siamo così militari? Ma per una ragione semplicissima.

Se voi vi mettete sottocchio la carta d'Europa, vedrete che la ferrovia corre lungo il mare per le coste della Spagna e della Francia, e dell'Italia.

Ora la Spagna e la Francia sono meno militari di noi perchè non hanno temuto di cingere il loro litorale di questo nastro d'acciaio; e noi che lo teniamo su tutto il resto dello stivale, tra Terracina e Gaeta dove siamo militari per eccellenza, noi, non lo si vuole.

Ma a chi la si vuol contare? Se è per divertire i bambini sta bene! Ma io vi posso dire un'altra cosa; che tutti questi scrupoli ai quali oggi si accenna, sono sorti veramente dopo le convenzioni ferroviarie, perchè prima non c'erano; ed io ne ho la prova in questo tipo che è di provenienza governativa, dove c'è disegnata una linea litto-

ranea ed indicata con queste parole: " tracciato della direttissima proposta dalla Commissione governativa. »

Ora in questa Commissione governativa sapete chi c'era? Un rappresentante della milizia, credo un generale, un capo di stato maggiore, un pezzo grosso insomma.

Ebbene lo spavento di oggi non c'è stato allora? Nessuno si è allarmato. Adesso la salute d'Italia è in pericolo, se si fa la Terracina Gaeta!

Ma, signori miei, siamo una buona volta seri, mettiamoci di accordo tra noi e non veniamo a tirar fuori argomenti, i quali non possono servire alla dimostrazione di questa tesi.

Se la Spagna non si è allarmata, se la Francia non si è allarmata, se noi medesimi, in tutto il resto di Italia, abbiamo fatto le linee littoranee, non sarà certo la ragione militare, che ci può trattenere dal costruire la linea nuova.

Questa ragione va messa insieme a quell'altra, regalatici dal rapporto dell'ispettore delle miniere.

Ma prescindendo anche da questa osservazione, ve n'è un'altra che mi suggerisce l'onorevole deputato Testa. Egli mi ricorda che ivi c'è nientemeno che la fortezza di Gaeta, che non è fra le meno importanti che abbiamo.

Ora io non posso credere che i nemici, che verranno ad assalire l'Italia, per darsi il gusto d'interrompere una ferrovia, s'andranno a mettere sotto il fuoco dei cannoni di quella fortezza mentre avranno centinaia e centinaia di chilometri di ferrovia dove potrebbero tentar l'impresa con più comodo e meno pericolo.

Ed oltre a ciò, ivi non è soltanto una fortezza, v'è pure una rada abbastanza buona, nella quale c'è da sperare, che, in momento di guerra, l'egregio ministro della marina manderà qualcheuna delle nostre corazzate, per fare il servizio della fortezza e il servizio di crociera.

Per tutto ciò io mi penso che se da per ogni dove sarebbe stato desiderabile avere una ferrovia interna, ivi è senza alcun pericolo averla sul mare, se pur non si fossero mai inventate le torpedini e le torpediniere.

Passiamo alla nuova linea. Per questa linea fu studiato dalla Società delle Meridionali e presentato nel maggio 1882 un primitivo progetto di massima Napoli-Aversa-Mondragone-Formia-Sperlonga-Terracina-Circeo-Cisterna Roma (San Paolo). La linea così condotta risultava lunga chilometri duecento diciassette e veniva preavvisata pel costo di lire 47,649,000. Questo tracciato però non piacque, specialmente per ragioni mi-

litari e fu, dietro i suggerimenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici e il giudizio di una Commissione tecnico-geologico-militare, studiato prima in massima e poi con progetti definitivi di appalto un secondo tracciato Napoli-Aversa-Sparanise-Formia-Terracina-Sezze-Cisterna-Roma (stazione di Termini) utilizzando un breve tratto di chilometri 3.304 della linea attuale Roma Civitavecchia.

La lunghezza totale della nuova linea fra Napoli e Roma risultò di chilometri 231.135 con pendenze non superiori al 7 per mille allo scoperto, e al corrispondente 5 in galleria; il costo risultò di lire 67,312,913. Però verificandosi nel tronco Fondi-Formia il passaggio sotto il monte d'Itri con galleria lunga metri 8500, il Consiglio superiore che ritenne ammissibili gli studiati progetti, fu d'avviso che la galleria dovesse costruirsi per doppio binario, aumentandone così il costo di circa 8 milioni. Dimodochè volendo tener conto di questa avvertenza, poggiata principalmente sulla produttività della linea, il costo totale ascenderebbe a lire 75,312,913.

Per le linee Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta avendo comuni col tracciato su esposto i tratti Sparanise-Formia e Terracina-Sezze, non rimarrebbero che a costruire i tratti Formia-Gaeta e Sezze-Velletri i quali secondo i progetti studiati costerebbero insieme 8,885,000 lire.

Così il costo totale della nuova linea con le tratte in più sulle due di 3ª categoria ascenderebbe a lire 84,197,913.

Come ho accennato questo tracciato soddisfa pienamente alle esigenze militari, perchè concordato col rappresentante del Ministero della guerra nella Commissione mista surricordata.

È però da aggiungere che allo scopo di evitare la galleria d'Itri fu pure studiato in modo definitivo il progetto del tratto Terracina-Formia passando per Sperlonga; con tale variante si otterrebbe un abbreviamento di percorso di chilometri 3.653 ed un risparmio di circa 20,000,000 lire compresi gli 8 necessari per fare la galleria d'Itri a due binari. Cosicchè la nuova linea con la variante di Sperlonga, riuscirebbe della lunghezza di metri 227.532 e importerebbe la spesa di lire 55,000,000; a queste aggiunti come sopra 8,885,000 delle tratte Velletri-Sezze e Formia-Gaeta si avrà l'importo complessivo di lire 63,885,000, importo inferiore di 23 o di 15 milioni se si confronta con quello delle rettificazioni, compresa o pur no la rettifica Sparanise-Aquino.

Vi ho detto poc'anzi che sebbene illegalmente

cominciati, i lavori della rettifica Capua-Casalnovo non pregiudicano e possono conciliarsi con la costruzione della nuova linea in modo che anche l'ultima delle ragioni della maggioranza della Commissione perde del tutto la sua apparente gravità.

Infatti se alla tratta Napoli-Aversa-Sparanise della linea nuova si sostituiscono le tratte Napoli-Casalnovo-Capua, già in corso di esecuzione e Capua-Sparanise da costruirsi di nuovo, si potrà egualmente avere la nuova linea per Roma.

Per la rettifica Napoli-Capua si prevede la spesa di 6,520,000; il tratto nuovo Capua-Sparanise costerà circa la metà di quello proposto Aversa-Sparanise, perchè percorre terreni simili ed è lungo solo 13 chilometri invece di 26. Quindi non potrà costare più di lire 2,000,000.

Sarà perciò l'importo della linea da Napoli a Sparanise di lire 8,520,000 ed essendo il costo del tratto corrispondente Napoli-Aversa-Sparanise lire 5,768,219 si avrà con questa soluzione, intesa solamente alla utilizzazione dei lavori già iniziati un maggiore importo sulla nuova linea di lire 2,751,781, ma si avrebbe pure un piccolo vantaggio nella lunghezza che per l'intera linea si ridurrebbe a chilometri 230,275.

Ora, signori, confrontate queste cifre con quelle che vi da la rettifica; mettete in correlazione i vantaggi dell'una coi vantaggi dell'altra e ditemi voi se con giustizia si possa preferire la rettifica. Quella camminerebbe con pendenze del 10 per mille, questa camminerebbe sempre con pendenze non maggiori del 7 per mille.

Innanzi al lume di questa evidenza di argomenti io credo che la Camera non possa esitare. In un sol modo noi possiamo perdere, ed è se voi vorrete sopraffarci col numero. Ma io non lo credo, o signori, e ne faccio appello ai deputati dell'Alta Italia. Ieri, per le parole dell'onorevole Gabelli, che spesse volte è stato ingiusto con noi, si operò nell'animo mio una rivoluzione completa.

Era venuto qui col proposito delle recriminazioni e voleva discutere del Nord e del Sud. (*Rumori*) Ma, o signori, durante quel discorso, io mi meravigliai di me stesso ed ebbi rimorso di non avere per un momento sentito in me la coscienza d'italiano.

Noi meridionali siam fatti così. L'ingiustizia ci rivolta e ci sembra oppressione. Voi non ci conoscete. Noi non desideriamo altro che essere trattati con giustizia e ci sobbarchiamo, come sempre abbiamo fatto volenterosi, a tutti i sacrifici.

Ho udito che si voleva rinunziare alla costruzione di alcune linee nel Veneto. Noi non lo tol-

lereremmo, se quelle ferrovie dovessero portare una benchè minima utilità alle popolazioni del Veneto.

Ho sentito parlare della Ovada-Asti, come di cosa non necessaria, non indispensabile. Ma se da essa può venirne a Genova anche un lieve vantaggio, noi sopporteremo i sacrifici che ci apporterà questo aumento di spesa.

Noi vogliamo che voi ci conosciate, e sappiate che se noi del mezzogiorno, non abbiamo le vostre qualità, ne abbiamo delle altre nostre particolari che voi non avete.

Tra voi e noi vi sono delle dissonanze, ma possiamo ridurle ad accordo, armonizzandole con l'amalgama della giustizia.

Trattiamoci con giustizia reciproca, e con ciò noi concorreremo a formare il carattere nazionale dell'italiano che dovrà nella storia della civiltà compiere la gloriosa missione che fu affidata dal destino al nostro paese. (*Approvazioni*).

Presidente. Il seguito della discussione è rimandato a domani.

Presentazione di relazioni.

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

Tittoni. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per le sovrimposte comunali e provinciali.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita. E siccome ciò potrà esser fatto anche fra poche ore, così io proporrei di iscriver questo disegno di legge nell'ordine del giorno insieme con gli altri che hanno lo stesso carattere, sempre che la Camera acconsenta.

Voci. Sì, sì, benissimo!

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

Bonghi. M'onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per l'abolizione dello scrutinio di lista ed il ritorno al collegio uninominale, originaria proposta di legge dei deputati Nicotera e Bonghi.

Presidente. Questa relazione sarà pure stampata e distribuita.

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

Perelli. Mi onoro di presentare la relazione sul disegno di legge: Disposizioni relative alla tassa di minuta vendita delle bevande.

Presidente. Anche questa relazione sarà stampata e distribuita.

Risultamento della votazione a scrutinio segreto.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(I segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:

Collocamento in aspettativa ed a riposo, per motivi di servizio, dei prefetti del regno:

Votanti	220
Maggioranza	111
Voti favorevoli . . .	173
Voti contrari	47

(La Camera approva).

Dichiarazione del deputato Petronio.

Petronio. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che cosa?

Petronio. Vorrei fare una breve dichiarazione.

Presidente. Parli pure.

Petronio. Io mi trovavo iscritto nella discussione della legge ferroviaria, ed il mio nome veniva subito dopo quello dell'onorevole Di Marzo. L'onorevole presidente, appena finito il discorso dell'onorevole Di Marzo, ha messo a partito la chiusura, che è stata approvata; ma a me preme dichiarare che dovevo dire alcune cose e rettificare alcuni errori nei quali è incorso l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Chiederei, ora, che l'onorevole presidente mi facesse la grazia di darmi dieci minuti...

Presidente. Onorevole Petronio, la discussione è chiusa.

Petronio. Vorrei presentare un ordine del giorno... (Ooh! ooh!).

Presidente. Non può più presentarlo.

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

Presidente. Comunico una domanda d'interrogazione testè presentata:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla minacciata soppressione della terza corsa nelle linee complementari adriatiche, in servizio dei capoluoghi di provincia di Teramo, Ascoli, Macerata. »

« Costantini, Caetani, De Risels, Zucconi e Marcatili. »

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler dichiarare se e quando intenda di rispondere a questa interrogazione.

Baccelli Guido. Domando di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Dirò domani, nella seduta pomeridiana, se e quando potrò rispondere a questa interrogazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guido Baccelli.

Baccelli Guido. Io vorrei pregar la Camera ed il Governo, di consentire che, domattina, si tenesse una seduta, pel disbrigo delle piccole leggi che sono iscritte nell'ordine del giorno, talune delle quali sono di un vitale interesse, e non avranno, spero, lunga discussione.

Io mi lusingo che questa mia modesta preghiera sarà di buon grado accolta.

Presidente. L'onorevole Baccelli propone che la Camera tenga, domattina, una seduta... (Sì! sì!) per discutere i disegni di legge già iscritti nell'ordine del giorno del mattino.

Il Governo non ha difficoltà da opporre?

Crispi, ministro dell'interno. No.

Presidente. Veramente, i lavori sono un poco gravi, e non so se il personale potrà sopportare un'altra seduta straordinaria domani; ma, per le circostanze nelle quali ci troviamo e per soddisfare al desiderio della Camera, di finire presto i suoi lavori, credo che possa essere accolta la proposta dell'onorevole Baccelli (Sì! sì!).

Dunque non essendovi osservazioni, resta stabilito che, domattina, alle 10, ci sarà seduta.

Baccelli Guido. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Baccelli Guido. Propongo altresì che il disegno di legge relativo alla tutela dei monumenti antichi in Roma sia iscritto nell'ordine del giorno dopo il numero 4. (Sì! sì!).

Presidente. Allora l'ordine del giorno sarebbe il seguente: 1° Proroga del trattato di commercio colla Spagna; 2° Prestiti ad interesse ridotto a favore dei comuni per agevolare loro l'esecuzione delle opere edilizie di risanamento; 3° 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; 4° 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.

Poi si metterebbe al numero 5 il disegno di legge per la tutela dei monumenti antichi nella zona meridionale di Roma.

Sta bene così, onorevole Baccelli?

Baccelli Guido. Precisamente.

Presidente. Verremo dunque ai voti.

Coloro che approvano la proposta dell'onorevole Baccelli Guido, che cioè il disegno di legge, per la tutela dei monumenti antichi in Roma, prenda il n. 5 nell'ordine del giorno, son pregati di alzarsi.

(È approvata).

La seduta termina alle 7.

Ordine del giorno delle tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Proroga del trattato di commercio colla Spagna a tutto dicembre 1887. (236)
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, 224)
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. (126, 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. Autorizzazione ad alcuni comuni ad eccedere nel 1887, come sopra. (238)
7. Tutela dei monumenti antichi nella zona meridionale di Roma. (180) (*Urgenza*)
8. Emissione in caso di perdita dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi. (144)
9. Approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali. (167)
10. Autorizzazione della spesa per ricostruzione e adattamento del fabbricato demaniale detto "La Dogana", in Pavia. (202) (*Urgenza*)
11. Abolizione della Cassa militare e passaggio al bilancio dello Stato degli oneri che ne conseguono. (154)
12. Sovvenzione di lire 9,490,000 alla Cassa militare in servizio dell'esercizio 1886-87. (223)
13. Approvazione di maggiore spesa straordinaria per nuovi lavori di strade nazionali e provinciali decretata con la legge 23 luglio 1881, n. 333. (197)
14. Sistemazione dei principali fiumi veneti

dopo i disastri cagionati dalle piene del 1882 (208) (*Urgenza*)

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

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

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

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

19. 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)

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

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

Seduta pomeridiana.

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

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

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

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

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

6. Determinazione e riscossione del contributo delle provincie e degli altri Enti interessati nelle opere idrauliche di 2ª categoria. (132)

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

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

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

10. Rigetto di una proposta di legge d'iniziativa parlamentare sulle deliberazioni della Commissione di scrutinie per gli ufficiali dei Corpi volontari. (178)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

