

CL.

1ª TORNATA DI LUNEDÌ 2 LUGLIO 1888

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate* — *Discorrono i deputati Ercole, Lanzara e Arbib.*

La seduta comincia alle 10,15 antimeridiane. Pullè, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata antimeridiana del 29 giugno, che è approvato.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, acconsente che la discussione si apra sul disegno di legge della Commissione?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Perfettamente.

Presidente. Si dia lettura del disegno di legge della Commissione.

Pullè, segretario, legge. (Vedi Stampato n. 106-106 bis).

Presidente. Dichiaro aperta la discussione generale; avvertendo che, siccome molti articoli si riferiscono ad allegati, ossia a convenzioni stipulate tra il Governo e le Società ferroviarie, così nella discussione degli allegati ci atterremo al metodo, che si è sempre seguito, vale a dire che ogni deputato ha il diritto di parlare su ciascuna

parte degli allegati, e di presentare qualsiasi emendamento da sottoporsi alle deliberazioni della Camera; e che quella parte degli allegati, sulla quale nessuno chieda di parlare, o presenti proposte, s'intenderà approvata con la semplice lettura.

Siccome ci sono molti oratori iscritti nella discussione generale, io pregherei quelli che intendessero di richiamare l'attenzione della Camera su qualche articolo del disegno di legge o delle convenzioni, oppure su alcune linee speciali, di riservarsi di parlare quando verranno in discussione gli articoli che si riferiscono agli allegati od alle linee sulle quali specialmente intendono di parlare; giacchè la discussione generale evidentemente deve aggirarsi intorno ai principii che informano il disegno di legge, ossia al sistema che con esso si propone di seguire e non sui particolari della legge.

La facoltà di parlare spetta all'onorevole Ercole, primo iscritto a parlar contro.

Ercole. Egregi colleghi, io non era il primo iscritto, ma mi trovo a parlare per il primo perchè uomini più competenti di me in questa materia, e ci vuol poco ad esserlo, per motivi diversi non si trovano ora presenti.

Tocca quindi a me iniziare questa importante discussione, ma dichiaro che sarò brevissimo.

Mi mossero a parlare contro il disegno di legge considerazioni d'ordine generale e d'ordine speciale.

In linea generale, lo confesso, io sento, e credo sentirete anche voi, una grave preoccupazione, tale che sono ancora indeciso sul voto che darò al disegno di legge.

È certo che approvandolo noi addossiamo al paese un onere, il quale, *per ora*, (come è detto nella voluminosa relazione dell'onorevole Genala) è preventivato in un miliardo e 600 o 700 milioni. E dico preventivato perchè, onorevoli colleghi, non sappiamo allo stringere dei conti a quanto ascenderà. La succursale dei Giovi informi: da 19 milioni siamo ora a 71, ed il conto non è ancora liquidato.

Chi è pratico di opere e di lavori che si fanno, sia per conto dello Stato sia per conto dei comuni e delle provincie, sa bene che gl'ingegneri preventivano 5, e poi se si riesce a cavarsela con 50 o 100 si può essere contenti.

Quindi, senza tante parole, o preamboli, come dice il collega Saporito, (*Si ride*) è chiaro che con questo disegno di legge noi veniamo a gravare l'erario di una spesa non minore di 2 miliardi, secondo le previsioni fatte da uomini competenti.

È naturale pertanto che io domandi alla mia coscienza: le condizioni economiche del nostro paese, quelle d'oggi e dell'avvenire, permettono che noi possiamo imporre al paese questo grave peso? Conviene farlo quando tutte le nostre industrie sono ormai inceppate? Quando tutte le fonti della ricchezza vanno via via disseccandosi? Quando tutte le classi sociali sono imbarazzate a pagare le imposte?

Credete a me, onorevoli colleghi; io che vivo in campagna, vedo come si fa a pagare le imposte.

Alla fine dell'anno, quando i poveri agricoltori hanno venduto le loro derrate, se pure trovano da venderle, e se non è toccata loro la grandine o la peronospera, l'esattore si piglia tutto; ed il pagare le imposte è un affare molto serio nel nostro paese, ve lo dico proprio da uomo d'onore.

E se i tempi s'intorbidassero? Chi ci garantisce l'avvenire? Oggi siamo tranquilli, abbiamo un Governo che, d'accordo coi nostri alleati, ci assicura la pace, ma dell'avvenire solo Dio risponde; e l'Italia, se si trovasse impegnata in una lotta con potenze di prim'ordine, come potrebbe far onore ai suoi impegni?

Tutte queste considerazioni mi rendono esitante sul voto che sarò per dare a questo disegno

di legge, e per decidermi a darlo favorevole, aspetto che la parola autorevole del Governo, dei colleghi e specialmente della Commissione, dissipino i miei dubbi e rassicurino l'animo mio.

Quindi vedete che io non sono poi tanto cattivo, sebbene mi sia iscritto contro. (*Si ride*).

Ora vengo alle considerazioni speciali. Nel primo disegno di legge, il Governo non provvedeva che alla costruzione di poche strade concesse alla Società delle Meridionali e chiedeva per alcune altre la facoltà di appaltarle a licitazione privata. La Commissione invece stimò opportuno che i provvedimenti del Governo comprendessero tutte quante le strade della rete complementare ed allora il Governo, che aveva già in pronto i contratti di concessione colle due Società Mediterranea e Sicula, li presentò al Parlamento.

Ora, perchè non andare fino in fondo? Vedo il sorriso del mio egregio collega Fortunato e mi fa tanto piacere vederlo sempre di buon umore, (*ilarità*); ma perchè, se è contento lui non potranno essere contenti gli altri?

Mi spiego. L'articolo 8 di questo disegno di legge dispone:

“ È data facoltà al Governo del Re di affidare alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la costruzione, a rimborso di spesa, di una linea diretta da Roma a Segni, partendo dal chilometro 6 del tronco in esercizio Roma-Ciampino, la quale per tutto il nuovo percorso s'intenderà sostituita alla attuale agli effetti del contratto di esercizio della rete Mediterranea.

“ Il termine per dare eseguita ed armata la linea, in modo da poter esser aperta con regolarità e sicurezza all'esercizio, è stabilito in tre anni, con decorrenza dal giorno, in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione del progetto definitivo di esecuzione.

“ Per effetto (ecco perchè io cito l'articolo 8) delle disposizioni contenute in questo articolo, i mille chilometri di cui all'articolo 20 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), sono ridotti a 953. ”

Or bene, io ho qui una petizione del consorzio per la ferrovia Alessandria-Ovada-Asti. (*Oh! ah!*) Questa petizione è stata presentata regolarmente alla Camera...

Di San Donato. E chi lo ha messo in dubbio?

Ercole... “ perchè vengano inclusi nella convenzione stipulata il 22 marzo 1888 con la Società Mediterranea i patti necessari alla costruzione

della nuova strada ferrata da Ovada ad Alessandria. »

Presidente. Ma non sarebbe meglio, onorevole Ercole, che Ella si riservasse di parlare su questo argomento quando verrà in discussione la convenzione in cui si tratta di quella linea?

Martini Ferdinando. Ma per lui la discussione generale sta tutta qui. (*Si ride*).

Ercole. Ma mi sono iscritto nella discussione generale perchè intendo concludere il mio discorso con un ordine del giorno.

Presidente. Sta bene, ma l'ordine del giorno potrebbe trovare la sua sede appunto quando verrà in discussione la convenzione.

Ercole. Ma, onorevole presidente, nella convenzione con la Società Mediterranea non è compresa la ferrovia tra Ovada ed Alessandria. E poi io ho già finito.

Dunque, dicevo, se con l'articolo 8 si è provveduto alla costruzione della linea diretta da Roma a Segni, giudicata importante per ragioni militari, io credo che lo stesso trattamento si dovrebbe fare ad un'altra linea che ha la stessa importanza, cioè la Ovada-Alessandria.

E non ho bisogno di ripetere quello che già altra volta ebbi l'onore di dire alla Camera, specialmente nella tornata del 23 giugno 1882, rispondendo all'onorevole Gagliardo, il quale, essendo relatore di quella legge, dichiarava che « una volta costruito il tronco Genova-Ovada, ad Alessandria riuscirà facile di congiungersi, per mezzo di una linea di quarta categoria con un percorso di circa 30 chilometri, un costo che non eccederà i tre milioni, ed una marcia militare poco più che ordinaria. »

Lo stesso relatore della legge 5 luglio 1882 quindi riconosceva che il Ministero della guerra ed il Consiglio superiore in ripetuti pareri opinavano fin d'allora per la costruzione di questa linea sia per la sua utilità commerciale, sia per la sua importanza militare.

Ora, ripeto, se per Roma-Segni voi avete stabilito che, per gli effetti delle disposizioni contenute in quest'articolo, i mille chilometri di cui all'articolo 20 della legge 27 aprile 1885 sono ridotti a 953, io credo che si possa fare lo stesso anche per la linea a cui ho accennato; quindi, senza dilungarmi, io vi presento un ordine del giorno, che spero che il ministro e la Commissione accoglieranno.

Con esso io chiedo in primissimo luogo che il tronco Ovada-Alessandria venga compreso tra i mille chilometri di prima categoria, non tanto, notate bene, nell'interesse degli enti interessati

i quali per il grande costo della strada, se essa venisse considerata di quarta categoria, riceverebbero un sussidio non molto superiore a quello delle lire 3000 per chilometro, quanto nell'interesse dello Stato; giacchè sarebbe utile che questo costruisse esso stesso questa linea come di quarta categoria e la facesse esercitare dalla Società Mediterranea come (ecco la frase che io credo più propria) come *complemento* della linea Ovada-Asti.

Io non voglio qui ripetere i discorsi da me fatti nel giugno 1882; anche allora, mi diceva ieri un mio collega, che io mi ero trovato, come il mio omonimo, nel bivio. (*Si ride*).

La legge è legge, e la linea Ovada-Acqui-Asti deve essere eseguita; ora io domando: perchè non si eseguirà anche la Ovada-Alessandria? Ecco il quesito che io pongo al Governo ed alla Camera, sperando che tanto essi che la Commissione mi daranno una risposta soddisfacente, accettando il mio ordine del giorno; tanto più che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha ripetuto in ogni circostanza che la costruzione di questa linea era per lui una *questione d'onore*.

Ecco l'ordine del giorno che mando al banco della Presidenza:

« La Camera invita il Governo a tenere in speciale considerazione la linea Ovada-Alessandria: per inscrivere nei mille chilometri stabiliti dalla legge 27 aprile 1885, n. 3048.

« *In via subordinata*, per concederne la costruzione ai termini dell'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, e passa all'ordine del giorno. »

Presidente. Verrà stampato insieme agli altri che saranno presentati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanzara.

Lanzara. Gli ostacoli nel liquidare la contabilità delle strade ferrate, le risultanze a debito, che vi si trovavano, il pericolo di veder sospese le costruzioni incominciate, il timore di rimandare all'avvenire i lavori delle linee approvate per legge, fecero sull'animo vostro penosa impressione, quando nel passato anno fu a voi presentato il disegno di legge pel reintegro delle somme a quelle linee, dalle quali erano state distratte, per servire alla costruzione di altre, i cui fondi erano esauriti.

Le discussioni furono vive, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici prometteva un disegno di legge, col quale, augurandosi di presentarvi la risoluzione del problema ferroviario, mirava a provvedere in modo, che le leggi degli anni 1879 e seguenti avessero potuto avere esatta ed intera esecuzione.

Compito non lieve era quello studio, difficile n'era la conclusione, tanto che una intelligenza arguta e colta, parte eletta fra noi, la paragonava alla sfinge, che avrebbe chiesto al Ministero o la soluzione o la morte.

A questa sfinge, Edipo, cioè il Ministero, doveva tener fissi gli sguardi e intento l'intelletto.

Ed ora l'onorevole ministro adempie la sua promessa, e scioglie il voto con una proposta, onde provvede alle costruzioni, risveglia in noi la speranza e ci addita il futuro.

È questa una proposta ampia, che merita un esame lungo, accurato, paziente. Trattasi d'interessi, che vanno discussi con la calma, che richiede lo studio degli oneri finanziari, non iscompagnata dal desiderio di vedere migliorate le condizioni di benessere delle popolazioni, che a noi ricordano il compito e il dovere di dotare le loro terre di strade ferrate, di cui sono tuttora prive, quantunque le leggi ne abbiano loro fatta promessa.

La proposta, che è innanzi a voi, ammette i diversi sistemi fin oggi tentati, e può dividersi in tre parti.

Convenzioni di costruzione con esercizio a termine più o meno lungo.

Costruzione con anticipazione di somme.

Costruzione diretta dello Stato.

Con la Società delle Meridionali per la rete Adriatica, la concessione per la costruzione delle linee, ha, salvo il riscatto, un esercizio eguale al termine della sua antica rete: con la Mediterranea e con la Sicula, l'esercizio è, eventualmente, a termine più ristretto, eguale cioè ai periodi stabiliti dalle convenzioni dell'esercizio.

La costruzione con anticipazione di somme, senza impegno di esercizio, mette capo alla legge del 24 luglio 1887.

E finalmente la costruzione per parte diretta dello Stato, il quale con incanti, con personale proprio, e con le somme da voi consentite, intende alla esecuzione dei lavori.

L'esame delle convenzioni, le quali, salvo poche modificazioni, hanno tra loro somiglianza, va fatto in prima sulla massima della loro ammissibilità, e in secondo luogo nelle loro parti, le quali se corrette, se modificate, come ha fatto la Commissione, avranno potuto apportare un miglioramento alle condizioni innanzi stabilite; ma non per questo è alterato il concetto che le informa, secondo il quale esse furono compilate.

Le spese per le costruzioni ferroviarie, che per la loro continuità e per la loro importanza gravano sui bilanci, loro arrecano un disagio, in

quanto che la permanenza e la ripetizione della iscrizione delle somme tolgono qualunque possibilità di riduzione, di modo che i bilanci stessi non offrono opportunità a miglioramenti. Quindi per ottenere la esecuzione dei lavori, senza incognite di spese, si dovette ricorrere ad alcuni ritrovati; e gli Stati si affidarono al sistema delle concessioni.

Concessioni con garanzia d'interessi; concessioni con la consegna dei lavori di sottostruttura; concessioni con la costruzione di lavori in rimborso di anticipazioni accordate; concessioni col rimborso a rate annuali delle somme occorse per lavori eseguiti; concessioni col pagamento sia di un'annualità ricavata in parte dal prodotto lordo di esercizio, sia di un'annualità fissa a chilometro.

In tutte queste forme adottate si scorge principalmente il beneficio per lo Stato d'iscrivere nel bilancio annuale una parte fissa, o poco soggetta a variazione, delle somme, che richieggono le costruzioni di una vasta rete ferroviaria, lasciando al concessionario l'obbligo di procacciarsi la somma necessaria per menare innanzi e completare i lavori nel termine stabilito.

In siffatto modo cessano le preoccupazioni del mercato in rapporto delle finanze dello Stato, si elimina una serie continua di prestiti, che si eleva a molti milioni in ogni anno, e che protratta, per lungo periodo di tempo, finisce col ferire il credito dello Stato.

Per contrario, alle Società è facile ottenere le somme necessarie. Esse, se vivono di vita propria, possono procurare ai loro titoli una clientela speciale, e possono estenderla, perchè loro è facile immedesimarsi col mercato e mettersi direttamente in contatto del pubblico, il quale d'altronde senza difficoltà, senza spostamenti, senza spese, segue il loro indirizzo, perchè trova facile collocamento ai suoi capitali, fa impiego di padre di famiglia.

Lo Stato invece deve affidarsi agli intermediari, i quali, essendo una forza del mercato, provocano oscillazioni, tentano grossi guadagni e finiscono col costar molto.

Così che quando si provvede alle concessioni con le entrate ordinarie del bilancio, la somma da iscriversi, quantunque ripetuta per molti anni, rimanendo fissa nella sua quantità, piglia il carattere di ordinaria; e per conseguenza non è più il bilancio straordinario, sottoposto a mutazioni dipendenti da maggiore o minore spinta ai lavori, dalle fasi più o meno buone dell'economia nazionale, che deve sopportare una spesa

rilevante ed incerta. Tolto quindi questo pericolo, il bilancio può offrire un'elasticità, che non sarebbe consentita, se lo Stato dovesse intendere direttamente alla costruzione di tutte le linee.

Infatti le convenzioni offrono il beneficio della determinazione della somma, che lo Stato deve pagare, e dall'altra parte assicurano la costruzione delle linee in un'epoca fissa, la cui inosservanza è sottoposta al danno di veder protratta la scadenza del rimborso dell'annualità convenuta, ch'è poi una penalità; mentre per lo Stato l'adempimento del termine è impossibile: la sua organizzazione stessa vi si oppone.

Le leggi, infatti, vietano indirettamente sin di comporre una differenza, che sorgendo, fa sospendere i lavori. Alle Società, per contrario, è facile non solo, ma è utile il definire sollecitamente ogni possibile controversia, poichè, come la costruzione richiede massima sollecitudine, gli ostacoli debbono essere per conseguenza con eguale modo rimossi. Presso loro tutto è nell'oggi, per lo Stato tutto è nel domani.

E se allo Stato preme di aprire all'esercizio una linea, ei lo fa, per dimostrare di aver adempiuto il suo dovere, di aver eseguito la legge, di aver soddisfatto le popolazioni, che in lui vedevano la loro salvezza. Per una Società invece, l'apertura di una linea all'esercizio, vale incasso della somma annualmente stabilita a suo beneficio, è onore degli obblighi adempiuti, è gloria del suo fatto, è aumento del patrimonio morale, è finalmente un interesse, pel quale agisce, pel quale si muove, pel quale vive.

Forse, a combattere le concessioni, altri potrà ricordare la nostra storia ferroviaria; altri, citare patti inadempiti, dritti ed obblighi innovati; altri, ricordare molte vie dolorose costrutte, per le quali passano e passeranno le generazioni presenti e future; ma quei ricordi oggi sono inopportuni.

Allora le Società, come lo Stato, erano in formazione, tutto era da creare, non da dirigere; e se le costruzioni non furono fatte, se i concessionarii furono costretti a recedere dai loro obblighi, nel cuore della nazione, non vi era fede per essi, non seppero accenderla, e caddero.

Ma ora, con Società, cui sono stati affidati vitali interessi ad amministrare; Società che si elevano sopra solide basi, qualunque timore è vano. Anzi, giacchè vi sono, è bene che maggiormente si affermino, poichè potrà riuscire utile il ricorrervi e ritrarne aiuto.

Le concessioni non riguardano l'esecuzione di lavori con sistemi, che furono deplorati in altre

occasioni, che rendono i costruttori impassibili esecutori di opere, fatte con danaro dello Stato, controllate inefficacemente, sottoposte a tutte le vicende comuni ad altre opere di minore importanza, soggette a responsabilità limitata degli impresarii, pronti sempre a scendere armati in campo per iniziare litigi.

Queste concessioni eliminano i pericoli e gli inconvenienti accennati, e quindi esse non possono essere respinte.

E non debbono esser respinte, poichè assicurano la buona costruzione delle linee, per l'obbligo connesso di esercitarle; procurano l'adempimento delle leggi sin oggi inosservate; compiono un atto di giustizia riparatrice verso intere contrade, che, sfornite di mezzi di comunicazione, e lasciate in dimenticanza, attendono i loro voti soddisfatti.

Così quelle contrade che non hanno potuto sinora innalzarsi al posto delle altre favorite, vedranno anche esse la promessa colonna di fumo nel giorno, e quella di fuoco nella notte, che nell'uno e nell'altro tempo loro saranno di guida ad un avvenire economico, che, mettendole a paro delle altre, le farà concorrere alla prosperità della patria.

Ma l'accettazione in massima delle convenzioni non dee impedirci di portare l'esame su di alcune parti più importanti di esse; non ostante che la Commissione abbia, con lungo studio e con molto giudizio, vagliato tutto l'arduo lavoro, riassunto poi con precisione dall'onorevole relatore.

E in prima; il costo delle linee, che è base alla convenzione con la Società delle strade ferrate Meridionali, monta a lire 155,143,043, senza computare nè gli interessi calcolati per le spese della costruzione, nè l'importo dell'armamento delle linee in rotaie e minuto materiale; ciò che farebbe elevare a molto più alto il primitivo costo.

Non parlo degl'interessi convenuti sulle somme per le costruzioni, poichè, con le annualità stabilite, devesi far fronte alle esigenze e fluttuazioni del mercato occorse nell'ottenere le somme richieste per le costruzioni medesime, e perciò io non mi fermo su questa parte. Anzi credo esser conveniente che, ad eventualità possibili, sia contrapposta una misura di prudenza e di accorgimento a favore del concessionario.

E quindi, senza tener calcolo, come io diceva, degl'interessi convenuti, fa mestieri esaminare il costo dei lavori per ottenerne delle pratiche conclusioni.

Il costo delle costruzioni dovrebbesi rilevare

dai progetti regolarmente studiati e legittimamente approvati, sulle risultanze dei quali avrebbe poi dovuto esser calcolata la somma di rimborso.

E questo prezzo risulta da dati positivi?

Nel sistema adottato si riscontra una concessione perfetta, o piuttosto un contratto a prezzo fatto col rimborso a rate annuali?

Se concessione; essa avrebbe dovuto esser regolata a base del solo andamento della linea; se costruzione a prezzo fatto; era necessario conoscere i particolari dei progetti medesimi.

L'onorevole ministro ci dice che " basi delle trattative per determinare i corrispettivi della costruzione, furono i progetti, già in gran parte presentati dalla società all'approvazione del Governo, e compilati, secondo modalità ammesse dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; e che l'esame e la discussione di questi progetti allestiti in modo da porre in rilievo la natura e la quantità delle opere da eseguirsi, da permettere una giusta valutazione, condussero ad un accordo circa il costo delle singole linee, scendendo sensibilmente al disotto delle perizie di progetto inizialmente presentate dalle società. "

E l'onorevole relatore aggiunge:

" i prezzi furono ricavati da progetti tecnici in gran parte concreti, e da perizie confortate e confermate dall'esperienza del costo effettivo di altre strade costruite in analoghe condizioni, i progetti e le perizie furono esaminati ed approvati da ispettori e da competenti corpi tecnici, e i prezzi furono poi dibattuti fra il ministro e le Società. "

Non v'ha dubbio che i progetti esecutivi esistono solamente in gran parte: sono di massima nel resto.

E questo risulta chiaro dall'articolo 5° della convenzione medesima, col quale è riservato il diritto di presentare i progetti definitivi di esecuzione, secondo le modalità e nei termini, che si prescrivono con lo stesso articolo.

Ma i progetti di massima, contenendo, fra le altre parti non meno importanti, come l'andamento planimetrico ed altimetrico, anche la descrizione delle principali opere d'arte con le modalità più essenziali, e il calcolo sommario di tutta la spesa; non v'ha dubbio, che questo sia servito di base, per la rimanente parte, alla ricerca della quantità del corrispettivo.

In verità, sarebbe stato desiderabile, che tutte le linee avessero avuto i progetti esecutivi approvati dal Consiglio superiore e dal Consiglio di Stato; non di meno, posso interamente con-

cordare con l'onorevole relatore, che le giustificazioni date sono sufficienti; tanto più per le disposizioni ammesse sull'andamento del tracciato di ciascuna linea e sulla sua lunghezza, per impedire che si ripetano gl'inconvenienti occorsi in altri tempi.

Non mi fermo sulle previsioni che avrebbero potuto con esattezza rispondere al costo effettivo di altre strade costruite in analoghe condizioni, perchè è difficile stabilire un paragone.

Se i ragionamenti, che si fanno anche a base di fatti sul prezzo di costruzione di un chilometro di ferrovia comparato ad un altro, richieggono grandi precauzioni; maggiori ne occorrono, quando si paragonano linee ad altre.

Se la lunghezza potrà corrispondere, se l'altimetria e la planimetria possono riportarsi a dati eguali, non si potrà tener conto della stessa qualità dei materiali, della lontananza degli stessi dal sito dei lavori, del costo delle merci, del tempo impiegato nella costruzione, e di tanti altri fattori, che possono esser causa di variazione di prezzi, da rendere impossibile un esatto paragone.

Onde, io credo, che le strade non ancora fatte non si trovino nello stato da esser paragonate a quelle costruite, perchè si è nell'ignoto per le condizioni che presenteranno.

Per esempio, non potrebbe invocarsi la linea Terni-Rieti, sebbene dichiarata dall'onorevole relatore, strada lunga, difficile con parecchie gallerie, viadotti ed altre opere d'arte, la quale ebbe un costo approssimativo di lire 195,000 a chilometro; come neppure si potrebbe ricorrere alla Benevento-Campobasso, la cui spesa raggiunse la somma di lire 237,000. Entrambe presentando un rapporto minore di viadotti e di gallerie, che non le linee, ora in concessione, offrono una spesa minore, e per conseguenza non occorre fermarsi su di esse.

Nè la statistica internazionale del 1883, che io ritengo esatta, perchè sottoscritta dal delegato italiano, il benemerito direttore generale della statistica in Italia, può offrire alcun utile confronto. Ivi il costo chilometrico di tutte le strade ferrate, costruite dalle meridionali, ascende, compreso l'armamento, in cifra tonda a lire 286,000.

Io giudico, che, dal documento da me invocato, risulti la verità, e non ammetto che, dalle statistiche, non si possa desumere alcun dato esatto, e tale da non poterci dare la via ad utili insegnamenti; ammetto anzi, che le statistiche abbiano la forza di cambiare la verità in persona per farla intendere a tutti.

Ma, è mestieri, prima di arrivare ad una conclusione, circondarsi di molte precauzioni, e vedere se quelle linee abbiano presentato difficoltà, e quali e quante, se quei tracciati diversificano nelle condizioni, da quelle designate come massime e minime nella convenzione, di cui si discute.

Quelle linee costarono, è vero, lire 286,000 a chilometro, perchè, nella maggior parte, costruite in terreni pianeggianti.

Infatti, sopra 1,716 chilometri, che è la rete riportata, ve ne sono 1,176+75 in orizzontale, e i rimanenti cambiano progressivamente in pendenza dal 5 al 30 per mille, essendovene soltanto 9, che oltrepassano il 30; 411+26 sono in rettilineo e 180 in curve con raggio minimo.

Quindi quelle strade non presentarono le difficoltà gravi delle linee in esame, che sono linee in montagna; il cui costo chilometrico, valutato, secondo i progetti, di cui ho fatto cenno, non compreso l'armamento, nè gli altri compensi, è di lire 355,223, costo, che poi la Commissione computa, coi corrispettivi ridotti sotto forma di capitali, a lire 385,320, e con gl'interessi, a lire 430,442 a chilometro.

E quindi la differenza, che è tra la somma, che risulta dalla convenzione, e quella dalla statistica, deriva dalle maggiori difficoltà, che si riscontrano nelle linee in discussione a fronte di quelle, sulle quali si basa la statistica; o per lo meno, il maggior numero delle linee in montagna evidentemente sposta ed aumenta la media maggiore spesa, risultante dalla statistica, media, che infine è portata più verso l'estremo del limite superiore.

E perciò, data questa circostanza, non si può che seguire l'avviso della Commissione, persuasa, com'è, della dimostrazione fatta dal Governo sull'esattezza dei calcoli; quantunque sarebbe stato meglio dissipare ogni dubbio, proveniente dalla parziale mancanza di dati, da permettere di vedere, di scrutare e di afferrare interamente la luce.

E poichè sono sull'argomento delle costruzioni, non tralascierò di esprimere un desiderio, che forse sembrerà esagerato in rapporto della spesa.

Per la linea Genova-Asti, il Governo si riserva la facoltà di costruire la sede stradale della grande galleria del Turchino ed accessi, a due binarii; per l'importo maggiore di lire 8,750,000 da pagarsi a rate annuali: facoltà che avrei voluto trasformata in obbligo; poichè oggi è chiaramente dimostrato e ritenuto che il doppio binario, specialmente nelle gallerie, aggiunge potenzialità alle

linee, procurando cioè sicurezza maggiore, aumento nel traffico e celerità.

Se io desiderassi che la sede delle nuove linee fosse costruita tutta a doppio binario, comprenderei di volere cosa impossibile, poichè il traffico, presso noi, non è in condizioni tali da richiedere una doppia sede.

Noi non siamo ancora grandi in fatto di movimento commerciale: i proventi ferroviari ci danno 68 milioni, dei quali 4 rappresentano un passivo pel rimborso di maggiori spese alle Società esercenti le linee complementari: ond'è impossibile richiedere che le nostre linee sieno costruite a doppia sede.

Se d'altronde fossero così costruite, ma armate ad un sol binario, si avrebbe un capitale lasciato infruttifero per molti anni, e alla mancanza di corrispettivo dovrebbe aggiungersi anche l'altro danno di una manutenzione più costosa.

Il che porta ad escludere pure siffatto sistema.

Ma le gallerie, specialmente quelle, che sono destinate ai grandi passaggi, quelle che debbono servire all'interesse militare, non ostante la spesa maggiore, dovrebbero esser tutte costruite per una doppia sede. Così sarebbero eliminate molte difficoltà future. Invece, riconosciuto necessario l'ampliamento, questo, non potrebbe eseguirsi senza sospendere l'esercizio delle gallerie, e sarebbe necessaria una spesa maggiore di quella occorsa nel primo impianto.

Se, per la linea Genova-Asti, ch'è una terza linea da Genova per Torino, aggiungendovi la succursale dei Giovi, il traffico, ora sostenuto da una sola linea, sarà diviso in tre, non è ammissibile che la doppia sede nella galleria sia richiesta esclusivamente dalla sola importanza del traffico, poichè, in questo caso, tutta la linea di 93 chilometri dovrebbe essere così costruita. Invece deve ritenersi indispensabile, per rendere meno difficile l'esercizio, e specialmente per ottenere quell'aeramento, che è riconosciuto necessario alla respirazione del personale viaggiante e di quello della manutenzione, il quale, nelle gallerie di difficile andamento altimetrico, è costretto a vivervi di continuo per riattare il binario.

Ora, com'è, che per nessuna delle gallerie o almeno per le più lunghe da costruirsi sulle linee concesse alle Meridionali, che pure hanno un percorso nel loro insieme di 72 chilometri, la sede non deve essere a due binarii in considerazione di una futura maggiore potenzialità di alcune di esse, ed in conformità di quanto ormai è riconosciuto necessario per un buon aeramento dei sotterranei?

E questo forse non ci potrebbe costringere a rifare poi da capo il già fatto, quando quelle linee saranno riconosciute impari alle esigenze di un regolare esercizio, come, per altre, l'onorevole ministro riconosce ed afferma?

Se le gallerie da costruirsi sulle linee, oggetto delle convenzioni, non sono tutte nelle stesse condizioni difficili di quella del Turchino per la lunghezza e per l'andamento altimetrico eccezionale; ve ne sono certamente alcune in condizioni congeneri, che presentano non minori difficoltà di esercizio e di manutenzione, come forse sarà la traversata dell'Appennino sulla linea Potenza-Ponte Santa Venere.

E ad eccezione dei manufatti di poca entità, ritengo, come per le gallerie, doversi la doppia sede estendere pure ai ponti e viadotti di molta importanza, e quindi credo sia bene riflettere se non convenga piuttosto, sin da ora, provvedere.

Così almeno non saremmo del tutto impreparati al raddoppiamento del binario, non solo per i bisogni del traffico, ma ancora per le esigenze militari.

Tutto ciò che ho detto, relativamente al criterio dominante di minore spesa, è invero avvalorato da una disposizione, che io stimo un paradosso, e ch'è racchiusa nell'articolo 4º della convenzione della Mediterranea, al numero 2 dei paragrafi *a e c*, in cui è prescritto, per la larghezza della piattaforma stradale, per le linee Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, metri 4,40, con la conseguente larghezza della massicciata, metri 2,60. Ora, senza entrare in una discussione tecnica, circa la sconvenienza di tale restrizione sulla larghezza della piattaforma e della massicciata, in relazione alla manutenzione e all'esercizio delle linee, affermo, per quanto io sappia, che le Società hanno ricusato di prendere in consegna linee eseguite con questa modalità; obbligando il Governo al faticoso ed ingrato lavoro d'ingrossamento della piattaforma stradale e della massicciata, ciò che, con forti spese, ha dovuto essere eseguito.

E perchè dunque non guardare all'avvenire con disposizioni che ci potrebbero risparmiare maggiori spese e dolorose disillusioni? E perchè non prevedere tutti i casi possibili, oggi che siamo in tempo proprio ed utile di farlo?

L'onorevole ministro, nell'inaugurare, l'anno scorso, il congresso internazionale ferroviario a Milano, riconoscendo che l'Italia aveva ancora

regioni sprovviste di strade ferrate diceva e diceva bene:

Dieu aidant; nous saurons payer cette dette nationale sans nous écarter toutefois des limites d'une sage prudence.

E, con lieto animo, paghiamo oggi questo debito, e lo paghiamo con adeguata prudenza, virtù che, nel condurre gli affari, misura, regola ed impiega i mezzi opportuni, necessari, proprii alla loro riuscita; virtù, che io sarei stato felice di vedere avvalorata dall'altra della previdenza, la quale, nelle grandi operazioni amministrative, sa guardare all'insieme e alle parti, e senza nulla dimenticare e senza nulla differire, assicura i risultati. (*Bene!*)

Dirò poco sull'esercizio, non abuserò nè della vostra pazienza, nè della benevolenza vostra verso di me.

Con le convenzioni, l'esercizio delle nuove linee è regolato, secondo le norme stabilite nei contratti e nei capitoli approvati con la legge del 27 aprile 1885.

Lo Stato pagherà lire 3,000 all'anno per chilometro, più la metà del prodotto lordo, e ciò sino a quando il prodotto annuale di una nuova linea, non minore di 20 chilometri, raggiungerà la somma di lire 15,000 per chilometro.

In questo caso la linea o tronco sarà incorporato alla rete principale.

Io non ragiono sull'utilità di questa disposizione: essa fu ampiamente discussa, quando le convenzioni furono esaminate da questo e dall'altro ramo del Parlamento; ma parlerò solo della convenienza della sua applicazione in un nuovo contratto.

Quella disposizione fu adottata come massima generale riguardante e le corte linee e le lunghe, che si sarebbero aperte all'esercizio.

D'altronde, secondo il sistema di costruzione, adottato con la legge del 1879, e dall'altra del 1885, non essendo possibile avere, da per tutto e in breve tempo aperta all'esercizio, una linea di un percorso di qualche importanza, era necessità che l'esercizio fosse in certo modo garantito dallo Stato.

Infatti non poteva sostenersi dal concessionario l'esercizio di una linea, la quale, costruita a piccoli tronchi, forse anche interrotti, non avrebbe potuto apportare, nel risultato, che perdite, mentre che l'esercizio di una linea deve dare la sua retribuzione al concessionario.

Ma, trattandosi invece di linee di lungo percorso, affluenti e parti della rete principale, quella

disposizione di massima avrebbe dovuto avere, in questo caso, delle modificazioni; tanto più che, allora, per le costruzioni, era preveduto il metodo a rimborso di spesa, e l'altro a prezzo fatto, e non già quello delle concessioni ora adottato; e quindi, essendo un fatto nuovo e non previsto, poteva essere diversamente regolato, senza sottoporlo alle disposizioni di massima generale.

Ma, posto da parte il sistema non preveduto delle concessioni, non è fuor d'opera osservare che le linee da costruirsi debbono, è vero, creare il traffico, ma servono pure a svolgere maggiormente un movimento di affari esistenti, poichè si costruisce pel presente e pel futuro, e non in vista esclusivamente dell'avvenire.

E se, da principio, il traffico sarà scarso, non di meno questo stesso traffico si riverserà sulla rete principale, ed arrecherà ad essa un aumento, e perciò se vi sarà deficienza per una, vi sarà aumento per l'altra.

« Non è giusto, dice l'onorevole relatore, considerare la rete complementare quasi sola e isolata, giacchè essa compie un'importante funzione con la rete principale e per di più riversa, e conviene notarlo, a vantaggio di questa, la maggior parte del proprio traffico. »

Non si tratta di spostare con le nuove linee alcuna corrente commerciale, che prima tendeva, per sua natura, ad un percorso abituale prescelto, ma invece si tratta di avviare e di dirigere la stessa corrente.

E questa corrente è necessariamente condotta dalla nuova alla rete esistente, la quale avvicinerà que' luoghi ai grandi centri e ai grandi mercati.

Infatti, le nuove linee s'innestano alla rete esercitata dalle Meridionali in 9 punti, all'altra in esercizio della Mediterranea in 11, e di questi, uno è comune alle due reti. Ora possono queste linee, a destra e a sinistra, esser riguardate come isolate, viventi da sè, sottoposte a tutte le eventualità di un traffico nuovo in località inesplo-rate, senza industria, senza commercio, senza vita, come se fossero costruite per sola ragione politica, e non per ragione economica?

O, invece, queste linee sono parti della rete attuale: sono suoi affluenti, che le apporteranno un traffico maggiore e ne eleveranno i prodotti?

E se sono tali, perchè considerarle come linee, il cui esercizio debba essere regolato dall'articolo 69 delle convenzioni del 1885 e non metterne l'esercizio a tutta alca della Società?

Così facendo, sarebbe del tutto esatto quanto

in proposito afferma l'onorevole ministro, che la migliore e la più soda garanzia di una buona esecuzione dei lavori si ottiene, allorchè questa viene affidata a chi è chiamato ad esercitare le strade.

Ma vi è l'alca della metà del prodotto lordo, ch'è spinta a far bene, ma dall'altro lato vi sono lire 3,000 a chilometro d'indennità fissa.

Io non fo computi, non vi dirò che il bilancio dell'esercizio delle complementari risulta a perdita. Lire 10,920,200 di corrispettivo, dovuto in forza dell'articolo 73; lire 7,098,560 di prodotti.

Ma quale di queste linee aventi un lungo percorso è stata sinora aperta all'esercizio?

Sono linee brevi, come le 20, che, in un punto solo, s'innestano alla rete principale dell'Adriatica, delle quali la più lunga è di 86 chilometri; altre affatto isolate, che raggiungono forse una borgata lontana dalla stazione, una borgata posta in diversa altimetria, senza strade di accesso, come quando, per ragioni tecniche, si è spostata una stazione, non si è voluto neppur fare la strada per accedervi, e per necessità le linee debbono essere passive.

È vero che le spese di qualunque natura necessarie per la buona manutenzione e conservazione e pel regolare esercizio delle linee, sono a carico delle Società, come per la rete provinciale, articolo 54; ma la rinnovazione del materiale metallico di armamento spetta al fondo di riserva. Oltre a che, vi è il corrispettivo di lire 3,000 a chilometro di fronte alla metà eventuale, che va a carico del Governo; più lire 200 a chilometro, sebbene per altrettanta somma sia scemato l'obbligo del versamento al fondo di riserva.

Il carico dunque è del Governo; ciò che credo, si sarebbe potuto evitare, addossando l'esercizio puramente e semplicemente alle Società, a norma delle leggi preesistenti.

Queste osservazioni, che ho fatto, sono intese non a distruggere un'opera lungamente preparata, ma perchè il Governo, in altri rincontri, valuti se l'articolo 69 e seguenti dei capitoli approvati con la legge del 1885, possano avere un'applicazione diversa.

Non mi fermerò sul secondo sistema delle costruzioni, cioè della licitazione privata, con anticipazione di somme senza l'obbligo dell'esercizio, avendolo la Commissione ristretto ad una sola linea nuova, lo che equivale quasi ad averlo eliminato.

È un sistema, che, da poco tempo, ha incominciato a far la sua prova; ed io temo, che la riu-

scita non sarà favorevole ai lavori, nè prospera alle finanze dello Stato.

Resta il terzo, cioè la costruzione fatta dallo Stato, con personale proprio, nella totalità dei lavori, senza distinzione fra la sottostruttura e la soprastruttura, e salvo l'esercizio.

Esso si riannoda a tutta la nostra legislazione, in particolar modo, alla legge del 1879, e solamente oggi al principio ammesso ed eseguito, si nota una derogazione con le concessioni proposte.

Che lo Stato intenda direttamente all'esecuzione dei lavori, non ostante le contrarie teorie, è ormai un principio ammesso per le funzioni, ch'è chiamato ad esercitare in forza di leggi; ed io la credo necessaria per formare e mantenere un corpo speciale tecnico, le cui tradizioni gloriose non debbono andar perdute.

Invero, allo Stato è necessario un personale adatto a quel genere di lavori, per poi addirlo al controllo presso le Società concessionarie; come sarebbe anche desiderabile che lo Stato avesse pel controllo dell'esercizio delle strade ferrate un personale speciale, che oggi non è possibile ottenere, essendo tutte le linee esercitate dall'industria privata.

Con la mole non lieve di lavori da costruirsi dallo Stato, il personale tecnico non solo si forma, ma, nel formarsi, si eleva per l'emulazione, che costituisce una nobile gara nei progressi della scienza e dell'arte, emulazione, che oggi è maggiormente stimolata, essendovi, per le costruzioni concesse alle Società, una lotta, in cui tutti gl'ingegni, da una parte e dall'altra, verranno, combattendo, riportare la palma.

Se lo Stato abbandonasse completamente ad altri la costruzione delle strade ferrate, o ne riservasse a sè poca parte, gli mancherebbe, per conseguenza quel personale necessario per esercitare il controllo, ch'è tanto più indispensabile, per quanto minima la sua ingerenza diretta.

E così, cessata la formazione del personale, spariti gli esempi vivi da seguire, sarebbe soppressa ogni azione, perchè, senza guida o senza fine, non vi sarebbe attività, ch'è suo punto di partenza, nè premio, ch'è suo punto d'arrivo, e con l'azione sarebbe estinta la gara, ridotta scintilla che abbaglia, non fiamma che vivifica, fatta cristallizzazione fissa, stabile, fredda, non cristallizzazione viva, chiara, risplendente.

La Francia ha un'amministrazione delle strade ferrate dello Stato, da non confondersi con quella delle grandi compagnie esistenti. Essa ha, dal 1878, una rete propria di 2950 chilometri, di cui

nel 1887, 2610 in esercizio e di questi 300 a doppio binario.

E ciò, non ostante che il capitale occorso pel riscatto, per l'acquisto del materiale, e quello pel compimento delle costruzioni si preveda che salirà a 850 milioni; e non ostante che il disavanzo del Tesoro per gl'interessi del capitale impiegato e del relativo ammortamento, tenendo conto dell'aumento del prodotto netto dell'esercizio di 4 o 5 milioni, si sia elevato a 35 milioni nel 1886 e nel 1887.

Con tutta questa quantità di spese preme alla Francia avere una rete propria, come campo di osservazione, e come esempio di riforme, ma innanzitutto per mantenere il personale tecnico.

Quella rete lo forma, lo rende sperimentato, lo fa dotto, e dalle sue fila esce il personale, che è addetto al controllo dei lavori e dell'esercizio privato, e all'altro dell'esercizio dello Stato.

Le istruzioni ministeriali del 15 ottobre 1881, il decreto del 1882, con cui furono unificate le diverse disposizioni, e il decreto del 20 luglio 1886, che le coordina e le disciplina, riguardano il controllo commerciale e finanziario, di cui non è il caso di parlare, e il controllo tecnico.

Questo sorveglia la via e le sue dipendenze, il materiale fisso e il materiale mobile, la composizione e la corsa dei treni, la partenza e l'arrivo di essi, le manovre e la trasmissione dei segnali, l'accertamento delle circostanze e la conoscenza delle cause degli accidenti.

E, come se questo non bastasse, vi sono alla dipendenza degl'ingegneri, i funzionari del controllo amministrativo, con la missione di verificare l'esecuzione degli ordini dati, di rilevare le irregolarità dell'esercizio, di ricevere i reclami del pubblico, d'ispezionare i tronchi delle linee.

Poi vi sono i Comitati delle reti, composti d'ingegneri per la sorveglianza dei lavori nuovi e di quelli della manutenzione, e degli altri dell'esercizio.

E finalmente, sotto la presidenza del ministro, il Comitato generale del controllo, composto di elementi presi dai Comitati delle reti, per la compilazione dei risultati tecnici dell'esercizio di tutte le strade ferrate.

Quel controllo tecnico riesce efficace, perchè fatto dal personale ammaestrato sulle linee costruite ed esercitate dallo Stato.

Ed a conferma di questo, mi piace qui riportare l'autorità di uno scrittore americano, il quale, in una recente pubblicazione, così dice:

“ Considerando la forte posizione dei monopoli

francesi, è meraviglioso, che quel Governo sia capace di esercitare un controllo tanto efficace, come lo fa.

“ Sotto certi rapporti, questo controllo è veramente ammirevole.

“ Nessun paese ha nella sua amministrazione un corpo d'ingegneri e d'ispettori così bene esercitati.

“ Ma pure guardando le cose sotto il migliore aspetto, vi è una certa mancanza di elasticità. Alcuni bisogni individuali sono sacrificati a regole generali, l'iniziativa individuale ha disegni complessi. ”

Quel personale, arrivato poi all'apice della carriera, fa pubblicazioni preziose, e alle soddisfazioni dell'ufficio aggiunge l'altra della gloria, ch'è premio del lungo lavoro.

Nullam enim virtus aliam mercedem laborum, periculorumque desiderat, praeter hanc laudis et gloriae. (Bene!)

Sulla parte finanziaria, io non mi dilungherò. Lascio ai valenti in siffatta materia il compito di esaminarla con cognizione, ch'è propria di quei gagliardi ingegni; ma farò poche osservazioni, tratte meno dalla proposta in esame, che dalle leggi preesistenti.

Il capitale che occorre per completare la costruzione delle linee, come rilevasi dagli allegati, è in cifra tonda di 1,200,000,000, senza computare in essa le somme complementari da pagarsi all'Adriatica e alla Mediterranea, e senza aggiungere in capitale le rate annue da corrispondersi alle Società medesime e alla Sicula, lo che farebbe ascendere la cifra ad un più elevato importo.

Nelle somme di 1,200,000,000, nessuna linea nuova, meno la Roma-Segni è compresa, e dico ciò, in quanto che la Genova-Asti e la diretta Roma-Napoli hanno il loro atto di nascita. Così che quella somma è relativa a costruzioni ammesse da leggi preesistenti, essendo le convenzioni una modalità per l'esecuzione delle leggi medesime.

Così essendo, la richiesta delle somme, che si veggono tutte allineate in ordine nelle tabelle, non dovrebbe essere soggetta ad alcuna discussione. Essa, onorevole Ercole, poteva esser fatta, quando quelle leggi vennero in esame, non oggi, che trattasi di una conseguenza necessaria, da cui non è possibile sfuggire, siamo legati allo scoglio, donde non è dato staccarsi.

. vetant leges Jovis.

Se vi ha differenza tra le somme contemplate in quelle leggi e le altre supplementari, di cui vi

si chiede l'approvazione, la causa è da tutti conosciuta. Essa, ricordata qui in diversi rineontri, oggi è chiaramente esposta dall'onorevole relatore: ed ora è da augurarsi che da qui ad altri anni non si ripetano simili domande, non solo per le linee, i progetti delle quali furono riveduti, ma anche per le altre, delle quali le perizie, non essendo ora compilate, l'importo ne fu preventivamente elevato in proporzione.

E fo questo augurio, perchè grandi contingenze accompagnano la costruzione di una strada ferrata, e fra le tante eventualità, sino le influenze atmosferiche possono portare a risultati non preveduti.

D'altronde le popolazioni, alle quali furono fatte delle promesse, non debbono preoccuparsi della maggiore o minore somma, che richieggono le costruzioni; non debbono preoccuparsi delle necessità del bilancio. Esse domandano l'adempimento delle promesse loro fatte, ch'è pure debito di onore mantenere.

E non debbono preoccuparsene, poichè hanno pagato e pagano le somme, che erano richieste per provvedere alle necessità del bilancio, che quelle stesse leggi creavano.

Quando a norma della legge del 1879 doveano, per le costruzioni ferroviarie, iscriversi nel bilancio passivo i 60 milioni annui, i quali costituivano una nuova maggiore spesa, la maggiore entrata per farvi fronte, gravò con altrettante imposte maggiori sulla loro economia.

Il contrario non era possibile; poichè la legge di contabilità del 22 aprile 1879, agli articoli 28 e 31, prescriveva d'indicare i mezzi per provvedere al pareggio dell'entrata con le spese, e la nuova del 17 febbraio 1884 ripete le prescrizioni medesime, agli articoli 30 e 37: e a questi mezzi fu provveduto, perchè noi sempre udimmo dire da voce autorevole ed ufficiale, che il pareggio vi era.

Ed ora che la quantità delle somme è cresciuta del doppio della prescritta, donde ricavarla?

I proventi delle strade ferrate non ci presentano oggi eccedenza tale da poterla investire alla costruzione diretta delle linee, nè il bilancio ci offre opportunità a provvedervi.

Non vi è quindi che la emissione delle obbligazioni ferroviarie, emissione disposta e regolata da leggi. Si potrà far quistione se sia più opportuno emettere rendita pubblica, invece di questo titolo speciale, il cui tasso d'annualità supera oggi quello della rendita: si potrà discutere se sia più vantaggioso ricorrere ad un titolo apprezzato, ricevuto in tutte le Borse, negoziato quasi alla pari

ovunque; a fronte di un altro nè prescelto nè favorito dai mercati esteri.

E questo è stato oggetto di esame della Commissione, la quale ha ritenuto preferirsi questo titolo speciale all'altro più antico e più comune.

Sarà tutto questo un modo diverso di contrar debiti; ma non è possibile pensare alle costruzioni, e specialmente a quelle che richieggono somme sì rilevanti senza far prestiti.

Non siamo nella barca sul mare di Tiberiade, nè vi è alcuno che c'indichi di gettare la rete a destra piuttosto che a sinistra. (*Bene!*)

Legheremo, è vero, alle generazioni future una quantità di debiti resi necessari per la costruzione delle strade ferrate, ma esse ammireranno il nostro ardimento, e, vedendo elevato il grado delle proprie condizioni economiche, ci saranno grate, ricordando, come ricordiamo noi, che *audendo atque agendo, res Romana crevit*.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici disse a noi, che non avrebbe appaltato neppure un metro di nuove ferrovie, senza che la posizione contabile non fosse rischiarata; queste parole suonarono acerbe, ma erano necessario.

Inoltre questa notevole sosta di lavori, e questa diminuzione grave di essi, peggiorata dalle condizioni del credito hanno prodotto e producono un malessere generale.

E perchè questi danni si riparino e si arrestino, è opportuna l'approvazione del disegno di legge, il quale, salvo qualche spiegazione, che l'onorevole ministro darà, e salvo qualche emendamento da introdurrevi, risponde alle legittime aspettative del paese.

Esso, proposto dal Ministero, e migliorato dalla Commissione, vi si presenta formulato: con la saggezza, che rischiarava la posizione; con la prudenza, che misura l'ardimento; con la risoluzione, che affronta le difficoltà.

E quando la proposta avrà avuto la vostra approvazione, e sarà legge; come quei soldati, che, sicuri, dall'alto del sacro monte, vedendo il mare, gridavano: " il mare, il mare, " e con gioia si abbracciavano; le popolazioni liberate dai dubbi che le affaticavano, saluteranno festanti l'opera vostra! (*Vive approvazioni — Molti deputati si recano a stringere la mano all'oratore*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

Fili-Astolfone. Io, per ristabilire l'equilibrio turbato, dirò una sola parola; anzi farò una semplice dichiarazione ed è questa che rinunzio a parlare. (*Bravo!*)

Mi riservo di fare le mie osservazioni agli ar-

ticoli opportuni del presente disegno di legge, del quale del resto non intendevo combattere il principio informatore.

Questo per guadagnar tempo, appunto perchè il lavoro, che abbiamo dinanzi, dovrebbe imporre a tutti di trovar modo di affrettare quanto più è possibile la discussione. (*Bravo! Bene!*)

Con questa intelligenza, rinunzio a parlare.

Presidente. L'onorevole Fili-Astolfone rinunzia alla sua volta di parlare.

Ora spetterebbe di parlare all'onorevole Bacchini, che non è presente.

Perde il suo turno.

L'onorevole Toscanelli...

(*Non è presente*).

Perde il suo turno.

Onorevole De Riseis, Ella probabilmente intende di parlare sulle convenzioni.

De Riseis. Sì, sì.

Presidente. Allora può riservarsi di parlare quando si tratterà delle convenzioni.

Onorevole Prinetti...

(*Non c'è*).

Onorevole Pantano...

(*Non c'è*).

Onorevole Arbib, ha facoltà di parlare.

Arbib. Cercherò di riassumere, nel minor numero possibile di parole, le considerazioni che questo disegno di legge mi suggerisce. Dirò anche francamente che non ero preparato a parlare questa mattina. Ciò costituisce un vero vantaggio per la Camera: perchè, mancandomi alcuni degli appunti che avevo preso, dovrò necessariamente e con manifesto beneficio di voi, onorevoli colleghi, limitare d'assai il mio discorso.

Consentitemi anzitutto di richiamare la vostra attenzione sopra un fenomeno sociale molto comune, nella grande lotta per l'esistenza. Capita molto spesso (e ognuno di voi potrà averne degli esempi) che uno o più individui sogliano intraprendere una industria, senza avere tutte le doti necessarie, tutti gli accorgimenti indispensabili per esercitarla. Vanno avanti un anno, un anno e mezzo, due anni, e naturalmente, appunto perchè sono inesperti, perchè non hanno saputo prevedere tutte le difficoltà, calcolare tutti i danni che s'incontrano nell'esercitare una industria, dopo due anni, trovano che in vece del guadagno sperato, sono esposti a gravi perdite.

Che cosa succede allora in moltissimi casi? Se questi industriali hanno forza e fermezza, riescono a riparare tutto il male dovuto all'inesperienza, ad evitare i primi errori commessi ed a far prosperare la loro industria. Se invece sono

dei poveri disgraziati, sprovvisti di capitali, il meglio che possa loro accadere è di cedere ad altri l'opera incominciata. Questi *altri*, naturalmente si giovano di tutte le lezioni avute dai loro predecessori, di tutta l'esperienza da essi acquistata, correggono tutti gli errori nei quali essi erano incorsi, ed allora l'industria cammina e rende largamente.

Ora, se voi mi permettete di dirlo, pare a me che in questa questione della costruzione delle strade ferrate, col disegno di legge che sta ora davanti alla Camera, si mette lo Stato esattamente nella condizione di quell'industriale che, invece di trarre partito per sé dell'esperienza fatta, degli errori inevitabili in ogni opera umana e difficile, si dà per vinto, cede l'opera, si ritira, e lascia che tutti i benefici ricadano su quelli che vengono dopo di lui.

Nel 1879 Governo e Parlamento, premuti da insistenti domande della pubblica opinione, decretarono la costruzione di una rete di strade ferrate. Dopo infinite contestazioni, si venne a questa conclusione: 6,000 chilometri di strade da costruire, e 1,200,000,000 da spendere in 21 anni.

Noi allora soddisfaccemmo ad una reale necessità del paese, ad un vivo bisogno dell'opinione pubblica. Ma, tutti oramai possiamo confessarlo, nessuno oserebbe più disconoscerlo, noi non eravamo preparati ad intraprendere lavori così giganteschi, non eravamo preparati nè sotto lo aspetto finanziario, nè sotto l'aspetto tecnico.

È risaputo da tutti oramai, fu ripetuto le centinaia e le migliaia di volte: non esistevano progetti o ne esistevano soltanto alcuni appena abbozzati; si misero all'asta piccoli tronchi tanto per cominciare i lavori; ma, chi voglia dire il vero, il Ministero dei lavori pubblici non aveva certo un organismo adatto e pronto a soddisfare agli impegni assunti.

Che cosa è nato? È nato precisamente quello che doveva nascere, quello che in casi somiglianti accade ed accadrà sempre, finchè mondo sarà mondo.

Dopo pochi anni e mentre si venivano alla meglio o alla peggio costruendo le ferrovie, si cominciò naturalmente a far un po' di conti, e si vide che la mancanza di progetti debitamente studiati era cagione d'inconvenienti gravissimi, e che mentre s'era previsto di spendere cento, a conti fatti bisognava invece spendere duecento.

Allora fu mestieri far tutto un lavoro paziente, tranquillo, un esame accurato sopra tutti i progetti, un riscontro severo su tutte le previsioni

di spesa e si è finito per riconoscere che per compiere la rete delle strade ferrate, tale quale fu designata dalla legge del 1879, è necessario spendere una somma infinitamente maggiore di quella che si era supposta.

Il fatto per sé stesso naturalissimo produsse dentro e fuori della Camera un'impressione straordinaria, come si dovesse imputare a colpe o ad errori gravissimi, ad insanabili difetti dell'amministrazione, a negligenze volontarie e colpevoli.

Io, dico il vero, non ho mai potuto capire l'allarme suscitato nella Camera e fuori dalla rivelazione d'un fatto, che era già stato preveduto o era almeno prevedibile: perchè per la poca esperienza che ho, ho veduto che quello ch'è successo a noi per le ferrovie, succede sempre, succede in ogni cosa, in ogni paese e quasi per ogni lavoro.

Ecco qua; è seduto accanto a me l'onorevole Raggio; io vorrei fare appello a lui e rivolgergli una domanda.

L'onorevole Raggio ha costruito una splendida villa nella riviera ligure; ebbene io metto pegno che quando egli ha dovuto liquidare i conti della costruzione, molto probabilmente avrà trovato d'aver speso assai più di quello, che da principio credeva di dover spendere.

Questo è un fenomeno assai comune, soprattutto quando trattasi di grandi opere pubbliche, e massime quando queste opere pubbliche si devono fare non già in un solo punto determinato, ma in tutta la penisola, in luoghi molto distanti fra loro, con un lavoro frazionatissimo e con un personale nuovo.

Ma v'è di più: sinceramente, francamente possiamo proprio dire che la legge del 1879 fu applicata talmente male e diede così cattivi frutti, che bisogna ricorrere al salvamento con sistemi del tutto nuovi?

Possiamo noi lagnarci fino al punto di credere che tutto quello che si fece fu mal fatto e che non ci sia salvezza per l'Italia se non si adotta in gran parte un nuovo sistema? Anche qui mi pare che ci sia molta, ma molta esagerazione.

Io ho qui la relazione dell'onorevole Genala ed a pagina 56 leggo che sono stati costruiti e sono in esercizio 2515 chilometri e che sono ora in corso di costruzione 939, il che fa 3454 chilometri.

Una parte forse di questi chilometri non debbono essere attribuiti alla legge del 1879; un'altra parte è stata costruita dall'industria privata; ma in fine credo di non sbagliare, e se sbaglio l'onorevole relatore mi correggerà, affermando

che 3 mila chilometri li abbiamo costruiti o saranno al postutto costruiti nel 1890.

Dunque, noi volevamo fare sei mila chilometri, in ventun'anno; in 10 anni saremo arrivati ad aprirne all'esercizio 3454; che fondamento allora hanno le lagnanze che di continuo si muovono? Sbaglierò forse, ma dacchè, ripeto, trattandosi di opere grandiosissime e di un lavoro esteso in tutta la Penisola, erano inevitabili alcuni errori, soprattutto per quello che riguarda le previsioni della spesa, parmi quasi che si sia fatto un miracolo. Io ho questa opinione che sarà forse erronea, ma che amerei di veder confutata con validi argomenti.

Io credo, e mi permetta l'onorevole Genala di dirlo direttamente a lui, io credo che, se noi non avessimo ceduto ad una singolare tendenza nostra per la quale così spesso amiamo di cambiare i sistemi da capo a fondo, ma avessimo invece seguito l'esempio di altri popoli che quando hanno scelta una determinata via, in essa perseverano, salvo, s'intende, a correggere gli errori che via via si appalesano ed a trarre partito dalle lezioni dell'esperienza, io credo, dico, che se l'onorevole Genala quando è arrivato al Ministero dei lavori pubblici avesse presa ed accettata la legge del 1879 tal quale era, salvo a correggerla dove si mostrava difettosa; s'egli non avesse fin d'allora pensato a cambiare strada e sistema rispetto alle costruzioni ferroviarie; e se l'onorevole Saracco, venuto dopo di lui, avesse ancora continuato a lavorare sulla base della stessa legge del 1879 ed avesse perseverato nella strada che il Parlamento aveva indicata, io credo che quella legge avrebbe dati ottimi risultati ed almeno risultati più che soddisfacenti. Si sarebbero avuti degl'inconvenienti; ma di questi se ne hanno sempre in tutto ed è una pretesa irragionevole quella di farli sparire totalmente mutando e rimutando sistemi! Almeno ci fossero delle ragioni sufficienti per cambiare quelli già sanciti dalla legge per le costruzioni ferroviarie; ma queste ragioni io non so vederle!

L'onorevole Genala può essere ben sicuro che io ho letta la sua dotta ed elaborata relazione con tutta la diligenza che per me era possibile; può darsi benissimo che la scarsezza del mio ingegno non m'abbia consentito di comprenderne tutto il significato, anzi non nascendo, e non ho nessuna difficoltà di dire che trattandosi di progetti elaborati prima da un uomo del valore dell'onorevole Saracco, ed esaminati poi da una Commissione nella quale siedono colleghi nostri in questa materia competentissimi, esito

molto nel pronunciare la mia opinione; parmi che questa mia opinione debba assolutamente mettersi da parte di fronte ad altre opinioni che hanno valore tanto maggiore della mia. Quindi io vi prego di accogliere le mie osservazioni semplicemente come espressione coscienziosa di dubbi; se sbaglio, nessuno sarà più pronto e sollecito di me nel riconoscere il torto mio. Detto questo a scanso di equivoci domando: Le convenzioni ferroviarie che il Governo ha presentato, e sulle quali la Commissione ci consiglia di dare il voto favorevole, è realmente vero che producano tali vantaggi da indurci ad accettarle?

Quali sono questi vantaggi? Io sento dire: assicuriamo per esse le costruzioni delle linee in un tempo determinato. Ne dubito: io prendo le convenzioni come stanno, le ho lette, le ho esaminate, e giudico in base al testo delle medesime.

Ora niente m'autorizza a credere che non si riprodurranno esattamente gli inconvenienti deplorati nel passato; si riprodurranno in minori proporzioni forse, ma non in virtù delle convenzioni, del sistema nuovo, bensì, in virtù dei maggiori studi fatti, delle più accurate previsioni.

Avete stabilito, è vero, in un articolo delle convenzioni che la tale e la tal linea dovrà essere costruita nel tal tempo, anzi la Commissione ha avuto anche cura di aggiungere un articolo per condannare ad una multa la Società concessionaria che non adempie ai suoi obblighi; ma non avete potuto eliminare, ed è quasi impossibile di eliminarla, la cagione per la quale, in fatto di costruzioni ferroviarie, si va incontro a dei ritardi.

Questa cagione, l'onorevole Genala me lo insegna, è precisamente questa che, costruendosi una strada, capita spesso il desiderio o la necessità d'introdurre delle varianti nel progetto stabilito. Ma l'onorevole Genala mi dirà: fermo un momento; leggete le convenzioni, e vedrete che si è pattuito che le proposte di varianti non debbono avere nessuna influenza rispetto all'epoca in cui ciascuna linea deve essere consegnata.

Ma le Società, che conoscono bene come le cose vanno e donde nascono abitualmente i ritardi, hanno avuto cura di fare aggiungere nell'articolo una clausola molto utile per esse.

« Le varianti (dice l'articolo) non potranno venire eseguite senza la preventiva approvazione del Governo. La proposta e l'esame di queste varianti non arresteranno la decorrenza dei termini stabiliti nell'articolo 3, a condizione però che il Governo comunichi alle Società le proprie

decisioni su tali varianti dentro il termine di due mesi dalla proposta. »

Evidentemente qui io veggio la mano degli uomini esperti ed intelligenti che hanno contratto col Governo.

Sta bene, essi dicono, noi vi proponiamo la variante; se voi entro due mesi rispondete, per cagione di questa variante non muta l'epoca in cui la strada dev'essere aperta; ma se voi non rispondete? Or la cosa più probabile è che il Governo, dovendo sopra ciascuna delle varianti consultare i Corpi tecnici e procedere con tutte le formalità volute dalla legge, non dia la risposta dopo i due mesi, ma la dia molto più tardi; e quindi delle due l'una: o voi siete in grado, come Governo, di risolvere la questione delle varianti entro i due mesi, ed allora, anche se costruite da voi, non avreste ritardo; o voi non siete in grado di risolvere la questione entro i due mesi, ed evidentemente neanche le Società vi daranno le linee nel tempo stabilito, e l'articolo delle Convenzioni in cui avete prescritto l'epoca tassativa in cui ciascuna linea deve essere aperta all'esercizio, rimarrà un articolo come ne abbiamo inseriti tanti nei progetti ferroviari, un articolo *pro forma*, ma che non avrà nessuno effetto pratico.

Si è determinato il prezzo. Benissimo, niente di meglio; ma questa determinazione di prezzo non reca alcun vantaggio intrinsecamente legato colle Convenzioni, perchè il prezzo determinato adesso su basi più solide e su più accurati studi, non si altererebbe menomamente, quando anche faceste voi le ferrovie. Naturalmente nel 1879 avevamo tutti delle idee molto sbagliate in fatto di costo delle linee. Adesso però che il problema è studiato meglio, le Società hanno chiesto, ed era ben naturale che chiedessero il prezzo vero, il prezzo giusto, il prezzo che reputano conveniente per la costruzione delle linee e che sarebbe il prezzo che paghereste se la costruzione fosse fatta direttamente dallo Stato.

Ecco, riassumerò il mio pensiero su questo argomento con una ipotesi. Supponiamo che queste Convenzioni spariscono (so benissimo che è una supposizione arbitraria, perchè invece credo che le Convenzioni ed il disegno di legge saranno approvati con una assai notevole maggioranza), ma infine supponiamo, per un momento, che le Convenzioni spariscono, e che tolto dalle Convenzioni tutt'occhè che è parte contrattuale, si formi col resto un disegno di legge distinto, che tutte le disposizioni inserite nelle Convenzioni per garantire l'esecuzione ed il costo delle linee siano

iscritte in quel disegno di legge; ebbene io credo, anzi addirittura sono convinto, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici con la sua attività, con la sua energia, con la sua esperienza degli affari, mediante organismi di Stato abilmente mossi e adoperati, farebbe costruire le linee precisamente nel tempo medesimo, in cui l'esecuzione è promessa dalle Società, e non vi spenderebbe di più di quello che si pagherà alle Società. Dunque nessun guadagno quanto a sollecitudine, nessuno quanto a spesa.

Ma si dice: « Non tenete conto di un altro vantaggio molto notevole, la questione finanziaria. Dal progetto di legge risulta che noi dobbiamo spendere ancora, per completare la rete ferroviaria, 1,610 milioni. Dunque dovendo fare le linee in dieci anni, e volendo lo Stato costruirle da sé, si dovrebbero spendere 161 milioni all'anno. È un carico troppo grave perchè lo Stato possa sopportarlo. Vedete quindi quale vantaggio immenso noi otteniamo affidando, almeno in parte, queste costruzioni alle Società, Società potenti, Società che hanno molto credito, tanto all'interno quanto all'estero, e che possono procurarsi i capitali per costruire. »

Torno a dirlo, mi sento molto perplesso in quello che sto per dire, e non disconosco punto la mia inferiorità di fronte agli uomini che hanno preparato ed esaminato questo disegno di legge.

Ma mi sia lecito almeno di esporre le mie dubbiezze, anche per giustificare in qualche modo la ragione, che con grande mio rammarico, non mi consente di dare un voto favorevole a questo progetto di legge.

Ma è poi vero che le grandi Società vi aiutano molto a trovare i capitali necessari per la costruzione delle ferrovie? O non è vero invece che vi aiutano solo ed in quanto voi Governo date ad esse il mezzo di procurarsi questi capitali?

Io ho fatto un'osservazione molto modesta e semplice, ma che mi pare non sia senza una certa importanza.

Evidentemente decorre un certo lasso di tempo fra l'epoca in cui comincia la costruzione di una linea e l'epoca in cui si apre all'esercizio.

Parrebbe, se fosse vero quello che voi dite, cioè che le Società vi aiutano a trovare i capitali per costruire, che almeno si fossero addossato il carico di trovar questi, ossia di trovare la somma necessaria a pagare la costruzione a mano a mano che si vien facendo.

In tal caso almeno si potrebbe dire, che per 7 od 8 anni non si avrebbe il pensiero di ac-

cattare il danaro, per le costruzioni ferroviarie e di pagarne gli interessi.

Ma sapete invece quale patto le Società hanno fatto inserire nelle convenzioni?

Per non essere esposte, nemmeno al rischio di anticipare il capitale finchè dura la costruzione, si fanno dare una sovvenzione complementare iniziale.

Forse, per la mia ignoranza, io non so se in altre convenzioni ci sia stata mai questa sovvenzione complementare iniziale, ma, credo, sia una cosa nuova.

Ad ogni modo quale è la ragione intrinseca di questa sovvenzione complementare iniziale?

La ragione è questa, che le Società vogliono da voi, Stato, tutta la somma necessaria per pagare gli interessi del danaro che domanderanno al credito per pagare le costruzioni.

Quindi nessun rischio da parte loro; nemmeno l'anticipazione pura e semplice del capitale per la costruzione delle linee loro concesse.

Quando voi, e ciò è evidente, sul bilancio dello Stato, di uno Stato perfettamente costituito e ordinato come il nostro, iscrivetevi a favore di un ente qualunque una annualità di 2,700,000 lire, come date all'Adriatica, e di altrettanto o qualche cosa meno, alla Mediterranea, domando e dico chi è che trova i capitali, l'Adriatica e la

Mediterranea che li domandano al mercato europeo, o voi che garantite l'interesse? E se li domandate da voi, non li avreste ugualmente e forse a migliori condizioni? Sicchè anche questo vantaggio che secondo voi scaturisce dal nuovo sistema, è illusorio, non esiste.

Onorevole presidente, permette che riprenda il mio discorso nella seduta pomeridiana, o vuole che lo continui adesso?

Presidente. Ella desidera rinviare il seguito del suo discorso alla seduta pomeridiana?

Arbib. Sono agli ordini della Camera; ma credo che essendo ormai mezzogiorno, sarebbe più opportuno rinviarlo, per non disturbare troppo a lungo ora i colleghi.

Presidente. Continuerà il suo discorso nella seduta pomeridiana.

Il seguito di questa discussione è rinviato alle 2.

La seduta termina alle 12,5.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1888. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).