

## CLI.

## 2ª TORNATA DI LUNEDÌ 2 LUGLIO 1888

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate — Il deputato Arbib continua il suo discorso — Discorrono pure i deputati Vigoni, Toscanelli, Butini, Del Giudice, Valle, De Riseis e Plastino. = Il deputato Vacchelli presenta la relazione sul disegno di legge per provvedimenti a favore della Cassa pensioni per gli operai. = Il ministro dell'interno presenta un disegno di legge sui provvedimenti pel palazzo del Parlamento. = Il presidente del Consiglio presenta il disegno di legge per la proroga del trattato di commercio tra l'Italia e Nicaragua.*

La seduta comincia alle 2.25 pomeridiane.

**Pullè**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

**Petizione.**

4333. La Giunta municipale di Milano consente nella petizione (n. 4318) della Giunta municipale di Parma, relativa all'ordinamento finanziario delle provincie.

**Omaggi.**

**Presidente.** Si dia lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti alla Camera.

**Pullè**, segretario, legge:

Dal rettore della regia Università degli studi di Bologna — Prima parte del primo volume dell'opera "De Claris Archiginnasii Bononiensis Professoribus," una copia;

Dallo stesso — Statuti pubblicati per cura di quella regia Università, e medaglia d'argento commemorativa delle feste dell'ottavo centenario dello studio in Bologna, una copia;

Dal signor avvocato professore Pietro Pisani Ceraolo — L'enfiteusi come fu, come è, e come dovrebbe essere, una copia;

Dal prefetto della provincia di Forlì — Atti di quella Deputazione provinciale pel 1887, copie 2;

Dal rettore della regia Università degli studi di Parma — Memorie e documenti per la storia dell'Università di Parma nel medio evo, una copia.

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

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

L'onorevole Arbib ha facoltà di continuare il suo discorso.

**Arbib.** Onorevole presidente, ho tentato di dimostrare nel mio discorso di questa mattina che il nuovo sistema di costruzione delle ferrovie in quanto differisce dal sistema sancito con la legge del 1879 non avrebbe apportato quei be-

neficii che se ne speravano. Mantenendomi fermo sullo stesso argomento, aggiungerò alcune poche osservazioni a sostegno della mia tesi. Evidentemente qualora si potesse dimostrare che affidando alle Società una parte delle linee che rimangono a compiersi si può ottenere da esse un prezzo più vantaggioso di quello che si sia ottenuto costruendo a spese dello Stato, o affidando altrimenti le linee all'industria privata, il vantaggio sarebbe di gran momento.

Può darsi benissimo che questo vantaggio sia apparso all'onorevole ministro dei lavori pubblici, nell'atto in cui egli ha stipulato le convenzioni e sia apparso alla Commissione che le ha esaminate.

Ma anche su questo argomento confesso di avere dei dubbi, intorno ai quali sarò ben felice se la parola autorevole del ministro, o la parola del relatore della Commissione, potrà assicurarmi che il torto è tutto dalla parte mia.

Vediamo di procedere per via sperimentale; ossia partiamo da dati di fatto oramai certi, e risaliamo a dati di fatto che il progetto presenta come probabili.

Nella relazione dell'onorevole Genala havvi un prospetto molto accuratamente compilato, intorno al costo delle ferrovie già oramai costruite o prossime ad esserlo; esso si trova a pagine 60, 61 e 62.

Ho esaminato molto attentamente i dati che la Commissione ci ha forniti ed ho veduto che per le ferrovie, costruite a nord del Lazio, ammontanti a 1061 chilometri, la spesa totale accertata (perchè non si tratta più di semplici previsioni) è stata di 293,800,000 lire; per le ferrovie a sud del Lazio, sopra 404 chilometri, la spesa accertata è stata di 94,600,000 lire. Cosicché, in totale, per 1465 chilometri, si è fatta una spesa di 388,400,000 lire. Il che vuol dire che queste ferrovie, che sono state costruite, secondo la legge del 1879, sono costate, in media, 265,000 lire a chilometro.

Questo è un dato che, ripeto, io desumo dalla relazione dell'onorevole Genala. Quale è il costo che voi attribuite alle linee che, discostandovi dal progetto di legge del 1879, affidate alle Società? Anche su questo punto la relazione dell'onorevole Genala ci ha fornito dati preziosissimi, e che possono servire a stabilire un confronto abbastanza fondato. A pagina 167 della relazione trovo che, per tutte le ferrovie che si concedono alle tre Società e le quali misurano, tenuto conto anche dell'aumento del 3 per cento che si concede come tolleranza, e le quali misu-

rano 1090 chilometri, il costo medio di ciascun chilometro sarà di 374,177 lire.

Dunque, voi avete che, per le ferrovie costruite fino ad ora, o dallo Stato o dall'industria privata, avete speso 265,000 lire; per le ferrovie che concedete alle Società, presupponete una spesa di 374,177 lire; differenza fra una cifra e l'altra: 109,177 a chilometro.

Direte (e mi pare che lo abbia già detto l'onorevole Lanzara, questa mattina) direte: non dovette stupirvi di questo maggior costo delle linee che si concedono alle Società, perchè queste linee cadono su terreni i quali richieggono spese eccezionalmente gravi; perchè le gallerie che si debbono costruire sono infinitamente costose; perchè, in fine, è ben naturale che, se le linee presentano maggiori difficoltà di costruzione, il prezzo preveduto per pagarle sia maggiore. Ora io mi permetto di osservare (e giova molto che su questo argomento assai controverso il Parlamento pronunzi una opinione chiara, precisa) mi permetto di osservare che, fra le linee già costruite e delle quali io ho tenuto conto per determinare il costo medio di 265,000 lire a chilometro, havvi in prima categoria, la succursale dei Giovi, la quale per 24 chilometri importa 70,288,000 lire.

Or questo enorme peso di 3 milioni a chilometro per una linea, gettato sopra un piatto della bilancia, compensa, ed in larga misura, tutte le maggiori spese che s'incontreranno nella costruzione delle linee che si concedono alle Società.

Per quanto si vogliano immaginare linee di difficile esecuzione, per quanto si voglia tener conto di inevitabili spese straordinarie, è molto difficile che si venga a compensare in una media generale il prezzo di circa 3 milioni al chilometro!

Dunque per lo meno deve essere argomento d'utile controversia questa sproporzione veramente grave di 100,000 lire al chilometro fra le linee che già sono state costruite e pagate, e quelle che ora si concedono alle Società. Ai miei occhi la questione è molto grave, e dirò francamente il perchè.

Mi sia concesso d'entrare un momento e con tutta la temperanza desiderabile nel lato politico della questione.

Indiscutibilmente, nè credo che alcuno possa negarlo, esiste il dubbio che le linee che noi concediamo alle Società vengano a costare assai più di quello che sarebbe ragionevole che costassero. La dimostrazione che questo non è, non è stata

data in modo così chiaro e lampante da distruggere tutte le obiezioni.

Or quando da un documento ufficiale risulta che fin qui per 1465 chilometri si è speso in ragione di 265,000 lire a chilometro, come volete che la opinione pubblica non si preoccupi quando da un altro documento apparisce che le linee che date alle Società verranno a costarvi 374,000 a chilometro?

Onorevoli colleghi, io dico francamente che trovo meno opportuno, specialmente nello stato attuale dell'opinione pubblica, che si lascino sussistere dubbi di questa natura, che si lasci diffondere la credenza che le Società ritrarranno eccessivi benefici dalle concessioni che hanno dallo Stato.

Sono lontanissimo, anzi ripugnerebbe interamente al mio carattere ed anche a tutti i miei precedenti, non solo come deputato al Parlamento, ma eziandio come scrittore, sono lontanissimo dal farmi eco di accuse triviali e grossolane che soglionsi ripetere intorno a Società costituite da banchieri di primissimo ordine! Ma nessuna persona imparziale può negare che molti nel nostro paese sono amareggiati dal dubbio, dal sospetto che ci siano persone le quali in virtù di concessioni abilmente dallo Stato ottenute, si procurino benefici troppo superiori a quelli che possano legittimamente spettar loro. Or questo, agli occhi miei, è assai grave.

L'ho detto anche stamattina; se lo Società nel fare i loro contratti col Governo avessero realmente concesso delle agevolezze allo Stato; se almeno avessero dimostrato che anche esse affrontano qualche rischio, anticipano qualche somma, meno male! sarebbe un dato di fatto che si potrebbe far valere in loro favore.

Ma dacchè esse hanno procurato (e se hanno difeso l'interesse loro, non so che dire in contrario) con ogni premura di non andare incontro a nessunissimo rischio, di non affrontare nessun pericolo, e d'altra parte si sono assicurate un guadagno che abbiamo ragione di credere superiore a quello che dovrebbero avere, io non mi sento, lo confesso, senza qualche inquietudine.

Capisco benissimo, anzi sono io il primo a dirlo, che contro tutte le supposizioni, contro tutte le accuse, contro le insinuazioni, se volete, sta garante l'altissima e schietta moralità del Governo italiano, rappresentato in questa questione dall'onorevole Saracco, verso il quale non avvi alcuno che non senta la più sincera e profonda stima.

Ma quando i contratti che ci proponete non offrono vantaggi seri e positivi, quando non vi

danno nè la certezza che le costruzioni saranno compiute in un dato tempo, nè che la spesa sarà quella che prevedete e non più, nè un risparmio sicuro su codesta spesa, non comprendo perchè si debbano approvare le convenzioni, accumulando sul Governo e sul Parlamento accuse che, anche quando non sono fondate, lasciano tracce funeste.

Porto opinione che ora che i progetti sono stati studiati e corretti e le previsioni della spesa sono state fatte con maggior cura, si sarebbe potuto e si potrebbe provvedere alla costruzione delle linee che si concedono alle Società, direttamente dallo Stato senza grandi difficoltà e senza ritardi.

Per conseguenza rimango fedele alla legge del 1879, ben inteso, riveduta e corretta nella sua esecuzione, e mi permetto di esprimere l'opinione che sarebbe stato molto meglio di non dipartirsi mai da quella legge.

Ma, si dirà ancora: voi dimenticate un punto importantissimo della questione; tutto l'insieme delle proposte che il Ministero ha presentato alla Camera semplifica di molto l'operazione finanziaria.

Ritorniamo alle cifre di questa mattina.

Si debbono spendere per completare la rete ferroviaria 1610 milioni in 10 anni; 161 milioni l'anno; il disegno di legge che sta dinanzi alla Camera, parte concedendo alle Società, parte facendo che lo Stato costruisca direttamente, parte ammettendo le licitazioni private, mira a rendere sopportabile al bilancio dello Stato questo grave peso.

Or bene, anche su questo punto io debbo fare appello all'onorevole ministro ed all'onorevole relatore della Commissione, perchè si compiacciano di spiegarmi quello che forse io non avrò capito.

Io ho un piccolo dubbio riguardo ai contratti a licitazione privata che mi pare la Commissione, meno che per la linea dalla marina di Catanzaro allo Stretto-Veraldi, abbia abbandonati. (*Interruzione*). Ma in ogni modo questa è una questione secondaria.

Vediamo solo invece tutto il meccanismo dell'operazione finanziaria per concludere se è vero che si ottengano grandi vantaggi quanto al bilancio. Io credo di non ingannarmi prendendo a guida per l'esame di questa questione la pagina 89 della relazione dell'onorevole Genala. Da questa pagina si vede quali oneri graveranno sul bilancio quando questa legge sia approvata dal Parlamento.

Dunque avremo per le spese da fare:

Nel 1888-89, lire 4,550,000; nel 1889-90, lire 13,870,905; nel 1890-91, lire 27,542,947; nel

1891-92, lire 38,164,074, finchè arriviamo nel 1896,97 a lire 87,803,408, nel 1897-98 a lire 91,052,837 e nel 1898-99 a lire 91,052,837. Finalmente nel 1926-27 cominciamo ad avere un sollievo pel bilancio dello Stato riducendosi a lire 63,414,833 l'onere per la costruzione delle ferrovie, che discende poi a 52 e poi a 41 milioni e tante lire nel 1967-68.

Ora io desidero dalla cortesia tanto dell'onorevole relatore quanto dell'onorevole ministro che mi spieghino una cosa. Essi hanno stimato di arrecare un grande beneficio al bilancio dello Stato organizzando tutta la parte finanziaria delle costruzioni ferroviarie mediante emissione di obbligazioni ferroviarie redimibili al tre per cento. In conseguenza, per una lunga serie d'anni, e non sì tosto comincia l'ammortamento delle obbligazioni, il carico che voi adossate al bilancio dello Stato è grave e pesante; solo dopo molto tempo, il carico alleggerisce.

In altre parole, avete per molti anni, e cioè sino al 1926, od al 1928, carichi pesantissimi; poi, fra circa 40 anni, carichi minori.

Ora è possibile (voglio concederlo) che per difetto di studi, e di competenza io dica una eresia finanziaria; ma non so nè posso tacere che a me non pare gran vantaggio l'aver sostituito il debito redimibile al debito perpetuo; e che i contribuenti possano rallegrarsene come di un immenso beneficio, non arrivo a comprenderlo.

Rispetto a questa questione fu detto molte volte, e lo ha detto specialmente l'onorevole ministro delle finanze: bisogna chiudere il Gran Libro del debito pubblico. Questa è stata la buona novella annunciata alle genti!

Oh! niente di meglio, a parole. Se realmente fosse possibile di chiudere il Gran Libro del debito pubblico, se lo Stato potesse esimersi dall'andare incontro a debiti per la costruzione delle ferrovie, è evidente che sarebbe una fortuna grandissima per l'Italia; ma chiudere da una parte il Gran Libro del debito pubblico per aprire dall'altra tanti piccoli libri che rappresentano tanti altri debiti pubblici, io, confesso il vero, non vedo in che possa giovare alla massa dei contribuenti; non vedo nemmeno che beneficio possiate avere dall'emettere obbligazioni al 3 per cento, perchè il meno che pagate di interessi, voi costantemente lo perdetevi nel minore saggio a cui queste obbligazioni sono accettate sul mercato. Aggiungerò di più che, la sostituzione del debito redimibile al debito perpetuo per la costruzione delle ferrovie a me pare non sia nemmeno un atto di giustizia; perchè, se v'è un'opera per la quale parmi legittimo che an-

che le generazioni avvenire sopportino alcuni pesi ed alcuni sacrifici, è certamente quello delle costruzioni ferroviarie, non solo perchè esse si gioveranno delle ferrovie che noi costruiamo con tanti stenti e fatiche, ma perchè se ne gioveranno in una misura alla quale noi non possiamo in nessun modo arrivare.

Fra 40 o 50 anni le condizioni economiche dell'Italia saranno cambiate in meglio, e soprattutto in quelle provincie nelle quali ora stiamo per costruire le ferrovie.

O perchè coloro che potranno in allora, per lo sviluppo economico del paese, giovare di queste ferrovie, in misura infinitamente più larga di noi, non dovranno sopportare una parte dei pesi derivanti dalla costruzione delle linee? Se con fermo passo si procedesse per la grande strada maestra, per quella che in generale gli Stati sogliono percorrere; se invece di creare tanti prestiti speciali, tante diverse emissioni, il collocamento delle quali importa sempre delle difficoltà, decretaste le ferrovie che volete costruire e le pagaste a mano a mano che si vengono costruendo, procurandovi i capitali con emissioni di rendita pubblica, credo che se ne troverebbero meglio lo Stato ed i contribuenti. Sicchè dunque nemmeno rispetto al sistema finanziario, posso considerare il disegno di legge che ci sta dinnanzi come soddisfacente.

Un'ultima osservazione e avrò finito.

Questo progetto, si dice, è destinato a soddisfare ormai a tutti gli impegni che l'Italia ha preso, rispetto alla costruzione delle ferrovie. Ma bisogna dire che in questo mondo, ci sono i fortunati ed i disgraziati. C'è una questione ferroviaria che occupa indiscutibilmente una grandissima parte dell'opinione pubblica italiana, la quale in questo disegno di legge è messa completamente da parte, e la sola cosa che ottenga è una frase dell'onorevole Genala, tutt'altro che rassicurante. " Non restano fuori (dice l'onorevole Genala) che i mille chilometri iniziati con la legge del 27 aprile 1885. "

La Camera non tema che io voglia addentrarmi adesso in una questione d'interessi locali, nè che voglia parlare di alcuna linea in particolare. Non parlerò nemmeno di quelle che mi stanno più a cuore e che sono più vivamente e giustamente desiderate dalle popolazioni che mi onorarono della loro fiducia e del loro voto. Voglio attenermi alla giustissima raccomandazione che fu fatta dall'onorevole presidente; bramo che il mio discorso, buono o cattivo che sia, non possa avere minimamente l'aria di esser fatto per inte-

ressi locali o elettorali. Bensì confido che l'onorevole Genala non avrà completamente dimenticato che fra lui e me, rispetto a questa questione, ci sono dei precedenti.

Io ebbi l'onore, quando egli era ministro dei lavori pubblici, di rivolgergli una interrogazione. Promulgata la legge dell'85, l'onorevole Genala, abbia fatto bene o abbia fatto male adesso non è il caso di esaminarlo, bandì una specie d'appello a tutta l'Italia dicendo: Fate pervenire al Ministero le vostre domande di nuove linee ferroviarie, affinché si veda quali possano essere soddisfatte, a tenore della legge 1885.

Da questo invito generale a tutta la penisola che cosa è nato?

È nato che sono giunte al ministro dei lavori pubblici domande nientemeno che per 6000 chilometri di ferrovie. Io non ho mai potuto leggere l'elenco di queste domande, ma so che esse riguardano linee che si trovano da un capo all'altro della penisola. Si può benissimo, lo so, anche ridere un poco su tutte queste domande di ferrovie, si può scherzarvi su, come se comuni, provincie, consorzi domandassero ferrovie per un capriccio. Soprattutto quando si è ben provvisti di ferrovie, si possono guardare dall'alto in basso i tribolati che non ne hanno! Ma, onorevoli colleghi, il vero è, come io ebbi l'onore di dire un'altra volta in questa Camera, che indiscutibilmente questi 6000 chilometri di ferrovie domandati rappresentano in grandissima parte bisogni reali, rappresentano necessità, rispetto alle quali non potete senza ingiustizia dire: non intendo di occuparmene, o me ne occuperò quando avrò tempo e modo di farlo.

Capisco che vi sono delle ragioni finanziarie di prim'ordine, e che lo Stato deve proporzionare le spese delle ferrovie ai mezzi di cui dispone; ma, via, mi pare che nel momento in cui si domanda al Parlamento l'approvazione di una legge di tanta importanza, e colla quale si soddisfano tanti interessi, non si dovrebbero dimenticare gli altri che pazientemente aspettano, o almeno si dovrebbe avere il garbo di non dire loro: "con questo disegno di legge abbiamo risolto il problema ferroviario, come sta fino ad ora davanti al Parlamento."

È naturale che tutti coloro che in questo disegno di legge veggono la soddisfazione dei legittimi desideri delle popolazioni che rappresentano, ne siano soddisfatti ed anche esultanti; ma spero che essi avranno la bontà di non dolersi se chi si vede (per adoperare la frase dell'egregio mio amico, onorevole Genala) tagliato fuori, se chi si

vede rimandato con Dio a chi sa quando, non può associarsi al loro entusiasmo, non può unire il proprio plauso a quello che essi stanno per tributare a questo disegno di legge.

Io terminerò appunto rivolgendomi ai deputati i quali vi veggono la soddisfazione dei loro vivi e legittimi desiderii.

Siano ben persuasi che le mie parole a tutto possono attribuirsi, fuorchè al proposito di monomare, in qualsiasi modo, le loro giuste compiacenze.

Se io avessi potuto, anche lontanamente, supporre che le mie modeste e semplici censure fossero per nuocere a quella, che essi considerano come una felice soluzione del problema ferroviario, molto probabilmente avrei taciuto, perchè mi rendo conto della loro impazienza; mi rendo conto della loro giusta brama di tornare presso i loro elettori, non già con le vane promesse del passato, ma con qualche cosa che offra, per lo meno, speranza che quelle promesse saranno mantenute.

Credano pure che nessuno desidera quanto me, lo sviluppo delle costruzioni ferroviarie specialmente poi in quella parte della penisola la quale è stata fino ad ora non dirò meno favorita, perchè l'espressione oltrepasserebbe il segno del mio pensiero, ma dirò meno dotata di ferrovie.

Di questo, i miei onorevoli colleghi siano persuasi: accolgano per altro da me, che pure ho combattuto questo disegno di legge, un sincero augurio.

Io auguro loro che tutto quello che io ho detto nel mio discorso, sia erroneo, che la esecuzione dei contratti fatti con le Società, e che mirano più specialmente alle ferrovie del Mezzogiorno, proceda regolare e spedita senza che nessun ostacolo, artificiosamente creato, la intoppi; io auguro al paese che le linee, alle quali si provvede con questo disegno di legge, siano aperte alla data stabilita. Andrò più in là e dirò, per concludere, che se qualcuno potesse infondere nel mio animo la speranza che questo grande fatto si compirà regolarmente, o se potesse con buoni argomenti dimostrarmi che i miei dubbi non hanno fondamento, molto lietamente unirei il mio al loro voto per procurare ad essi una soddisfazione più piena e dar loro la compiacenza di vedere il disegno di legge che sta loro tanto a cuore accolto dalla Camera, non solo con una grande maggioranza, ma col minor numero possibile di suffragi contrari. (*Bravo! Bene!*)

**Presentazione di una relazione e di un disegno di legge.**

**Presidente.** Onorevole Vacchelli, l'invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Vacchelli.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti a favore della Cassa pensioni per gli operai.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**Crispi, presidente del Consiglio.** Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge perchè sia aperto un credito al ministro dell'interno per provvedere alla residenza della Camera dei deputati. (*Benissimo!*)

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro dell'interno della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito.

**Salaris.** Domando che sia dichiarato urgente.

**Presidente.** Se non vi sono osservazioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(*È concessa*).

Spero che domattina potrà questo disegno di legge essere esaminato dagli Uffici.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari.**

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Vigoni.

**Vigoni.** Mi perdoni il Governo se io entro per un istante a scrutare la mente degli Dei: parmi invero che esso debba rallegrarsi assai della notevole diminuzione di iscrizioni fra gli oratori che intendevano parlare su questo disegno di legge, imperocchè dei tre oratori che mi hanno preceduto due, più o meno direttamente, hanno alluso alla costruzione di nuove linee, e ne fecero più o meno direttamente domanda. Se si dovesse seguire questa via, anzichè riparare alla legge del 1879, verremmo a farne un'altra ancora peggiore. Non temano pertanto che io venga a domandare una nuova linea: mi limiterò ad alcune osservazioni sul disegno di legge; le quali saranno anche brevi in quanto che la chiara e competente relazione dell'onorevole Genala mi dispensa dall'entrare in molti argomenti al riguardo.

Io voterò con rassegnazione questo disegno di legge, dico con rassegnazione, avuto riguardo alle condizioni finanziarie del paese, e perchè credo

che sia necessità accettarlo, adempiendosi ad impegni presi formalmente con una legge e che diventano perciò un diritto intangibile, e per far opera di giustizia, restituendo quella perequazione fra i lavori nelle diverse provincie la quale per un complesso di circostanze era stata turbata.

Le considerazioni politiche, a cui allude l'onorevole Genala nella sua relazione, le apprezzo assai, e credo che con questa legge si possano tranquillare tutte quelle popolazioni, le quali a torto o a ragione, aspettano grandi benefici dall'apertura delle ferrovie nei loro paesi.

Ma credo che, oltre alle popolazioni, i loro rappresentanti abbiano bisogno di esser sottratti da quegli eventuali turbamenti, che su di essi si ripercuotono. Credo che il giorno in cui sarà, come suol dirsi, liquidata questa questione, molti di essi respireranno più liberamente.

L'onorevole Saracco ha presentato un piano completo, il quale pare non piaccia all'onorevole Arbib, perchè egli avrebbe voluto che si adottasse un sistema unico e le costruzioni si facessero interamente per cura diretta dello Stato.

Se l'onorevole Arbib avesse detto: io non credo che questa soluzione possa dirsi definitiva, mi sarei trovato d'accordo con lui, perchè vi sono contratti a licitazione, i quali per l'indole loro lasciano sempre qualche incertezza sull'esito finale: per circa il 40 per cento dello sviluppo chilometrico delle linee, che dovranno essere costruite, i progetti non si possono dire definitivi, e quindi può arrivarci qualche sorpresa; ma siccome i progetti attuali, ad ogni modo, sono tutti in uno stadio molto più inoltrato di quello in cui erano i progetti sui quali si fonda la legge del 1879 (intendo per le linee delle quali v'erano i progetti); io credo che, se qualche sorpresa ci fosse, non sarà tale da suscitare gli allarmi che giustamente sorsero l'anno passato, quando furono presentate le prime proposte di maggiori spese ferroviarie.

Il problema è assai complesso, onorevole Arbib, e dovendosi costruire 3043 chilometri di ferrovie, in un periodo di dieci anni, e dovendosi spendere un miliardo e 610 milioni, credo che l'attenersi ad un'unica soluzione non sarebbe stato neanche possibile: attenendosi a tre sistemi di costruzione, c'è maggiore facilità di ripartire l'onere, e non si ferisce così direttamente il credito dello Stato, come si ferirebbe col sistema da lui prediletto.

Non ripeterò le cifre che sono esposte nella relazione, le quali dimostrano chiaramente quale sia il riparto dei lavori e della spesa fra coloro

che son chiamati ad eseguire le costruzioni; ma faccio presente all'onorevole Arbib, che, oltre l'onere di circa 90 milioni, noi avremo, in forza dell'articolo 5 della legge, l'onere di 25 milioni in più delle somme attualmente stanziato, per la provvista di materiale mobile, e l'onere della provvista di armamento che ascenderà a 23 o 24 milioni.

Di più, dovremo affrettare la soluzione del problema relativo al completamento delle linee che sono già in esercizio; problema che diventa sempre più difficile a risolversi per lo inatteso sviluppo del traffico. Noi dobbiamo rallegrarci di questo sviluppo del traffico e considerare come lautamente impiegato il denaro speso nel completamento delle linee, ma dobbiamo però anche tener conto delle ingenti somme che occorrono per pagare immediatamente delle spese i cui frutti non rientreranno che lentamente in appresso: dobbiamo calcolare che la sola Società del Mediterraneo, se non erro, domanda 172 milioni d'opere di completamento, dei quali, più di 100 vorrebbe che fossero spesi nel periodo di 6 anni; che l'Adriatica, per quanto a me risulta, non ha fatto domande ancora, ma che le sue domande potranno aggirarsi intorno alla stessa somma; che la Sicula, per ora, non credo che possa aver bisogno, ma che questi (me lo auguro) potranno affacciarsi presto, per effetto dello sviluppo sempre crescente del traffico sulle sue linee; e che, tutti questi bisogni, siano pur esagerate le domande delle Società (siano pur ridotte alla metà o ai due terzi) sono di tale entità, da mettere in pensiero chiunque.

**Arbib.** Non si rimedia a nulla.

**Vigoni.** L'onorevole Arbib dice che non si rimedia a nulla; ma si evita di caricare sul bilancio dello Stato una ingente mole di spese. Quando la spesa viene ripartita, naturalmente il credito delle Società viene in aiuto allo Stato; le obbligazioni, che emettono le Società, hanno una doppia garanzia, essendo sostenute indirettamente dal credito dello Stato oltrechè dal credito industriale delle Società medesime.

Del resto, io non sono solo in quest'idea, ma l'ho comune con uomini i quali hanno certo grandissima competenza, e posso citare a questo proposito, un brano d'uno scritto di Léon Say intorno agli effetti finanziari del piano ferroviario Freycinet. Egli si esprime nei termini seguenti:

“ Immobiliser tous les ans des capitaux plus considérables que ceux que le commerce et l'industrie ou l'épargne sont en cas de fournir c'est

preparer pour un avenir très rapproché une crise redoutable. „

Ora le statistiche nostre fanno aumentare i risparmi a circa 80 milioni l'anno: il ministro Freycinet presentò un programma, che non dirò che noi abbiamo copiato, ma l'abbiamo troppo imitato nel 1879, con la legge alla quale l'onorevole Arbib desidererebbe di ritornare.

La Francia poi se n'è lavata le mani, come si dice, cercando di uscirne per il rotto della cuffia largamente valendosi delle Società concessionarie.

Il riparto dei lavori in ordine alla durata, presentato dall'onorevole Saracco, fu di poco allargato dalla Commissione; io avrei desiderato che fosse stato allargato di più, avrei desiderato che l'onere derivante si fosse ripartito in un numero d'anni maggiore; che fossimo andati almeno fino al 1900, limite che stabilisce la legge del 1879.

Lo voterò per altro come sta, e spero che nella sua attuazione si potrà guadagnare qualche tempo, poichè i fondi credo che non verranno mangiati, come suol dirsi, nè in erba, come si è fatto sino ad ora, nè si mangeranno in fieno, ma verranno tenuti in serbo a seconda del fabbisogno.

Esporrò anche un altro desiderio, ed è che si pensi a concentrare maggiormente i lavori, distribuiti in largo periodo di tempo per ciascuna linea.

Le tabelle, signori, sentono un poco del vizio delle precedenti tabelle del 1881-82: allora si è voluto contentare un po' tutti, si assegnarono e si cominciarono i lavori su troppe strade ferrate tanto perchè in ogni provincia ed anche in ogni circoscrizione o collegio elettorale vi fosse qualche tronco di ferrovia iniziato. Io credo che dobbiamo metterci per l'avvenire sopra un terreno molto più serio e più pratico: quando si incomincia una ferrovia la si conduca a termine nel più breve tempo. Così facendo, si risparmiano molte spese generali, i lavori procederanno più regolarmente, ed economicamente: si avrà il vantaggio di aprire d'un tratto tutta la linea quando sia fatta od almeno se ne aprirà qualche tronco di tale importanza da recare un certo utile alle popolazioni non solo ma anche al Governo per ciò che riguarda le spese di esercizio, od almeno se ne diminuirà la spesa.

A che pro quei tronchi o tronchetti, campati in aria per compiacere agli abitanti del luogo, cui non parrà vero di vedere correre la macchina sul binario, ma che poi non si sognano di servirsene?

Essi sono un peso per le finanze e quasi un fatto ridicolo.

Ho parlato chiaro, col cuore in mano come suol dirsi, e spero d'essermi rivolto non del tutto invano al ministro dei lavori pubblici sapendolo innanzitutto uomo di cuore ed amico del vero: spero che nell'applicazione della legge, egli vorrà tener conto di queste considerazioni le quali non sono animate da altro spirito che da quello di vedere le cose camminare col maggior vantaggio del paese e col maggior risparmio del pubblico danaro.

Così io credo che si possano anche fare delle economie nelle costruzioni. Non parlo delle costruzioni affidate alle società: queste si trovano ormai vincolate da un contratto o convenzione che dir si voglia, nella quale si stabilisce anche l'esecuzione delle opere di completamento, e il fabbisogno della linea è compenetrato nel prezzo per tutta la durata dell'esercizio delle medesime; non è quindi il caso di discorrere di queste costruzioni.

Ma per le linee costruite dallo Stato la cosa muta, nelle quali credo si possa introdurre qualche miglioramento dal punto di vista dell'economia nelle costruzioni.

Le costruzioni economiche di cui molto si è discusso, si possono considerare sotto forme diverse.

Vi sono certe costruzioni economiche, le quali si riferiscono alla riduzione di scartamento dei binari e ad altre note caratteristiche delle ferrovie destinate al piccolo traffico ed a scopi locali. Ma vi sono certe altre economie nelle costruzioni, le quali si riferiscono particolarmente al modo con cui si dovrà esercitare una linea, avuto riguardo al traffico presunto di essa.

E se la linea si esercita economicamente, quando non raggiunga una certa somma di prodotto lordo, può essere anche esonerata dal provvedersi di una quantità di accessori, i quali diventano necessari appunto coll'aumentare del prodotto.

Questo sistema è stato introdotto particolarmente in Austria ed in Germania, ove non soltanto fu applicato a linee nuove, ma anche a linee che già esistevano; e si è spinta la cosa al punto di sopprimere le opere accessorie nelle linee già costruite, mentre vi s'introduceva un servizio economico; si tolsero chiusure, si tolsero siepi, e si vendettero perfino alcune stazioni.

Io non voglio dilungarmi nè tediare la Camera con dettagli che sono troppo tecnici per potere essere discussi qua dentro; mi basta di richia-

mare l'attenzione dell'amministrazione sopra questi fatti, i quali sono abbastanza noti, perchè intorno di essi furono pubblicati rapporti interessantissimi. Cito fra gli altri quelli d'una Commissione Belga e del sotto-capo del servizio ferroviario di Stato in Francia, l'ingegnere Sampité

Si troveranno ostacoli, resistenze nella burocrazia e nelle abitudini; ma queste resistenze bisognerà pure vincerle; anche noi dobbiamo metterci sopra un indirizzo *moderno*, ed abbandonare tutto quello che non è più consentaneo colle esigenze presenti dell'esercizio ferroviario.

Una volta si credeva che le ferrovie dovessero servire unicamente per le grandi comunicazioni; ma un po' per volta ogni Stato non ha potuto a meno di moltiplicare le nuove linee, e di costruire ferrovie di comunicazione di minore importanza. Molte di queste linee, o per considerazioni militari o per altre, non potevano esser costruite coi mezzi economici del tipo ridotto e quindi si dovettero fare con scartamento normale, capaci di portare i treni delle ferrovie ordinarie. Ma da tutto questo complesso di fatti si è sviluppato appunto un sistema di costruzione e di esercizio che è divenuto una necessità dove, come da noi, vi sono linee le quali stentano a rendere 5000, 6000, o 7000 lire a chilometro.

Anzi in Germania sono andati ancora più in là e si sono declassate le linee che rendevano meno di 10,000 lire al chilometro.

Ho detto più sopra che avrei desiderato si fosse repartita la costruzione delle ferrovie in periodi più brevi, i quali rappresentassero dirò così, una costruzione intensiva; e ciò dissi perchè nella tabella A annessa al disegno di legge ho rilevato esservi diverse linee per le quali sono stanziati piccoli assegni per periodi di tempo molto lunghi.

Intorno a questo punto però una discussione, non soltanto sarebbe intempestiva ma impossibile senza la scorta dei progetti tecnici; quindi non la farò. Osservo inoltre che certe linee, le quali per le opere d'arte richiedono un periodo molto lungo di costruzione, potrebbero fare a meno nei primi anni di quegli stanziamenti che non rappresentano la quota concernente la costruzione delle opere di maggiore entità. E così pure sarebbesi potuta procrastinare qualche ferrovia meno urgente fra cui la Genova-Asti e la litoranea Roma-Napoli.

Affermo che la Genova-Asti sarà necessario costruirla perchè ho fede nell'avvenire del porto di Genova: ma quella ferrovia potrebbe anche essere ritardata perchè, aprendosi la Parma-



Spezia, il traffico dell'Italia peninsulare colla valle del Po prenderà di preferenza quell' *istramento*: così pure il commercio tra Genova e l'Emilia potrebbe prendere indifferentemente o da quella parte o dalla parte dei Giovi, secondo il comodo dell'esercizio, visto che le percorrenze sono pressochè eguali pei Giovi e per Pontremoli. D'altra parte la linea succursale dei Giovi sarà aperta forse quest'anno; e allora potremo avere raddoppiata la potenzialità di traffico attuale, e passeranno diversi anni prima che il traffico su quella linea sia tale da assorbire la potenzialità di tutte e due le linee insieme.

Ma siccome il traffico dei Giovi accenna particolarmente al Piemonte, così credo che in avvenire la linea diretta da Genova ad Asti possa essere utilissima particolarmente a vantaggio di quella importante regione.

Questa linea comprende una galleria di circa otto chilometri; io non discuto il progetto sul quale per altro faccio molte riserve, perchè dubito assai che si trovino tutte le facilità di terreno che sono state preconizzate negli studi; ma parmi che i lavori avrebbero potuto ritardarsi sui due tronchi d'accesso, quanto era necessario per aprire l'intera linea in una volta.

Così credo che il giorno in cui sarà fatta la biforcazione della linea interna da Roma a Napoli, la litoranea non presenterà quel carattere di urgenza che le si volle dare tanto da affrettarne la costruzione. Quando la linea interna sia dotata di doppio binario, quando le stazioni siano dotate di sufficiente numero di scambi per fare un servizio celere, credo che la differenza di percorso fra l'una e l'altra linea non debba essere tale da doverne costruire un'altra in questi momenti di penuria finanziaria.

Il tracciato litoraneo, dato che portasse qualche vantaggio di quindici o venti minuti sul percorso, non avrebbe a mio avviso perciò un titolo sufficiente a diventare un Beniamino; quando vi sono altri fratelli i quali hanno aspettato un pezzo e che ora aspirano ad avere la loro parte, già da lungo tempo promessa. Quindici o venti minuti di vantaggio in un percorso di quattro ore non sono gran cosa anche negli affari. D'altronde se, mentre non abbiamo ancora completata la nostra rete ferroviaria, cominciamo ad inaugurare il sistema degli accorciamenti, io non so dove potremo arrivare; troveremo da ogni parte delle diagonali alle linee che congiungono due centri di una certa importanza; e siccome tutta la rete è fatta a triangoli ed a poligoni, anderemo all'in-

finito con tutte queste triangolazioni di secondo di terzo, e di *ennesimo* grado.

Quanto al metodo di esecuzione delle costruzioni, rispondo all'onorevole Arbib che ha spezzato una lancia in favore delle costruzioni dirette per conto dello Stato, e gli dirò che veramente non mi pare che le prove fatte debbano far desiderare questa soluzione, auguro anzi che il Governo costruisca il meno possibile delle strade che si è riservato, e che non voglia usare largamente della facoltà concessagli delle licitazioni private; poichè son d'avviso che, affidate le costruzioni alle Società di esercizio, vi sieno molte garanzie le quali non sono nelle altre forme di contratti; e quindi preferisco questo metodo a quello delle licitazioni private. Aggiungasi che col primo sistema si può sapere e si sa fin da principio dove si va e quanto si spende, cosa che ha sì grande e palese influenza sulle finanze dello Stato, da non necessitare una dimostrazione, fatta e provata, d'altronde, nella esperienza di questi ultimi anni.

Delle costruzioni per parte dello Stato, io, come dissi, auguro che non se ne facciano molte; perchè, in questo caso, si potranno anche fare bene, visto che si è forse esagerato quanto ai difetti delle costruzioni fatte dallo Stato.

Il difetto principale è stato quello di volerne far troppe in una volta; di entrare in campagna senza quadri organizzati; di non aver provveduto a modificare, almeno per questa parte, le leggi di contabilità e di amministrazione, in modo da rendere più spigliata e più sciolta l'amministrazione in questo genere d'affari.

Trattasi di una organizzazione amministrativa la quale deve avere un carattere industriale; e le Società hanno appunto per questo una grande preminenza in confronto dello Stato che dovrebbe creare di sana pianta questa organizzazione industriale; e forse non lo potrebbe per l'indole e l'organismo suo, in un paese costituzionale del tipo che abbiamo.

L'onorevole Arbib trovava esagerati i prezzi. Io per verità, quanto ai prezzi non vorrei pronunziare alcun giudizio; ma gli faccio osservare che tutti i giudizi che si basano sulle medie, non concludono nulla; ed oggi, l'onorevole Arbib, come altri in altre occasioni, si sono sempre basati sopra le medie. A parte la questione d'importanza di una linea pel traffico a cui è predestinata; dei terreni che la linea deve attraversare; delle opere d'arte che sono necessarie, tutte cose che influiscono sostanzialmente sul costo d'una linea, vi sono altre circostanze secondarie le quali pure hanno una grandissima influenza. Se noi pren-

diamo i progetti e li esaminiamo uno per uno, potremo con le perizie di dettaglio vedere il prezzo di queste linee e dire: questo è alterato, questo è equo; ma se vogliamo prendere le medie non avremo che dei termini astratti, e non arriveremo mai ad alcun costrutto.

Ho qui una serie di diversi prezzi che andai raccogliendo in varie circostanze: prenderò di quelli che ha citato l'onorevole Arbib, e gli faccio presente che la Novara-Pino, per esempio, venne a costare 610,000 lire a chilometro: della succursale dei Giovi non ne parliamo per le sue condizioni eccezionali; l'Aosta-Ivrea venne a costare 338,000 al chilometro mentre la Sondrio-Colico-Chiavenna costa 178,000 lire.

Ebbene queste due ultime linee sono ambedue costruite dallo Stato; seguono ambedue il fondo di una valle alpina, hanno presso a poco le stesse opere d'arte, non sono molto dissimili per tracciato e tipo; eppure poste al confronto l'una è stata costruita con maggiore spesa, l'altra con sensibile economia.

Vedete che qui non si tratta di paragonare una costruzione fatta da una Società, con una costruzione fatta dallo Stato: si tratta di due costruzioni fatte, ripeto, dallo Stato; di due costruzioni che hanno avuta l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e di tutti quanti i corpi consultivi che sono chiamati a decidere intorno a queste questioni. E ciò vi prova come sia difficile potere *a priori* pronunziare un giudizio in materia di prezzo delle costruzioni ferroviarie.

A proposito di costruzioni, l'onorevole Lanzara ha detto che desiderava che lo Stato avesse a continuare le costruzioni su vasta scala. Io ho già detto il mio avviso a questo proposito, ma non posso a meno di rilevare un'argomentazione addotta dall'egregio collega. Egli in conclusione ha detto: facciamo le costruzioni per addestrare il personale: così avremo un personale il quale riuscirà abile, e diventerà atto a mantenere una tradizione che fu già gloriosa nelle ferrovie italiane.

Se una tradizione gloriosa c'è stata, questa disgraziatamente si è perduta, si è smarrita completamente; perchè, al periodo delle costruzioni governative sotto la direzione del compianto Bona, succedette un periodo di concessioni alle Società. Ma per verità io credo che, se noi dovessimo seguire il sistema proposto dall'onorevole Lanzara, la formazione di questo personale ci costerebbe troppo cara; poichè costruire strade ferrate per insegnare al personale addetto alle costruzioni, vuol dire spendere per ciascuno di questi

ingegneri che si dovrebbero fare ottimi, somme addirittura enormi.

Prendiamo, io dico, ingegneri abili, paghiamoli quanto è necessario, paghiamoli tanto quanto potrebbero essere pagati da qualsiasi amministrazione privata, e potremo averli esperti come li hanno le Società.

A mio credere, il difetto sta nella organizzazione, che abbiamo, di certi servizi pubblici.

Certi servizi richiedono delle specialità: e non si può pretendere che le specialità, se distinte, abbiano a percorrere la carriera degli uffici governativi, per arrivare ad un modesto stipendio o ad una modesta pensione, dopo aver lavorato trentacinque o quaranta anni e subito i buoni umori e i cattivi umori di tutti i ministri che si sono succeduti, durante la loro carriera, mentre essi possono trovare una posizione agiata e quel che più importa molte soddisfazioni di amor proprio, entrando nelle amministrazioni private.

L'onorevole Arbib si mostrava, od almeno mi sembrò si mostrasse, preoccupato dei guadagni che potrebbero fare le Società, assumendo la costruzione delle strade a motivo dei prezzi che egli giudicò elevati.

Come dissi, non mi pronuncio in materia di prezzi, perchè credo di non avere elementi sufficienti all'uopo; però, da quanto è esposto negli allegati alla relazione, credo si possa desumere con bastante sicurezza, che, ad occhio e croce, questi prezzi non si scostino gran fatto da quello che sarà la spesa reale.

Del resto, le Società sono legate da contratti di esercizio, più hanno l'obbligo di dividere, col Governo, l'eccedenza al 7,5 per cento del beneficio netto.

In materia di costruzioni, non è difficile accertare quali possano essere i benefici che avranno le Società senza fastidiosi controlli, e qualora i guadagni fossero veramente esorbitanti, ci sarebbe sempre il vantaggio di questa salvaguardia, a confronto delle licitazioni private, le quali sono fatte con un impresario che non è altro che l'intermediario di banchieri, e non ha altri rapporti col Governo che quelli del suo contratto. Per la poca esperienza che ho, sono favorevole alle licitazioni, ma alle vere licitazioni private, nelle quali si tratta di vere e pure licitazioni fatte a piccoli lotti, dove aspirano cottimisti i quali lavorano per sè e possono fare una concorrenza schietta e leale; altro caso è fare la licitazione di un grosso affare, al quale non possono aspirare che poche ditte, le quali sono intermediarie di quelli che prestano il danaro; allora credo che il contratto non pre-

sentì tutte quelle garanzie che si possono desiderare.

Credo che questi siano contratti i quali si avvicinano di troppo a quei *forfait* tanto funesti dei quali abbiamo esempi nelle Calabro-Sicule, nelle Liguri, e in qualche altra linea che è inutile ricordare.

Nei contratti viene esclusa la fornitura del materiale di armamento. Questa esclusione io la interpreto, come un omaggio all'industria nazionale, la quale è stata patrocinata dalle Convenzioni con una sovvenzione del 5 per cento sui prezzi; è pure stata patrocinata dalle tariffe doganali con dazi differenziali che la proteggono dal 30, 40 fino al 60 per cento.

Adesso non entro a discutere queste leggi dello Stato: credo che si sia andati anche più in là del dovere, ma cosa fatta capo ha.

Ciò che mi preme di fare osservare è che, parlando non del materiale d'esercizio, ma del materiale di armamento, noi vediamo attualmente, sui listini di Anversa e di Germania, le rotaie a lire 110, 112 franco bordo: esse potranno costare 120 al più a Genova. Sulla base di questo prezzo noi paghiamo altrettanto di costo, più lire 60 di dazio, che fa 180, più il cinque per cento, cioè quasi lire 185, delle rotaie che, prese all'estero, si pagherebbero il 45 per cento di meno.

Quando non si hanno molti danari da spendere, per verità, mi pare che questa protezione sia un poco esagerata e penosa.

Non nego che convenga avere certe produzioni in paese, specialmente le produzioni che interessano la difesa dello Stato. Quanto a queste che sono di carattere industriale, veramente giudico la questione un poco diversamente; ad ogni modo "cosa fatta capo ha", come dissi, ed ora che queste industrie ci sono, non dobbiamo lasciarle cadere.

Il Governo ha assunto un impegno morale verso di esse: ma io vorrei che l'impegno morale del Governo si limitasse a tener vive tali industrie, non sollecitarle e spingerle nella via degli ingrandimenti; perchè, anche per questa via, il Governo finirebbe per ingannarle, stantechè, il giorno in cui esso avrà finito di eseguire le linee, il giorno in cui cesserà questa intensità di lavori ferroviarii, dovrà necessariamente prendere un poco di tregua, nè abbisognerà di migliaia di tonnellate di rotaie. Se ne faranno altre di ferrovie in appresso, ma io spero che quelle che si faranno in appresso non saranno fatte dal Governo; me lo auguro di cuore. Spero

che l'industria privata prenda abbastanza elatèrio per farle da sè.

Ma qualunque sia la sorte più propizia che auguro a codesto sviluppo, noi non arriveremo mai ad un consumo di rotaie, come quello a cui arriveremo in questi pochi anni, nei quali avremo, in media, senza calcolare quelle dell'industria privata, certo più di 300 chilometri di ferrovia all'anno, che dovremo costruire.

Dunque, manteniamo pure viva questa industria, ma per quello che non va al di là della produzione normale di questi stabilimenti, non diamo loro esca a maggiori ingrandimenti con straordinarie forniture.

L'onorevole Boselli, nel 1881, riferendo sul secondo progetto di maggiori spese per le opere di completamento, accennava appunto a questo concetto. Ora che l'onorevole Boselli siede accanto all'onorevole Saracco io spero che tra loro vorranno mettersi d'accordo, e che l'onorevole Saracco vorrà essere benevolo per quello che era pensiero dell'onorevole Boselli, quattro anni fa e credo lo sia ancora.

Ho accennato del mio meglio ad alcuni rilievi che mi erano occorsi nell'esame di questo disegno di legge, ed ora vorrei sottoporre alla Commissione ed al ministro un'ultima considerazione. Noi abbiamo una serie di leggi ferroviarie, da quella del 1879 a questa ultima (il giorno che sarà diventata legge pur essa), le quali si intrecciano le une con le altre, si confondono e mutansi tanto in materia di stanziamenti, quanto in materia di disposizioni esecutive. In complesso, c'è un po' di confusione; ed a me pare che ci sia il massimo interesse a che le cose siano chiarite completamente. L'onorevole Saracco, che prima si è detto liquidatore, e che ora pensa a condurre a termine queste leggi, liquidi anche il *lato morale* di questa questione.

Una volta che le cose siano poste in chiaro, si eviteranno discussioni ed interpellanze alla Camera, si eviterà una quantità di perditempi, e la amministrazione potrà procedere molto più sciolta e piana per una via chiara. Quindi sottopongo tanto alla Commissione, quanto al Governo, la proposta di coordinare tutte queste leggi, e di ridurle come suol dirsi in frase burocratica, ad un testo unico, in modo che da una legge sola si sappia precisamente quel che sarà in avvenire. Il passato lasciamolo: acqua passata non macina più, come suol dirsi; ma, per l'avvenire, credo che sia importantissimo prendere questo provvedimento.

Ed ho finito. (*Benissimo!*)

**Presidente.** L'onorevole Toscanelli aveva perduto stamane la sua volta. Ora l'onorevole Del Giudice gli cede la sua.

Onorevole Toscanelli, ha facoltà di parlare.

**Toscanelli.** Nella mia vita parlamentare, ho avuto l'onore di fare parte di tre Commissioni che si sono occupate di gravissime questioni ferroviarie, di una fui anzi nominato relatore (ufficio a cui rinunziai); ho letto e studiato moltissimi libri di argomento ferroviario; credo quindi d'essere abbastanza competente per esaminare un contratto ferroviario.

Perciò, siccome non sono affatto oppositore sistematico, nè ho punto il gusto di far passare il Governo del mio paese per un Governo poco onesto, dichiaro francamente che i contratti ferroviari stipulati dal Governo con le Società delle Meridionali, del Mediterraneo, e della Sicula, a me paiono buonissimi contratti, e, nello svolgimento del mio discorso, ne dirò le ragioni, che spero potranno acquietare l'onorevole Arbib, e l'onorevole Pantano il quale, l'altro giorno, interrompendo disse che questi contratti gli parevano lesivi degl'interessi dello Stato.

Nell'occasione del bilancio della guerra parlai di ferrovie considerate dal lato militare, ma il ministro della guerra mi rispose che le mie erano osservazioni assai importanti; ma che quella del bilancio non era la sede più opportuna, e che avrei fatto meglio ad esporle nella discussione dei provvedimenti ferroviari. Mi duole che il ministro della guerra non sia presente; sono lieto però di vedere, al suo posto, il presidente del Consiglio al quale so che la difesa dello Stato sta immensamente a cuore.

Ora a me pare che, in questo disegno di legge, questo grandissimo argomento della difesa dello Stato sia stato, non dirò completamente, ma quasi completamente dimenticato.

Considerandole dal lato militare, le ferrovie hanno un'immensa importanza, per la sicurezza interna di uno Stato.

Cito l'esempio delle Indie, la difesa delle quali, è rimasta vulnerata unicamente per causa di una ferrovia costruita dalla Russia.

Chi si occupa di questioni militari e politiche sa quanto sia erroneo considerare le forze militari della Russia dai risultati che ottenne nel 1878, imperocchè le ferrovie hanno raddoppiato la sua potenza militare per la maggiore facilità che essa ha in questo momento, nel muovere le sue forze.

In Germania ci sono 8000 chilometri di ferrovie a quattro binari, due dei quali sono uni-

camente destinati a scopo militare. Vi sono 9000 chilometri a tre binari, 11,000 a doppio binario, il resto a un binario solo.

Se noi consideriamo l'ordinamento militare della Francia e dell'Austria vedremo che, esso è poco differente dall'ordinamento militare della Germania. E noti bene la Camera: questi paesi non hanno ferrovie littoranee: tranne la Francia in piccola proporzione.

Ora queste linee littoranee, considerate dal punto di vista militare, son tali che su esse la mobilitazione non può assolutamente farsi assegnamento di effettuarla.

Non bisogna già immaginarsi che vi siano in mare bastimenti da guerra che tirino delle cannonate sui treni.

Non è questo il pericolo.

C'è il pericolo che, a meno che non si abbia un'armata doppia di quella dell'avversario, sia impossibile impedire che un avviso rapido, di notte tempo, faccia scendere un certo numero di marinai i quali, colla dinamite, buttino all'aria i ponti e i viadotti delle linee littoranee, di modo che lo stato maggiore considera che la mobilitazione debba farsi unicamente per le linee interne e non per le linee littoranee.

Ma vi è ancora di peggio. I viadotti delle linee littoranee, in alcuni punti, sono stati fatti in modo che un bastimento che si trovi in mare coi proiettili vuoti, può introdurre un proiettile nell'interno del viadotto, e il proiettile esplodente butta all'aria il viadotto e rende inoperosa per molto tempo tutta la linea.

Veramente, nel costruire questi viadotti, bisognava ovviare a questi inconvenienti, ma purtroppo questo inconveniente esiste.

Le nostre linee dorsali, sulle quali si deve fare tutta la mobilitazione, sono molto imperfette, non abbiamo su di esse una potenzialità normale ed uniforme, perchè se, in un luogo vi sono tre linee ed in altro ve n'è una sola, è lo stesso che averne una sola per tutta la percorrenza, per tutta la lunghezza della linea. E qui sento il dovere di dichiarare che molte delle cose che esporrò sono il risultato degli studi di uomini competenti nella materia, e degli studi del nostro stato maggiore.

In caso di mobilitazione se dalla Sicilia si debba trasportare un corpo d'armata con delle migliaia di quadrupedi, bisognerà servirsi della ferrovia litoranea nel tratto da Reggio a Gioia, il quale, essendo piccolo ed avendo vicini i forti dello stretto, potrà anche essere difeso; ma poi

proseguendo da Gioia lungo il mare la difesa della linea diventa completamente impossibile.

Il colonnello Goiran, dello stato maggiore, in un suo opuscolo, dimostra tutti gl' inconvenienti grandissimi che presenterebbe la mobilitazione, quando la linea da Gioia non si internasse o per la valle del Mesima o per Montedoro. Io non starò ad esaminare quale sia preferibile di queste due linee, poichè questa non è la mia partita, ma mi pare che, assolutamente una linea interna sia necessaria se non si voglia compromettere la difesa dello Stato.

È vero che la legge stabilisce la prosecuzione della linea da Gioia in giù, ma è ancora vero che il Ministero dovrebbe ponderare meglio gl' inconvenienti gravissimi ai quali si andrebbe incontro, non pensando un po' meglio alla difesa militare del paese.

La Commissione appunto preoccupata da questa difesa militare, ha mutato la dizione del disegno di legge del Ministero, *Catanzaro-Golfo di S. Eufemia*, linea litoranea, in quest'altra *Catanzaro-Stretto Veraldi* linea interna. E successivamente per andare nella linea interna, secondo gli studi dello stato maggiore, bisognerebbe che la linea dopo di avere incontrato la Catanzaro-Stretto Veraldi, da Marcellinara incontrasse a Cosenza la linea Cosenza-foce del Crati, e da Spezzano, per Castrovillari, raggiungesse Lagonegro. Io sono informato che il Ministero dei lavori pubblici, dopo studi fatti, annette una grandissima importanza alla linea Lagonegro-Castrovillari, linea indispensabile anche pei bisogni economici delle popolazioni di quella zona.

L'onorevole Vigoni ha criticato la linea da Roma a Napoli e, dal lato economico, ha perfettamente ragione. Ma siccome, a parer mio, le linee per Isernia, a causa delle gravi pendenze e delle curve grandissime, non possono trasportare che treni molto brevi, così è necessaria la costruzione progettata della linea Roma Napoli. E giustamente lo Stato maggiore si è opposto che questa linea nuova fosse litoranea dicendo che, senza due linee, in caso che Napoli fosse attaccata, sarebbe impossibile concentrare rapidamente una quantità sufficiente di truppe verso Napoli. Nel disegno di legge del Ministero, da Roma a Segni vi sono due linee; da Segni a Caserta si costruisce il doppio binario e da Caserta a Napoli vi sono due ferrovie, così la linea sarebbe tutta doppia. E l'interesse di queste linee, onorevole Vigoni, è proprio quello della difesa dello Stato. Da Roma a Bologna ci sono tre linee e due passano per Firenze: partono da Orte le linee: Orte Chiusi-Siena-Empoli-

Firenze; Pistoia-Bologna; Orte-Foligno Terontola-Arezzo Firenze Faenza-Bologna.

A Foligno la strada si biforca in due, una segue per Firenze, della quale ho parlato; l'altra per Fabriano Sant'Arcangelo va direttamente a Bologna; ma siccome la potenzialità non è normale, e di qui a Orte vi è un solo binario, invece di tre linee per Bologna, ne abbiamo in fatto una sola.

E noti bene la Camera che altre volte era stato approvato che, sul tronco Roma-Orte, ci dovesse essere un doppio binario, ma poi non se ne fece nulla.

Dunque se vogliamo realmente avere tre strade che congiungano Roma alla Valle del Po, occorre che, da Roma ad Orte, vi siano tre binari, e che ve ne siano due da Orte a Foligno, e trattandosi di un terreno quasi tutto in pianura, la spesa sarà ben piccola.

E noti bene la Camera che siccome Roma non è circondata da paesi molto fertili, è continuo a Roma il movimento dei treni carichi di viveri necessari alla alimentazione della capitale sicchè la potenzialità delle linee, oltre al movimento militare, servirebbe ancora all'approvvigionamento della città di Roma.

Del resto, appunto per rendere più sollecita la mobilitazione, ora si sta studiando la linea Siena-Viterbo-Roma, perchè Roma ha bisogno che ad essa facciano capo moltissime linee, anche per la ragione che essa è fortificata e tutti ne capiscono il perchè senza che io entri in particolari. Mi rincresce che, nella legge, di queste considerazioni militari, tanto il Ministero quanto la Commissione se ne siano occupati assai poco. La linea Lucca Aulla, che è importantissima, era stata dimenticata, ed ora è stata inclusa, ma in modo che a me pare collocata in aria e ve ne dico le ragioni. Tutti coloro che si occupano della questione ferroviaria dal lato militare, annettono una grande importanza alla costruzione delle linee Parma-Spezia e Faenza-Firenze; ma, con grandissimo rincrescimento, devo notare che mentre sono stati spesi parecchi milioni per queste linee, esse non sono ancora complete, sebbene sieno già stati completati gli studi, ed il progetto della Commissione ne proponga gli stanziamenti in modo che queste linee dovrebbero essere ultimate nel 1893. Questo ritardo è deplorabile.

Se fossi sicuro che, per il 1893, non ci sarà la guerra, non ci sarebbe niente di male; ma questa sicurezza io non l'ho; credo invece che il sollecitare di un solo anno la costruzione di queste linee possa avere una importanza grandissima. Sta bene, che le leggi siano buone, ma

poi le leggi devono esser applicate; io, quindi raccomando al Governo di occuparsi della esecuzione sollecita della legge, in quella parte che ha carattere militare.

L'anno passato, parlando di questa questione, feci l'ipotesi che la linea Pistoia-Bologna restasse paralizzata; precisamente quest'anno, nel febbraio, quando c'erano timori di guerra, rovinò un ponte su quella linea, la quale rimase perciò interrotta per un mese; se si fosse dovuta fare una mobilitazione in quel momento, non essendo ancora costruita la linea Firenze-Faenza e la linea di Fossato facendo capo al mare, per la inesistenza della Fabriano-S. Arcangiolo, il ritardo sarebbe stato molto grave per la mobilitazione. Dunque il Governo ci pensi, poichè assume una immensa responsabilità nel ritardare la costruzione della Firenze-Faenza e della Spezia-Parma, le quali linee, con la buona volontà, in un anno od in un anno e mezzo, potrebbero essere ultimate. E quando proprio a questa questione ci si pensasse sul serio, la potenzialità della difesa d'Italia sarebbe raddoppiata, poichè queste linee in realtà rappresenterebbero lo stesso effetto utile, dal punto di vista militare, che si avrebbe aumentando notevolmente i nostri corpi d'armata.

Ma non bastano le linee, occorre ancora il materiale mobile; e se noi confrontiamo un poco la quantità di materiale mobile, che appunto, per la mobilitazione, hanno gli altri paesi, con quella che abbiamo noi, vedremo che la differenza è così enorme da far comprendere, che, per questo difetto di materiale mobile, la mobilitazione viene ad essere molto difficile.

E per fare tutto ciò che ho accennato, occorrerebbe una somma assai inferiore a 70 milioni; invece, a pagina 67 della relazione ministeriale, leggiamo che l'Ovada-Asti, lunga 93 chilometri, costerà 70 milioni, (ossia 752,000 lire a chilometro), sebbene il ministro, nella sua relazione dell'anno passato, dicesse che sarebbe costata 48. Certo innocentemente è cascato in questo errore di fatto; ma il fatto non si distrugge.

Dunque questi 70 milioni si potrebbero spendere più utilmente, nel modo che ho indicato. Secondo le leggi anteriori, ed anche secondo quella dell'anno passato, la Ovada-Asti era alla coda di tutte le altre linee; ora ha preso il primo posto; e la sua costruzione è completamente assicurata; ciò che non si può dire, e ne dirò le ragioni, per molte altre linee di grandissima importanza. Vedo con meraviglia che molti colleghi, i quali si interessano di queste linee e ne conoscono l'importanza, non si preoccupino ab-

bastanza della condizione diversa che è fatta alle ferrovie, la cui costruzione è assicurata da contratti fatti con le Società, e le ferrovie che devono esser costruite con assegno sul bilancio. Quest'ultime, secondo me, sono collocate per aria.

Mi duole molto di fare queste osservazioni, ma corrispondono veramente alle mie convinzioni. E mi duole anche, perchè da molti anni conosco le molte qualità politiche dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e non mi fa piacere di vedergli commettere questo peccato di cuore, perchè egli sostiene che questa strada sia più utile di quello che, a mio modo di vedere, non è.

Vedo con piacere che l'onorevole presidente del Consiglio ha adottato un sistema di Governo per il quale le ingerenze parlamentari nella pubblica amministrazione sono diminuite. Dove egli ha ragione gliela dò: dove non mi pare che l'abbia, non gliela dò. Ed io domando: questa linea Ovada-Asti che viene alla testa di tutte le linee che finonomia abbia?

Ad ogni modo come conclusione delle considerazioni che ho fatto, dal lato militare, presenterò quest'ordine del giorno:

“ La Camera confida che il Ministero presenterà un disegno di legge diretto a coordinare le ferrovie colla difesa militare dello Stato, e passa all'ordine del giorno. ”

Se il Ministero lo accetterà, insisterò; diversamente, no. Ma io, proprio ho speranza che il presidente del Consiglio si occuperà di ciò che riguarda le ferrovie, nei rapporti della difesa dello Stato.

Ed ora, abbandonando l'aspetto militare del problema ferroviario, e volendo esaminarlo sotto altri punti di vista, devo confessare che questo problema mi pare un vero labirinto di Creta, e che non sia facile a tutti trovare il filo di Arianna per poterlo percorrere senza pericolo di smarrimento.

Ad ogni modo, per formarsi un'idea esatta di questo problema, considerato sotto un'altro punto di vista ritengo assolutamente indispensabile di riandare brevemente il passato.

Noi, oggi, nell'applicazione delle leggi del 1879, del 1881 e del 1882, abbiamo una grandissima sperequazione.

Quelle leggi ebbero il valore di due, dal Lazio al nord, ed ebbe il valore di uno dal Lazio al sud d'Italia. Se si guarda il modo col quale hanno proceduto le cose in passato, è facile riconoscere che lo Stato ha pagato moltissimi milioni al di là

del prezzo pel quale erano state accollate le strade. Chi è responsabile di questi due fatti?

L'anno passato, si votarono 121 milioni e alla Camera si disse che il ministro Genala, per il modo con cui aveva diretto la sua amministrazione, era responsabile di questa maggiore spesa, necessaria al completamento delle ferrovie.

Anch'io, l'altro giorno, dissi che l'onorevole Genala aveva parte di questa colpa.

Ebbene, oggi, dopo aver proprio esaminato tutto il problema, ho dovuto riconoscere che l'onorevole Genala non ne ha punta, e che la colpa di questo stato di cose è tutta del suo predecessore, l'onorevole Baccarini.

*Voci.* Non c'è.

**Toscanelli.** Se non c'è, ci dovrebbe essere. (*Si ride*).

La legge del 1879 fu firmata dall'onorevole Baccarini, che successe all'onorevole Mezzanotte.

In quella legge le ferrovie non erano studiate, non c'erano gli studi di dettaglio. Il prezzo era proprio aereo e si calcolò che 1,200,000,000 sarebbero stati sufficienti per costruire le strade nel corso di 20 anni, ma fu poi stabilito che lo stanziamento annuo, per dare esecuzione a quella legge, non avrebbe giammai oltrepassato i 60 milioni. E a chi diceva: voi vi impegnate a costruire strade, delle quali non conoscete l'onere finanziario; il ministro rispondeva: no, non è vero che io dissesti la finanza, perchè il punto fermo è 60 milioni all'anno e perchè 20 anni, credo saranno sufficienti; se poi le ferrovie costeranno di più, impiegheremo, 30, 40 anni, in una parola, quanti ne occorreranno per eseguirle con 60 milioni all'anno.

Considerata la cosa dal lato finanziario, non c'era nulla a ridire.

Con la legge del 1879 non si assegnavano in realtà 60 milioni all'anno, perchè vi erano per liquidazione di lavori anteriori 169 milioni, i quali erano stanziati nei bilanci dal 1880 al 1893 in diminuzione appunto dei 60 milioni. L'onorevole Baccarini, nel 1881, presentò un disegno di legge col quale fu stabilito che le linee di 1ª categoria si sarebbero, nella loro costruzione, affrettate di tre anni, e che gli accollatari avrebbero messo fuori il danaro: avrebbero anticipato le opere, ma che il prezzo delle opere non lo avrebbero ricevuto se non dopo 3 anni. Tutto questo produsse l'effetto che quando si andarono ad appaltare le strade, si appaltarono ad un prezzo assai più elevato di quello che sarebbesi avuto senza questa condizione. Questa disposizione stessa fu, nella legge del 1882, adottata per 8

anni per le strade di 2ª categoria, per 9 per le strade di 3ª categoria. Per modo che, per questa ragione, l'erario ebbe continui danni che continuerebbe ad avere se rimanesse le cose come sono oggi, perchè sopra queste anticipazioni occorre pagare il frutto del 5 per cento; e l'onorevole Gagliardo, nella sua relazione dice: che questi anticipi ascendono a 400 milioni. Il ministro disse che questo frutto del 5 per cento si pagherà sui ribassi dell'asta che calcolava a 113 milioni.

Cosa produssero tutte queste disposizioni? Che l'anticipazione dell'opera pesava moltissimo agli accollatari perchè non ne avevano il prezzo; onde cercavano tutte le maniere di ritardare l'esecuzione, appunto perchè dovevano aspettare i pagamenti: che l'interesse che dovevano pagare gli accollatari era molto maggiore di quello a cui poteva trovare il denaro lo Stato, e per conseguenza gli accollati si facevano ad una ragione molto più elevata. Per conseguenza, gli accollatari facevano cause e fanno tuttora cause di forza maggiore, di infortuni, di escrescenze di fiumi e di progetti imperfetti, origine di tutti questi ritardi; e questo stato di cose portò un grandissimo danno allo Stato, per l'aumento di prezzo, per l'indugio dei lavori, per una selva di liti, che ha incontrato lo Stato, per la rovina di molti accollatari, e per i lamenti grandissimi, che ha emesso il pubblico in seguito a tutti questi ritardi.

L'onorevole Genala, nel 1885, propose e il Parlamento approvò con una legge, che lo stanziamento di 60 milioni fosse portato a 102 milioni, cosicchè considerando la questione dal punto di vista finanziario, oggi l'onere dello Stato è soltanto di 102 milioni all'anno.

I contratti fatti con le Società stabiliscono che le strade devono essere eseguite dalle Società stesse, al prezzo che risulta dagli studi di dettaglio, *a forfait*, qualunque siano le eventualità e gl'inconvenienti che potessero incontrarsi.

Dimodochè oggi la Camera, soltanto per le strade che hanno preso a costruire le Società, è sicura del prezzo che importeranno, e del consequenziale onere che verrà allo Stato; ma per tutte le altre linee, questa sicurezza non c'è affatto; siamo precisamente nella condizione in cui eravamo con le leggi del 1879 e del 1882.

La ragione, per la quale abbiamo dovuto, l'anno passato, votare quella spesa di 121 milioni, e per la quale il ministro ci ha annunziato che se ne dovranno votare molti altri è precisamente questa: che i contratti erano a prezzi unitari, ossia (non lo dico per la Camera, ma pel paese) un tanto il metro cubo di terra, un tanto il metro cubo di

muro; e siccome gli studi erano fatti male, e la quantità dei lavori era molto maggiore, ne risultano, nell'esecuzione, dei prezzi maggiori; vengono gli accollatari e dicono: noi abbiamo stipulato di ricevere il pagamento in ritardo, per la somma contemplata nei contratti, ma non per quella, che non è contemplato. Quindi anche ora accade che tutti questi accollatari bussano alle porte del Ministero dei lavori pubblici per ricevere immediatamente il pagamento delle opere in più, che hanno fatto, al di là di quanto era previsto negli studi e nei contratti.

L'onorevole Genala, venuto al potere, non ha fatto altro che proseguire le linee, che erano già state incominciate dal suo predecessore; ed ha obbedito, mi pare, ad un concetto eminentemente economico; quello, cioè, che parte dei lavori fatti sopra una linea non rimanessero infruttuosi. Naturalmente, siccome il suo predecessore aveva fatto la sperequazione, la sperequazione si mantiene. Di nuovo non ha fatto che quattro strade; strade che era obbligato a fare, perchè le provincie avevano anticipato le somme, queste quattro strade costarono 17 milioni.

Esaminiamo, ora, un po' questa sperequazione fra il Nord e il Sud in che cosa consista.

La totale rete di queste ferrovie complementari è di 4342 chilometri. Di questi, al Nord del Lazio ce ne sono 2093; al Sud, una quantità maggiore: 2249; ossia, 156 di più.

Nel Sud, ossia nel mezzogiorno, nella applicazione delle leggi, sono stati accollati 495 chilometri di ferrovia, per la somma totale di 171 milioni; in vece, nel Nord, il doppio, tanto in chilometri, quanto in spesa: 964 chilometri, con la spesa di 358 milioni. Dunque, una sperequazione immensa vi fu; e la Camera ed il paese la devono conoscere, come devono sapere chi di questa sperequazione è realmente responsabile.

L'onere annuo, che prima era di 60 milioni, e che poi, nel 1885, è stato portato a 102, l'attuale legge lo porta a 160 milioni.

Speriamo che non si aumenti ancora! Perchè, a mano a mano che le condizioni della finanza si fanno peggiori, si aumentano gli stanziamenti relativi alle ferrovie, e per procurarsi questo danaro si ricorre alle obbligazioni ferroviarie. Capisco che oggi è stata fatta una legge per questo, ma in quest'occasione poteva correggersi. È un fatto che, mentre l'onorevole ministro delle finanze crede che, chiudendo il libro del debito pubblico, e creando un titolo nuovo, eviterà che la nostra rendita diminuisca di prezzo, in realtà a grande maggioranza degli uomini d'affari, ri-

tiene che il fatto che vi sono sul mercato e obbligazioni ecclesiastiche, e buoni del Tesoro, e obbligazioni ferroviarie, titoli, che sono molto meno conosciuti della rendita pubblica, produce l'effetto di diminuire il valore della nostra rendita pubblica sul mercato, ed ha in generale un effetto deleterio pel eredito dello Stato quest'abbondanza di titoli di tutti i nomi, di tutte le forme, che si spandono sui mercati europei, di modo che ne viene oltremodo screditata la nostra rendita.

Io dichiaro che ho una grandissima fede nella utilità delle ferrovie. Vedo che, in generale, quest'utilità delle ferrovie è considerata unicamente nei rapporti diretti coll'erario pubblico, ma bisogna considerarla anche in relazione col patrimonio dei contribuenti.

Ammesso che una ferrovia fatta dallo Stato non renda nulla adesso, se questa ferrovia produce un utile al paese, che è attraversato da questa ferrovia, naturalmente lo Stato deve tener conto di ciò, e non deve considerare questa ferrovia come una qualunque speculazione privata.

Dichiaro che in ciò mi pare che si siano oltrepassati i limiti, perchè in politica sono sempre i limiti quelli che bisogna guardare.

Una cosa è buona sino ad un certo punto, ma quando è fatta in proporzioni soverchie allora diventa un difetto ed anche un vizio.

Dunque, mentre è vera la tesi che le ferrovie siano utili in principio generale, io credo che si sia abusato un po' di questo principio, e noti la Camera che si è già spinta la sua esagerazione a tal punto, che si tratta di un totale di 1,600,000,000 che si devono spendere, nelle condizioni attuali del bilancio.

E si noti pure che questa somma di 1,600,000,000 di lire da erogarsi in ferrovie non è tutta fondata sopra studi di dettaglio.

Per molte linee di questi studi non ce ne sono: quindi la realtà della spesa sarà molto, ma molto maggiore dei 1,600 milioni preveduti.

Noi, oltre i 1,600 milioni, vedremo il ministro delle finanze e il ministro dei lavori pubblici, che tutti gli anni verranno a domandarci nuove e maggiori spese non previste per quello che si è verificato a cagione dei lavori.

Per persuadere la Camera di questa verità, farò notare che le seguenti ferrovie: Novara-Pino, Parma-Spezia, Succursale de' Giovi, Aosta-Ivrea, Sondrio-Chiavenna, Treviso-Belluno, Adria Chioggia, Mantova-Legnago, Legnago-Monselice, Zolino-Gallipoli, negli studi di dettaglio erano calcolate in 168 milioni; in realtà sono costate 322



milioni, ossia 154 milioni di più del previsto; in modo che la somma non prevista è di poco inferiore alla somma prevista.

Dunque, onere finanziario maggiore per le strade accordate alle Società, non ce ne sarà. Ma per le altre si illuderebbe molto la Camera se credesse che l'onere finanziario si limitasse unicamente alla spesa di 160 milioni all'anno.

Io ho detto che a me le convenzioni sembravano vantaggiosi contratti; e mi appaiono tali in gran parte per le ragioni, che ho detto testè.

Giacchè le convenzioni sono fatte con le Società che devono costruire le linee, sui prezzi che risultano dagli studi di dettaglio, mentre le linee che sono state costruite direttamente dallo Stato, sono costate sempre molto di più, di quanto negli studi di dettaglio era previsto. Questo serve a dimostrare la bontà dei contratti stipulati con le Società. Vale a dire che questi contratti, che abbiamo fatto con le Società ci costeranno meno. Ed io in questa parte lodo il ministro dei lavori pubblici, e credo, che se il sistema si fosse esteso a tutte le linee, in realtà si sarebbe speso assai meno.

V'è poi da notare un altro vantaggio; ed è che le Società esercitano esse stesse le strade. Quando un accollatario fa una strada e non la deve esercitare, la mantiene in buono stato soltanto per un anno; e sapete cosa accade? Accade quello che si è lamentato nella costruzione della rete Sicula; nella quale la spesa della prima esecuzione in media ascende a 300 mila lire al chilometro e il mantenimento non ordinario, ma straordinario di queste linee nei primi dieci anni costò in complesso la somma di 180 mila lire al chilometro. Cosicchè in definitiva le strade che agli aggiudicatari erano costate 300 mila lire, costarono invece 480 mila lire per chilometro all'erario.

Dunque non è niente esatto il criterio pel quale si desume il prezzo delle strade, dai prezzi ai quali, si sono date nei relativi appalti. Cosicchè io credo che per questa ragione l'onorevole Pantano potrebbe acquetarsi e convincersi che questi contratti ferroviari non sono cattivi, come egli ha supposto e come lo ritiene anche l'onorevole Arbib.

Io non credo che quando vi sono dei contratti abbastanza buoni, sia utile alla cosa pubblica di screditarli e dire cose che possano far supporre che il Governo sia poco onesto quando non è realmente così e quando dal fatto e dall'esame imparziale risulta che da quando esiste il Regno d'Italia, di contratti buoni così non ce ne sono

mai stati; e lo dico io che ho votato contro tutti gli altri contratti, contro tutte le convenzioni, ma che anzi tutto preferisco dire sempre la verità. (*Interruzioni — Ilarità*).

Qui il mio vicino mi parla della Aulla-Lucca che ha dei requisiti di utilità militare e che pur troppo non ho abbastanza considerato nell'esame che ho fatto. Ma l'onorevole Luporini adesso sarà contento, perchè ne ho fatto parola, mentre, ripeto, il non averne parlato abbastanza mi fu dettato dall'amore di brevità.

Ho detto, e questo è il punto fondamentale della discussione, che la costruzione delle linee comprese nelle convenzioni colle Società, era assicurata mentre la costruzione delle altre restava proprio per aria; e chiarirò i motivi di questo mio apprezzamento.

L'onorevole Vigoni dice: almeno quando sarà votata questa legge, ci saranno molti deputati che allargheranno il fiato; ma, onorevole Vigoni, ciò dipende dall'applicazione che ne darà il ministro; i ministri possono quando vogliono fare sempre stringere il fiato ai deputati, che attendano ferrovie, giacchè quando vengono all'applicazione della legge, possono sempre fare o non fare una strada.

Anche nella legge del 1882 c'erano gli stanziamenti linea per linea; anche nella legge del 1882 era assegnata ogni anno la somma ad una data linea e doveva essere spesa.

**Fortunato.** Ma in un capitolo solo!

**Toscanelli.** O uno solo o più capitoli è la stessa minestra; siamo proprio nelle medesime condizioni e nulla è cambiato!

Sono in buona condizione tutte le linee contemplate in modo speciale dalle convenzioni con le Società; ma per le altre è proprio il caso di aver fatto credere quello che non è realmente. Oltre a ciò è impossibile che il Governo nell'applicazione non abbia fatta valere la osservazione tante volte fatta dall'onorevole Gabelli e ripetuta testè dall'onorevole Vigoni, che invece di consumare tutto il danaro, i 160 milioni disponibili, per cominciare tutte le linee, era meglio compierne in 10 anni 6 o 7 alla volta, ma compierle addirittura, essendo ciò più vantaggioso e finanziariamente ed economicamente.

Ma se questo, io osservo, è utile finanziariamente, non lo è pel Governo dal lato parlamentare; perchè sono molti i deputati che di questo o di quel Ministero si accontentano sol perchè trovano in bilancio lo stanziamento per una data ferrovia; cosicchè io credo che, se sono cambiati

i maestri di cappella, la musica però è sempre quella di una volta.

Secondo la legge esistente la linea Genova-Ovada-Asti non è classificata in nessun modo.

*Voce.* Si sa!

**Toscanelli.** Ma lo voglio ripetere; l'onorevole Ercole stamane ha toccato questo argomento, ma non lo ha abbastanza sviluppato. Io desidero che Camera e paese lo comprendano in tutta la sua entità.

Secondo la legge dell'anno scorso, fatta da una Commissione, alla quale io aveva l'onore di appartenere, quella linea era così chiamata all'articolo 3: Genova-Ovada-Acqui-Asti; oggi questa denominazione è cambiata in quella di Genova-Ovada-Asti; e per quali ragioni la Commissione si è presa questa licenza di levarvi Acqui? E ciò mentre nell'articolo della legge c'è questo Acqui. E che? Crede la Commissione e crede il ministro che ha proposto questa linea che non si sappia che essa passa per Acqui? Qui si è violata la legge con una dizione mercè la quale si è soppresso il nome di Acqui.

L'anno scorso sette Uffici respinsero questo disegno di legge, della linea Roma-Palermo della quale diventò tanto tenero in seguito il ministro dei lavori pubblici non si parlava nè punto nè poco, e la Commissione faceva viso assai arcigno a quella strada Ovada-Asti; venne poi la linea Roma-Palermo; io non voglio stare a ripetere quello che dissi l'anno passato, e che, con mio rincrescimento irritò molto il ministro dei lavori pubblici, quando la Commissione e la Camera adottando la dottrina cattolica di fare un male per impedire un male maggiore, approvarono le proposte ministeriali.

Ma la legge dice questa strada deve essere fatta, ma non dice deve essere classificata una delle prime.

L'articolo 11 della legge del 1882 contempla la questione di questa strada, e dice: " che essa sarà proposta con legge speciale, notate bene, non dice sarà fatta; sarà con legge speciale proposta alla Camera, e la Camera relativamente a questa strada avrà la libertà di votarla isolatamente, mentre invece si vuol farla votare in mezzo ad un *omnibus* sul quale il bene è mescolato al male; la legge adunque dice: " con legge speciale quando la ferrovia Genova-Novi renda 150 mila lire il chilometro, e quando le provincie a fondo perduto avessero dato il decimo del valore di tutta la linea che in questo caso sarebbe di otto o nove milioni.

Nessuna di queste condizioni, per quanto il mi-

nistro dei lavori pubblici avesse sostenuto il contrario l'anno passato, si è verificata.

La linea Genova-Novi non rende che 140 mila lire e non 150 mila a chilometro, ed il decimo a fondo perduto, non è stato dalle provincie interessate versato; la legge dell'anno scorso, 24 luglio, non fa altro che dire che rimane approvata, e quanto alla classificazione non dice proprio nulla.

Ora invece è classificata in modo molto sicuro con parecchie altre strade contemplate nella convenzione con la Mediterranea, e sono le seguenti: Velletri-Terracina, che naturalmente interessa molto i romani, Sparanise-Gaeta, Avellino-Ponte S. Venere, Cunec-Saluzzo, Genova-Ovada-Asti senza Acqui, e finalmente una del mio collegio elettorale, Piombino-Cornia. (*Ooh!*)

Io ne sono proprio contento; perchè almeno a questo modo dimostrerò che io non sono un deputato pesce, perchè tutti sanno che il pesce non grida mai; ma ad ogni modo ci sia pure questa Piombino-Cornia, dicano quello che vogliono i miei elettori, io sono persuaso che debba approvarsi la convenzione con la Società Mediterranea, la quale contiene linee che devono essere costruite, come, ad esempio, la Piombino-Cornia e la ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti.

Dunque per queste considerazioni io respingerò l'articolo 2 del disegno di legge; ed a me parrebbe molto bene che quest'articolo 2 fosse votato all'urna, perchè se esso è respinto io allora voto la legge molto volentieri e quando si dovesse provvedere ai fondi necessari per le ferrovie in esso contemplate, meno la Genova-Ovada-Acqui-Asti non ci sarebbe altro che rimandare il disegno di legge alla Commissione, affinché essa, a ciascuna linea, assegnasse gli stanziamenti annui. A questa maniera si risparmierebbero 70 milioni che potrebbero essere spesi molto più utilmente.

Io non contesto che la strada Genova-Ovada-Acqui-Asti non sia utile; anzi dirò che ferrovie inutili non ne conosco; sarà questione di utilità maggiore o minore, ma certamente dell'utilità assoluta ce n'è sempre. Ma bisogna vedere l'utilità relativa di ogni linea in rapporto alla maggiore urgenza di costruirne delle altre, ed anche in rapporto pure dei mezzi finanziari dei quali dispone lo Stato. Ed io credo che se questi due esami si fanno risulterà chiaramente la sconvenienza di costruire ora la Genova-Ovada-Asti.

Quando fu discusso il disegno di legge per la succursale dei Giovi, la quale si distacca da Ronco, e discende a Genova, (da Ronco a Genova c'è la linea attuale la quale nella parte

aperta ha la pendenza del 35 per mille, e nei viadotti del 30 per mille; non ostante i nostri impiegati, con grandissima abilità, oggi hanno fatto avere alla linea Genova-Ronco, una potenzialità tale che rende 140,000 lire al chilometro) quando si discusse della succursale dei Giovi la discussione andò così. Si disse: nel tratto da Ronco a Novi ci sono due binari, ci sono pochissime pendenze, poche curve, dunque il tratto da Ronco a Novi ha tre volte almeno più potenzialità della strada attuale Genova-Ronco; in modo che quando c'è la succursale dei Giovi, non 140,000 lire a chilometro può produrre la strada, per ogni chilometro, ma 280,000.

Cioè il doppio. Dunque questa strada Ovada non occorre assolutamente per il commercio di Genova.

Bisogna anche tener presente le altre osservazioni fatte dall'onorevole Vigoni, cioè che il commercio di Genova diminuirà, quando la Parma-Spezia andrà in esercizio fino alla Spezia, perchè una parte degli approvvigionamenti della Valle del Po si farà dalla Spezia; v'è da osservare che si sta costruendo la Cuneo-Ventimiglia, ed anche da Ventimiglia una parte delle merci che ora vanno per Genova, andranno per Ventimiglia.

Dunque anche per questo rispetto, non c'è bisogno di questa grande potenzialità nelle comunicazioni dirette tra Genova e la Valle del Po. Ora vedere che mentre il paese difetta tanto di ferrovie, e che si vuol riparare alla sperequazione introdotta nel mezzodì, per costruire la Genova-Ovada-Asti, l'anno passato della Roma-Palermo non si parlò nel progetto ministeriale, essa venne fuori dopo per abbracciarsi con la Genova-Ovada-Acqui-Asti, e farla così approvare; io non voglio entrare in troppi apprezzamenti, ma non mi pare che i giusti apprezzamenti siano tali da rialzare il prestigio dell'ente Stato.

In una parola, per riparare alla giustizia offesa, e ad una sperequazione indebita, che è stata fatta verso una parte d'Italia ci si coarta a votare una ferrovia che ha una utilità come di uno a centomila se si raffronta a molte altre. Io capisco che ci siano dei deputati che si acconcino a questo, e ci si pieghino. Ma io sarò di una cattiva natura; cosa volete che vi dica; ma non è assolutamente possibile che possa accettare di votare la legge, qualora non sia respinto l'articolo 2 che si riferisce a questa linea.

La linea è stata votata per legge e deve essere fatta. Ma la faremo quando saranno costruite le altre che nella discussione del 1879 e del 1882

furono ritenute di una importanza tale, da dover avere la precedenza sulla Ovada-Asti.

Per queste considerazioni, se realmente vedessi la Camera un poco più vivace di quello che non mi apparisce, io direi; facciamo le ferrovie unicamente nel mezzogiorno, e terminiamo al più presto possibile le ferrovie militari nel settentrione. Facciamo così giustizia, ma non roviniamo le nostre condizioni finanziarie. Specialmente nell'Alta Italia le ferrovie che si vogliono costruire riuniscono due punti che sono già congiunti da strade ferrate. Per stare un ora o due di meno in strada ferrata si buttano via le centinaia di milioni, come se le casse dell'erario fossero piene, e non si dovesse tastare il polso ai contribuenti.

Se si facesse ciò, che io propongo, ne sarei oltremodo lieto e soddisfatto. Se si voterà contro l'articolo 2, pure ne sarò soddisfatto.

Io credo di aver dato prova alla Camera di avere considerato il problema assolutamente in modo impersonale, perchè se avessi voluto criticare i contratti col preconconcetto di fare: ciò, non mi sarebbero bastate tre sedute. Ma questo sarebbe proprio contro la mia coscienza. Si deve dire la verità, e l'opposizione per l'opposizione, sebbene taluni credano che io sovente sia animato da regioni personali, non l'ho mai capita, e molte volte mi sono sentito rimproverare di non essere coerente a me stesso, e di parlare una volta in favore, una volta contro.

Che volete? quando sono persuaso che una cosa sia fatta bene, sia opera anche di un ministro, nel quale politicamente non ho fiducia, io dico: è fatta bene.

Se, al contrario, mi pare che sia fatta male, anche sia opera di un ministro, nel quale ripongo la mia fiducia, non c'è nessuno che mi possa far stare zitto.

Credo che le istituzioni parlamentari richiedano che si dica tutta la verità e niente altro che la verità.

Ora, che ho detto proprio le cose, come le penso, qualunque sia l'esito della legge, la mia coscienza è perfettamente tranquilla, e sono perfettamente soddisfatto e ringrazio la Camera della benevolenza con la quale mi ha ascoltato. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Onorevole Buttini, ha facoltà di parlare.

**Buttini.** Onorevoli colleghi, io la penso precisamente come ha dichiarato di pensarla l'onorevole nostra Commissione. Il mio concetto si raccoglie in quella proposizione, con cui l'onorevole relatore della Commissione ha chiuso il suo lavoro scri-

vendo: "il disegno di legge, come ogni umana cosa non è perfetto, perchè offre le sue mende; ma nell'insieme pare alla Commissione che possa essere accettato. »

Anch'io ritengo che abbia del buono e non abbia invece quel cattivo, che qualche oratore che mi procedette avrebbe creduto di trovarvi.

Questo disegno di legge è per me buono, perchè risolve completamente il problema ferroviario, quale era stato posto dalla legge del 1879, completata ed ampliata poi da più leggi successive perchè risponde ad un desiderio, che tutti certamente nutriamo di vedere soddisfatti i voti di quelle popolazioni, che, fino ad ora, hanno saputo che ci sono ferrovie nuove unicamente per aver dovuto concorrere a pagare le nuove linee costrutte in altre provincie, senza però averle viste iniziare nelle proprie.

Specialmente quando mi soffermo sulle cifre riportate nel diligentissimo lavoro dell'onorevole Genala e vedo quanta sperequazione vi sia per le ferrovie già fatte od iniziate tra le provincie del sud e quelle del nord (1189 contro 2265 chilometri) mi persuado che questa è legge, che risponde non solamente ad un principio di giustizia, ma ancora ad una buona politica interna. (*Bene!*)

Tuttavia avrei titubato prima di dare il mio voto se avessi creduto di non trovare elementi bastanti per contrapporre ad alcune cifre ed osservazioni addotte contro l'importo dei proposti impegni sia in quest'Aula, sia pure fuori di essa, dopochè la relazione venne, come ben era necessario e desiderabile, abbandonata alla pubblica discussione.

Ho detto testè un distinto oratore che si trattava qui di una legge che imporrà al paese un onere eccessivamente grave ed ingiusto perchè, mentre secondo le tabelle pubblicate a pagina 60 della relazione parlamentare 1061 chilometri al nord e 404 al sud (1465 in tutto) avrebbero costato 388 milioni con una media chilometrica di 265,000 lire, le convenzioni assegnerebbero invece alle Società un corrispettivo di circa 375,000 lire per chilometro.

È rammento altresì che uno degli argomenti principali contro le convenzioni ed anzi contro il complesso della legge venne desunto in alcune recentissime pubblicazioni da un altro dato pure contenuto nella relazione parlamentare, secondo il quale i 2515 chilometri oggidì in esercizio avrebbero costato a conti fatti solo 711 milioni, mentre per i restanti 3900 chilometri si assegnerebbe nel progetto la spesa di 1,610 milioni cor-

rispondente ad un costo chilometrico di almeno 120 mila lire in più.

Permetta l'onorevole Arbib che, senza ripetere le ragioni molto serie e positive addotte ora dall'onorevole Vigoni, io mi soffermi brevemente sulle cifre da lui ricordate per notargli che, se v'era una pagina della relazione dell'onorevole Genala che non fosse da invocarsi, perchè non aveva e non poteva avere nessuna importanza pratica, era precisamente la pagina 60.

Invero l'elenco ivi riferito comprende perfino linee che ancora al giorno d'oggi non sono finite, nè aperte al pubblico, come per esempio la succursale dei Giovi, la Gozzano-Domodossola, appena costrutta ed aperta per 24 su 54 chilometri, la Ferrara-Ravenna-Rimini, la Roma-Sulmona, linea di prossima apertura, ma la cui liquidazione anche in base alle vigenti discipline in tema di collaudo sarà molto se sarà compiuta con lo spirare del 1889.

Come dunque l'onorevole Arbib potè dire non giusta nè equa la somma assegnata per le linee, oggetto delle convenzioni, riferendosi soltanto ad una tabella nella quale si accenna solamente a quanto costarono sino al giorno d'oggi linee delle quali in parte non è terminata ancora nè la liquidazione nè la costruzione, senza sapersi nè potersi sapere ancora il di più che per le medesime si dovrà spendere prima della chiusura del collaudo?

I confronti per essere possibili devono cadere sopra termini eguali. Il costo delle ferrovie appaltate a *prezzo fatto* ed intangibile può confrontarsi solo con quello delle ferrovie *la cui spesa fu liquidata e definita* senza lasciare residui e code di sorta.

Non si può concepire un paragone fra la spesa chilometrica erogatasi per un tronco appaltato a prezzi unitarii e non collaudato nè compiuto e quella fissata per identica lunghezza in quei contratti a *prezzo fatto*, che tolgono ogni possibilità di sorpresa di maggiori spese per opere maggiori o proteste degli impresari.

Potrei ancora qui fare un'osservazione all'onorevole Arbib, ma vi rinuncio perchè essa si innesta in quelle che sto per fare, rispondendo all'obiezione che altri dedusse dal confronto dei prezzi dei 3900 chilometri che restano a compiersi con quello dei 2515 chilometri menzionati a pagina 57 della relazione Genala.

Non dimentichiamo i dati di fatto accertati oramai in modo indiscutibile.

Prima di tutto, la cifra di 711 milioni non si riferisce punto a 2515 chilometri di ferrovie. La semplice lettura degli elenchi che precedono quella

cifra spiega che nei 2515 chilometri si comprendono innanzitutto i 191 chilometri di prima categoria delle linee Rieti-Aquila e Campobasso-Benevento, e gli 87 di seconda categoria della linea da Campobasso a Termoli, e così in tutto 278 chilometri che lo Stato non ha costruiti, ma lasciò costruire dalla Società delle Meridionali, mediante annua sovvenzione chilometrica, in forza della legge 22 luglio 1881, n. 334.

La spesa di 711 milioni si riferisce dunque a soli chilometri 2237, e corrisponde già così ad un costo medio di oltre lire 315,000 al chilometro.

Ma altri elementi di fatto sono ancora da ritenersi.

In questi 2237 chilometri voi trovate una massa di 567 chilometri di linee di 4ª categoria che il Governo non costruì, ma lasciò costruire ai privati od enti morali specialmente nelle provincie dell'Emilia, fornendo loro, in conformità della legge del 29 luglio 1879, i sei decimi del prezzo della strada e del materiale mobile, in base ad un prezzo fissato anticipatamente ed irrevocabilmente.

Per questi 567 chilometri lo Stato non fu costruttore, non incontrò rischi di sorta, e solo si impegnò per 50 o 60 mila lire al chilometro al massimo.

In siffatto modo, l'opera del Governo come costruttore si limitò a 1650 chilometri in circa 9 anni.

Ebbene, tenete conto di tutti questi elementi; tenete conto, che invece le ferrovie di 4ª categoria tuttora da costruire verranno eseguite dal Governo col concorso degli enti morali interessati ridotto ad un quarto della quota primitiva; ritenete che le ferrovie di 4ª categoria eseguite sin qui furono le più facili, che ad esempio nell'elenco delle linee di 4ª categoria, che fa parte dell'allegato B del disegno di legge si comprende la lunghissima ferrovia siculo Castelvetro-Porto Empedocle colle diramazioni Girgenti-Favaro e Naro-Canicatti che misura 210 o 220 chilometri, in terreni continuamente accidentati; e dite poi se possa correre anche in questo aspetto il confronto che sarebbesi voluto fare dagli oppositori.

Ritenete eziandio un'altra circostanza, cioè la diversa composizione della rete fatta e della rete a farsi, relativamente alle linee delle varie categorie. Stralciandosi le linee eseguite dalla Società delle Meridionali in base alla convenzione del 1831, trovasi che le linee di prima categoria compiute a tutt'oggi non misurano che 294 chilometri al nord ed al sud; quelle da costruire invece ve ne rappresentano 649. Completate il

calcolo anche per le altre categorie e troverete (senza computare ancora la Genova-Ovada-Acqui-Asti di 93 chilometri e la Roma-Napoli di 230) fra le linee costruite e finite:

Chilometri	457	di	2ª	categoria
"	766	di	3ª	"
"	710	di	4ª	"
fra quelle non costruite o non finite				
Chilometri	755	di	2ª	categoria
"	1414	di	3ª	"
"	787	di	4ª	"

La legge 29 luglio 1879 assegnava un diverso prezzo alle linee delle varie categorie, cioè in media lire 286,000 a quelle di 1ª, 200,000 a quelle di 2ª, 125,500 a quelle di 3ª, 69,000 a quelle di 4ª, ciò che vuol dire che fra il prezzo di un chilometro di 4ª categoria e quello di un chilometro delle tre altre, correva il rapporto come fra 1-1.82-2.90 e 4.145.

Applicando tali rapporti tutte le linee costruite equivarrebbero a 4,625 chilometri di 4ª categoria, le altre a 8,179. Aggiungete le linee di Genova-Asti e Roma-Napoli della prima categoria.

Non dimenticate neppure che in questa prima categoria si trovano linee per le quali vennero compiuti solo i primi tronchi. Ben sapete che i primi tratti delle grandi linee apenniniche offrono una costruzione assai meno costosa di quelle che si svolgono successivamente fra le catene delle montagne.

Chi, ad esempio, vorrebbe dalla spesa del tronco ferroviario da Parma a Fornovo dedurre il costo chilometrico di tutta la linea Parma-Spezia, la quale infatti (secondo i dati già accertati) verrà purtroppo a costare almeno tanti milioni quanti sono i chilometri della sua lunghezza?

Valutando tutti questi elementi non dee sorprendere un distacco da 315,000 a 400,000 lire all'incirca fra le linee costruite e quelle da costruire; il distacco è conseguenza di grande disparità di elementi e di rapporti.

Del resto io rendo grazie alla Commissione di avere colla sua diligentissima pubblicazione messo noi semplici deputati in grado di controllare e giudicare con pienezza le sue proposte.

La ringrazio soprattutto per avere pubblicato il preziosissimo stato che leggesi alla pagina 140.

Da tale stato ricavasi che nei 1,059 chilometri affidati alle Società, si trovano nientemeno che 133 chilometri di *tunnels* cioè circa il 13 per cento delle reti intere, e più di 25 chilometri e mezzo di viadotti (circa il 24 per mille).

E qui faccio una pausa.

Io avrei capito un'opposizione su questo terreno, se gli opposenti avessero potuto dimostrare che un gruppo di linee già costruito in condizioni complessivamente e precisamente uguali, avesse costato molto di meno.

Invece appena si accennò che c'era anche fra le costrutte qualche linea un po' difficile.

Ma pel confronto non poteva bastare l'esistenza di qualche linea difficile: trattavasi qui del confronto di grandi masse; ed era perciò nel complesso, nelle medie delle due masse che dovevasi indicare e trovare l'identità di condizioni.

Manteniamo la stessa unità di confronto nelle due quantità; solo quando si sarà dimostrata la identità di rapporto fra le tratte facili e le tratte difficili nelle due reti si potrà ammettere l'argomento del confronto.

Questa identità di rapporto non fu dimostrata, non esiste ed è decisamente esclusa dalle cifre che vi ho ricordate.

Le osservazioni qui fatte dagli oppositori erano gravi e dovevano essere esaminate.

Se avessi trovato in esse un serio fondamento vi assicuro che non mi avrebbe nemmeno persuaso a dare il mio voto favorevole, il riflesso opportunamente fatto dall'onorevole Vigoni che il guadagno oltre al 7 1/2 per cento sarebbe stato diviso dalle Società con lo Stato in conformità delle convenzioni approvate colla legge 27 aprile 1885.

Nei concorsi di guadagni promessi o lasciati sperare allo Stato non ho mai avuta una grande fiducia, e anche adesso non ho motivo di mutare di opinione.

Voto invece ora tranquillo il disegno di legge perchè l'esame dei varii dati indiscutibili mi persuase che quelle obiezioni, se certamente improntate ad intenzioni ottime, si appoggiavano sopra criterii inesatti od esagerati e fallaci.

Trovo poi un altro pur notevole merito in questo disegno di legge consistente nel ricorso che col medesimo si propone di fare a vari mezzi e sistemi per accelerare la costruzione della rete ferroviaria.

Ho udito stamane chiedersi dall'onorevole Arbib: "che utilità c'è nello stipulare le proposte convenzioni di costruzione? Forse che anche con la semplice applicazione della legge 29 luglio 1879 non si sono costrutte sin qui dallo Stato le ferrovie?" — Parlino a favore della mia tesi, soggiungeva l'onorevole Arbib, quei 2515 chilometri che l'onorevole relatore scrisse essere già costrutti al giorno d'oggi.

Ma qui avrete già compreso, onorevoli colle-

ghi, che alcuni dei dati che vi ricordai testò pur giovano per rispondere a questa seconda obiezione dell'onorevole Arbib.

Innanzitutto non è esatto il dire che lo Stato abbia già aperti 2515 chilometri di nuove ferrovie al giorno d'oggi: ciò non è esatto perchè, come già avvertii, si devono detrarre le tre importantissime linee di Aquila-Rieti, Campobasso-Benevento e Campobasso-Teroli, che rappresentano già da sole ben 278 chilometri, concesse alla Società delle ferrovie Meridionali con sovvenzione annua; e nemmeno è esatto poi perchè entrano a comporre la suddetta cifra tutte quelle linee di quarta categoria che vennero costrutte dai privati e dagli enti morali specialmente nella regione intraprendentissima dell'Emilia.

Dunque lo Stato non fu per certo così attivo costruttore come parve all'onorevole Arbib: in un periodo di nove anni esso riuscì ad aprire non più di 2500 ma meno di 1700 chilometri di linee complementari; questa è cosa certa e positiva.

Or bene, siffatto risultato può dirsi davvero molto soddisfacente? Nè dobbiamo qui dimenticare quali fossero le cause che diedero luogo ad alcune legittime lagnanze delle provincie dimenticate.

Lo Stato costruttore incominciò per la massima parte le linee più facili. E ciò di leggieri si comprende.

Non si volle certamente far torto a nessuno; solo si pensava forse, per la legittima ambizione di far vedere che si faceva molto e di appagare il maggior numero possibile di interessi, ad aprire sino dai primi anni un notevole numero di chilometri, ciò che portava naturalmente a dare la preferenza alle linee ed ai tronchi più facili sui difficili.

Ma, aggiunte l'onorevole Arbib, col sistema delle Società non riusciamo neanche ad accelerare la costruzione delle linee alle medesime affidate. — In verità, onorevole Arbib, se questo scopo non si ottenesse, io non saprei davvero escogitare un altro sistema per riuscirvi e ben vorrei perciò avere udito dall'onorevole collega la proposta di qualche altro sistema migliore.

Le convenzioni obbligano le Società a costruire in un dato tempo, stabiliscono per la mancanza al contratto una multa abbastanza forte che varia secondo l'importanza dei tronchi dalle 4 alle 30 mila lire annue per chilometro.

E questa mi pare sanzione seria e sufficiente.

Ma l'onorevole Arbib si preoccupa delle difficoltà che possano sorgere mentre già si ese-

guiscono i progetti, e teme che anche col nuovo sistema la semplice proposta di varianti possa dare pretesto ad arrestare indefinitamente i lavori.

Non divido questi timori perchè (come lo stesso onorevole collega con molta esattezza ammise) venne pure convenuto che, se il Governo entro due mesi faccia conoscere alle Società le proprie decisioni, nè le proposte nè l'esame delle stesse varianti valgano a sospendere la decorrenza del termine prefisso per il compimento delle singole linee.

L'onorevole Arbib dubita che il Governo nella maggior parte dei casi trovi modo di adottare una risoluzione in un termine così breve.

Ma, onorevoli colleghi, il termine di due mesi, che pure non è tanto lieve e che venne proposto dallo stesso Governo, non riversa forse una responsabilità gravissima sul potere esecutivo?

Possiamo noi supporre che un ministro a fronte degl'interessi di tante popolazioni e della cosa pubblica istessa voglia a cuore leggero andare incontro a questa responsabilità?

Davvero non lo credo: — comprendo invece che il modo con cui oggidì funziona l'Ispettorato (dove le pratiche spesso giacciono mesi ed anni senza risoluzione) abbia potuto ragionevolmente ispirare all'onorevole Arbib i timori che ci manifestò; ma io non dubito che l'onorevole ministro saprà infondere, occorrendo, nuovo vigore e nuova vita a tale istituzione secondo le dichiarazioni già fatte e ripetute solennemente nei due rami del Parlamento e che troverà modo di assicurare che quei termini, che nell'interesse dello Stato e delle popolazioni che reclamano le nuove ferrovie, vennero equamente stabiliti con rigorose sanzioni, non abbiano da riuscire prorogati per colpa e negligenza dei funzionari dell'amministrazione.

È certo del resto che il sistema delle convenzioni produrrà un vantaggio anche in quanto ai ritardi sinora derivati dalle varianti.

Oggidì avvengono spesso sospensioni di lavori e discussioni di varianti unicamente, diciamo pure, per raccomandazioni politiche ed elettorali: per appagare il deputato A o il deputato B si ordinano visite ed ispezioni, ed intanto lavori importanti si lasciano sospesi per un anno o due finchè si finisce talora per adottare la soluzione più onerosa all'erario.

Mi rammento di aver visto su una linea dell'Italia del Nord sospeso il lavoro di un importante tronco per una questione sorta fra borgate

di uno stesso comune, sinchè le prevalenti influenze riuscirono ad accrescere la spesa per la sola stazione ed i suoi accessi di oltre un milione.

Ora quest'inconveniente non potrà più ripetersi, perchè certamente le Società che hanno interesse a non moltiplicare le spese e ad evitare le multe non perderanno il tempo a fermarsi sopra varianti che siano ispirate solamente a raccomandazioni d'indole elettorale.

Pertanto, sotto tale aspetto, non potrà a meno di verificarsi un miglioramento nella celerità delle costruzioni.

Esaminai sinora quanto si disse contro le nuove convenzioni. Devo ora aggiungere poche osservazioni mie sopra due fatti comuni a tutte le convenzioni; come dovrò infine anche dire una parola relativamente all'ultima parte delle osservazioni dell'onorevole Toscanelli in quanto che quel principio di giustizia che sta a cuore a lui certamente sta a cuore anche a me, e debbo perciò spiegare come in omaggio ad esso io pure voti ciò che egli crede di non dover approvare.

Per certo le convenzioni non rispondono al mio ideale. Io avrei desiderato un sistema per il quale, almeno riguardo all'esercizio, si fosse avuta una completa parificazione tra le reti vecchie e le reti nuove, un sistema che avesse impedita quella certa differenza di trattamento che oggi fa sì che le Società esercenti abbiano interesse a dirigere il movimento sopra le linee vecchie anzichè lasciarlo svilupparsi sulle ferrovie nuove.

Ma comprendo pure che una convenzione, come la si sarebbe potuta desiderare, doveva presentare le sue difficoltà; riconosco che non si poteva sperare di ottenere tutto ciò che si era ottenuto nelle concessioni della rete Meridionale, che comprendeva le linee più proficue cioè quelle che come le grandi ferrovie litoranee e l'importante trasversale Foggia-Caserta alla certezza di un largo traffico accoppiavano ad eccezione di quest'ultima linea la moderazione del costo chilometrico, mentre qui si tratta di linee secondarie che corrono quasi tutte in terreni accidentati con notevoli declivi e costosissime opere, ma che, se come altrettanti rivoli riverseranno nella rete principale un nuovo movimento, dovranno per lo meno attendere lungo tempo prima di vedere lo svolgimento sul loro percorso di un traffico che si approssimi a quello della rete principale.

Bensi ciò che trovo grave e che mi obbliga a fare un'osservazione al Governo è questo: venne opportunamente stabilita una multa per le Società le quali non finiscono le costruzioni nei

termini rispettivamente fissati; il termine parte dal giorno in cui il Governo abbia comunicato alle Società l'approvazione dei piani e profili di esecuzione presentatigli.

Dipende così dal Governo ritardare il principio della decorrenza dei termini col ritardare tale approvazione.

Ma questo ritardo certamente implicherebbe la responsabilità del Governo; ed io mi appago della garanzia che scaturisce da tale responsabilità. Ma c'è un altro momento da considerare. Se la Società non allestisce i progetti nei 6 mesi per le linee di prima costruzione, e nell'anno per le altre, a quali sanzioni intenderà il Governo di ricorrere perchè la causa del ritardo cessi?

Le convenzioni non comminano qui nessuna sanzione speciale; non resta quindi che ricorrere all'applicazione di quelle consentite dal diritto comune.

Vorrei perciò chiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, quale sarà la linea di condotta che in siffatto caso egli intenderebbe di adottare, e se in difetto di particolare sanzione il Governo ricorrerà almeno con energia ai mezzi che la legge comune somministra verso coloro che, avendo fatto un contratto, non si curano poi di adempierlo colla dovuta sollecitudine.

Un'altra dichiarazione ancora desidero (e spero di ottenerla soddisfacente) in ordine all'applicazione delle disposizioni dei contratti relativi alla presentazione dei progetti definitivi e alle proposte di varianti. Queste disposizioni mi hanno alquanto preoccupato.

Le Società saranno qui arbitre di far come meglio credono, attenendosi unicamente ai limiti fissati nelle convenzioni per gli eventuali aumenti di lunghezza e per le pendenze? Io naturalmente credo e sostengo di no. Ciò sarebbe contrario a quella buona fede, che deve regolare l'esecuzione di ogni contratto.

Qui si discussero e pattuirono i prezzi in base a progetti che indicavano precisamente il tracciato seguito dalla linea, il numero, l'ubicazione e la consistenza delle stazioni. Questi progetti formano la base dell'accordo delle convenzioni. Il progetto definitivo e le varianti non possono e non devono avvantaggiare semplicemente un contraente a danno dello Stato e delle popolazioni interessate.

Per me è quindi necessario che il Governo si impegni a non approvare nessun tracciato diverso da quello che fu di base alle trattative; salvo che si convinca che il nuovo tracciato non solo non

riesca di pregiudizio allo esercizio della ferrovia, ma altresì non venga a procurare alle popolazioni servite dal tracciato, che fu la base delle trattative, una condizione peggiore. Così se, ad esempio, la Società costruttrice proporrà una variante per avvicinare la ferrovia di 200 metri all'abitato, la sua proposta dovrà essere la benvenuta, sebbene involgesse a suo favore anche qualche sensibile economia; al contrario, se la variante allontanasse la stazione di altrettanto, la proposta dovrebbe respingersi.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non avrà che da attenersi con fermezza ed energia ai diritti che all'Amministrazione derivano dalla stessa vigente legge sulle opere pubbliche, che all'articolo 219 fa dipendere l'ubicazione delle stazioni dal Governo.

Ben vorrà perciò dichiarare almeno che sempre vieterà l'attuazione di varianti che vengano a deteriorare tale ubicazione.

Persuaso, come già dissi nell'esordire, che il presente disegno di legge debba essere apprezzato nel suo complesso, che nella vita pratica, (quale è e sempre deve essere la vita pubblica) abbia ognora da guardarsi non tanto alle possibilità remote ed alle semplici speranze, quanto alla realtà, non aggiungo altri rilievi in quanto alle convenzioni.

Solo più dirò una parola sul punto nero che credette di vedervi l'onorevole Toscanelli.

Secondo esso dalle convenzioni e dalla legge avrebbe dovuto essere esclusa per cedere il passo ad altre una linea dell'Italia del Nord, che a quanto pare non gode tutte le sue simpatie. Ma prima di tutto, come può volersi fare oggidì una discussione sul merito e sulla sanzione legislativa delle singole linee complementari a fronte di una legge che solo è l'esecuzione dell'articolo 3 della legge 24 luglio 1887, che obbligava il Governo del Re a presentare a scadenza fissa una legge *unica*, la quale provvedesse congiuntamente agli stanziamenti per tutte le linee, compresa quella che non piace troppo all'onorevole Toscanelli? Capisco il giudizio che sulla linea Genova-Ovada-Nizza-Asti avrebbe recato il nostro egregio collega perchè non tutti conosciamo e possiamo conoscere egualmente, per quanto ciò debba essere nei nostri desideri, tutte le regioni del nostro lunghissimo stivale. Epperò appunto credo che, se l'onorevole Toscanelli avesse ben conosciuto e studiato la zona destinata ad essere servita da questa linea, avrebbe fatto grazia anche ad essa, riconoscendo come realmente la medesima riguardi un obiettivo non solamente locale, ma interprovinciale e interna-



zionale. Si tratta di una linea imperiosamente voluta dagli interessi di Genova per assicurare lo sbocco all'immenso movimento di quel porto che è il primo d'Italia e che in pochissimi anni vide raddoppiato il suo tonnello.

Mi rammento appunto di avere nella qualità di relatore dei resoconti amministrativi richiesti alcuni ragguagli all'Ispettorato generale in ordine al traffico delle ferrovie più importanti; una parte del proposto quesito riguardava il reddito chilometrico attuale del tronco da Genova a Novi.

Dall'ottenuta risposta (pubblicata nella mia relazione) sarebbe venuto a risultare che il tronco Genova-Novi avrebbe sin dal 1887 raggiunto, secondo un conto sommario dell'amministrazione il prodotto lordo di 156,000 lire al chilometro — eccedente così di lire sei mila la condizione, prevista dalla legge 5 luglio 1882.

Rammento anzi all'onorevole Toscanelli che già prima, nel timore che questa seconda condizione prevista dalla legge del 1882 tardasse troppo ad avverarsi, le provincie ed i comuni interessati eransi associati per votare i relativi concorsi, partecipandovi le provincie, che si estendono sino al confine occidentale con la Francia.

E doveva così avvenire poichè la nuova linea, innestandosi a Nizza colla ferrovia Alessandria-Cavallermaggiore e ad Asti colla linea Alessandria-Torino, avvicina al porto di Genova, oltre ai circondari di Novi ed Acqui quelli di Asti, Alba, Saluzzo, Pinerolo, Susa e Torino, e l'avvicinamento di Torino vuol dire avvicinamento al Cenisio, avvicinamento quest'ultimo che garantisce lo sviluppo del movimento internazionale fra la Francia settentrionale e il porto di Genova.

Questa linea oltre ad avere pertanto al giorno d'oggi una posizione legale indiscutibile specialmente dopo la legge 24 luglio 1887 risponde ad un grande interesse, e venne specialmente resa necessaria il giorno in cui si adottò il progetto della succursale dei Giovi, che limita la formazione di nuovi binarii al solo tratto del tronco Genova-Alessandria, colla possibilità così di una totale interruzione di servizi fra Genova e l'Italia superiore quando si rompesse qualsiasi delle numerose opere d'arte che sorgono fra Ronco ed Asti.

Del resto nessuno può fare a fidanza sull'avvenire della galleria attuale dei Giovi; ed è perciò ben naturale che ad assicurare il regolare movimento fra Genova, la Lombardia e la Germania si presenta opportuna e necessaria una linea nuova

che dia sfogo al movimento verso il Piemonte e la Francia superiore

Ecco perchè credo di poter anche con tranquilla coscienza votare questa parte delle convenzioni.

Ed ora, onorevoli colleghi, solo più mi resta di fare una dichiarazione.

Io voto questa legge con la convinzione di concorrere ad un'opera di giustizia e civiltà.

Perciò la voto senza titubanza, ma, nello stesso tempo, non mi dissimulo che la presentazione e l'approvazione della stessa legge fa pesare sul Governo e sulla Camera una grande responsabilità.

Trattasi, è vero, della semplice esecuzione di leggi precedenti, ma non dobbiamo dimenticare che quest'esecuzione importerà un gravissimo onere al bilancio nazionale.

Si tratta di enormi, ingentissime cambiali che ci obblighiamo di pagare in un momento che per certo non è lieto per la nostra finanza, che in soli tre anni vide accresciuto il bilancio della difesa nazionale di oltre 80 milioni di lire.

Aggiungiamo quindi all'adempimento di un antico dovere, l'adempimento di un nuovo dovere che sorge imperioso da tale condizione di cose.

Votiamo concordi il disegno di legge, ma col fermo proposito di non votare altre spese straordinarie simili a queste, prima che lo svolgimento delle risorse naturali del nostro paese ed i vantaggi al medesimo procurati dalla grande opera della quale oggi assicuriamo il compimento, abbiano messo l'Italia in condizione di far fronte anche a grosse nuove spese senza ulteriore aggravio dei contribuenti. (*Bravo! Benissimo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

**Del Giudice.** Io non farò un discorso. Credo che ciò mi varrà la benevolenza della Camera, se debbo dedurlo dagli applausi spontanei e generali coi quali è stata stamattina accolta la dichiarazione del collega Fili-Astolfone, che rinunziava a parlare.

Dichiaro che questo non mi costa alcun sacrificio, perchè sono purtroppo abbastanza vecchio di quest'Assemblea per comprendere la nessuna importanza che ormai avrebbe l'esame critico della legge sottoposta al nostro esame. Voglio però fare una dichiarazione; ed è che se dal nostro regolamento fosse consentita (e sarebbe a mio giudizio assai ragionevole) l'iscrizione in merito, io mi sarei appunto iscritto in merito. Ma poichè sostenni questa tesi con non felice successo quando si discussero le modificazioni al

nostro regolamento interno, sono stato messo nel bivio di iscrivermi in favore o d'iscrivermi contro, pure intendendo di parlare in merito.

Ho preferito d'iscrivermi contro, perchè gli iscritti in favore erano in così grande numero, che iscrivendomi con loro, io che non poteva prevedere come sarebbe andata questa discussione, avrei avuto poca speranza di parlare.

Ed in secondo luogo dico francamente che mi è piaciuto di iscrivermi a parlar contro, perchè alcuni hanno voluto leggermente accusare coloro che erano iscritti a parlar contro la legge di essere mossi da segreto intendimento di non giovare agl'interessi meridionali. Io, che, a questo proposito, credo di essere superiore ad ogni sospetto, ho voluto giustificare con la mia iscrizione in quella categoria, anche gli altri che mi erano compagni.

Rinunziando a fare un discorso però, non voglio rinunciare a qualche breve considerazione, più nell'interesse della cosa in sè e di benemerite classi di persone, che in quello della soddisfazione dell'amor proprio personale.

Del resto, anche l'onorevole Toscanelli, con una osservazione, a mio giudizio assai fuori di luogo, mi ha posto in obbligo di dirgli una parola.

Io quindi mi permetterò di esprimere soltanto il mio giudizio intorno a questo disegno di legge, dispensandomi dal farne la dimostrazione.

A mio avviso, questo disegno di legge non è che una nuova tappa nella via delle delusioni. E mi spiego. Questo disegno di legge non assicura se non che la sorte delle linee, le quali hanno avuto la fortuna di esser comprese nelle convenzioni stipulate con le Società: le altre linee restano anche ora, come per lo passato *à la merci de Dieu*.

Vero è che io porto a questo proposito, giudizi assolutamente diversi da quelli, che portava l'onorevole Toscanelli, il quale diceva che le linee, non comprese nelle convenzioni stipulate con le Società, erano state introdotte nel disegno di legge semplicemente come una lustra, quasi per una mistificazione.

Io che dolorosamente mi sono talvolta appassionato, e credo a ragione, per questa questione ferroviaria, dichiaro nettamente che non ho mai sospettato delle intenzioni degli uomini. Quella poca esperienza personale, che posso avere, mi insegna che i fatti sono talvolta più forti delle volontà.

Io non ho mai fatto il torto al predecessore dell'attuale ministro dei lavori pubblici, nè farei

il torto a lui di ritenere che essi abbiano introdotto in un disegno di legge disposizioni, con l'animo deliberato di non mandarle in esecuzione. Quello che dico io sulla differenza che tocca alle due diverse categorie di strade, si fonda, come dicevo innanzi, su questa considerazione che i fatti sono superiori alle volontà: perchè, sia per condizioni politiche, sia per condizioni finanziarie, può bene accadere che ciò che è lasciato alla disposizione indeterminata della legge, per concorso superiore di circostanze, non possa venire applicato. Ed è precisamente accaduto alle strade complementari della legge del 1879, negli anni decorsi. Nè vale il dire che ci sono gli stanziamenti in bilancio; che, come osservava taluno, interrompendo l'onorevole Toscanelli, oggi questi stanziamenti si fanno linea per linea (non in un capitolo unico), e che non possono, quindi esser distratti da una linea per l'altra: perchè anche nelle condizioni precedenti della nostra rete ferroviaria, la Eboli Reggio, che era ferrovia di prima categoria, aveva i suoi stanziamenti determinati, anno per anno, nel capitolo speciale; e, ciò non ostante, non furono spesi.

Io sarei lieto, se mi si potesse dimostrare che questa mia convinzione, intorno all'attuale disegno di legge, sia infondata, erronea. Non ho la speranza che questa dimostrazione possa farmela l'egregio relatore: perchè nelle conclusioni della sua elaborata relazione, egli, se ho ben compreso, viene precisamente nella mia stessa sentenza. Egli riconosce che, con questo disegno di legge, il problema ferroviario non è risoluto; che questa non è l'ultima parola che si dice, e che altri provvedimenti occorreranno in avvenire.

Spero che la riconosciuta capacità dell'onorevole ministro voglia dissipare questo mio sospetto. Ed io gliene sarei grato: perchè non ho altra intenzione, che quella di rendere la tranquillità all'animo mio.

Ho detto che, rinunziando a fare un discorso, non potevo rinunciare ad un accenno che riguardava una categoria di persone che non potremmo trascurare senza mancare ad un dovere: alludo al personale straordinario che è addetto alla costruzione delle strade ferrate del regno. Nella discussione delle convenzioni, fra le varie questioni che furono trattate, e che parvero risolte equamente, vi fu quella precisamente del personale dipendente dalla direzione generale delle strade ferrate, e del personale straordinario. Pur troppo ciò che è succeduto ha dovuto produrre in proposito non poche dolorose delusioni.

La relazione attuale fa un modesto, direi quasi,

un timido accenno alla necessità di provvedere al personale straordinario.

Io vorrei augurarmi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale è come ministro così fiero, ma come privato così benigno, rivolgesse a questo personale un benevolo pensiero, coll'intendimento di migliorarne e di assicurarne le condizioni.

Quando furono applicate le convenzioni, del personale straordinario addetto alle costruzioni ferroviarie, fu destinata una parte alla dipendenza dell'ispettorato, ed un'altra parte fu assunta dalle nuove Società, secondo quello che io so, senza alcun criterio. N'è avvenuto per conseguenza, che il personale che ha avuto la fortuna di restare addetto all'ispettorato ferroviario ha, relativamente, una sorte assicurata, e quello che fu assunto dalle Società, non solo è sempre incerto del suo avvenire, ma in gran parte ha già cominciato ad essere congedato.

Io quindi vorrei pregare l'onorevole ministro che, non solo nell'applicare le nuove convenzioni che sono contenute in questo disegno di legge, si preoccupasse seriamente della sorte del personale straordinario addetto alla costruzione delle Strade ferrate, ma rivolgesse un po' anche il pensiero a ciò che si è fatto innanzi, ad indagarne le ragioni, ed ordinarne, ove ne sia il caso, le debite riparazioni.

L'altra osservazione che io crederei proprio di mancare al mio debito se non facessi, è relativa a quell'impegnativo accenno che l'onorevole Toscanelli ha creduto di fare alla responsabilità, esclusiva secondo lui, dell'onorevole Baccarini nella situazione della questione ferroviaria, alla quale fu necessario provvedere colla legge del 24 luglio 1887.

La relazione dell'onorevole de Zerbi, molto accuratamente esaminando la questione, attribuisce a ciascuno la sua responsabilità. Del resto il grave argomento fu molto dibattuto in quest'aula dagli individui che vi erano direttamente interessati. Quindi io mentre non credo opportuno l'accenno fatto dall'onorevole Toscanelli, crederei di far torto all'onorevole Baccarini, assente, se ne prendessi la difesa, o temerei di menomare quello ch'egli con tanta autorità disse l'anno scorso. (*Approvazioni*).

Solo una osservazione mi permetto di fare, e spero che non tornerà sgradita al successore dell'onorevole Baccarini.

Se io ho bene inteso, l'onorevole Toscanelli fondò la sua accusa contro l'onorevole Baccarini nel modo onde cercò di risolvere l'intricata questione

delle costruzioni ferroviarie con le sue leggi del 1881-82; ma le leggi del 1881-82 non furono svolte e applicate dall'onorevole Baccarini. Io non intendo dire con questo che ne abbia colpa il successore dell'onorevole Baccarini; ma francamente non mi par giusto voler attribuire la responsabilità di una situazione ad un uomo politico che propone una legge ma non può svolgerla ed applicarla.

La relazione su questo disegno di legge, trattando di una grave questione sul metodo delle costruzioni, esprime la repugnanza della Commissione pel metodo delle licitazioni private; ed espone, a proposito della costruzione della Catanzaro-Stretto Veraldi, l'invito fatto dalla Commissione al ministro di voler recedere dalla risoluzione di costruire anche questa ferrovia per licitazione privata.

La relazione c'informa che l'onorevole ministro ha insistito, e che la Commissione finì per consentire con lui. L'insistenza dell'onorevole ministro fu principalmente determinata dal fatto che la costruzione della Catanzaro Stretto Veraldi, agevolando la costruzione dell'Eboli-Reggio, si sarebbero potute ottenere condizioni migliori per questa strada.

Questo della Eboli-Reggio è un argomento che francamente io non posso toccare senza sentirmi profondamente amareggiato l'animo.

Io voglio sperare che questa volta l'onorevole ministro non creda le mie parole ispirate da nessun sentimento men che benevolo verso la sua persona. Certo una fatale sorte pesa su questa ferrovia disgraziata, che fu chiamata la Cenerentola delle ferrovie italiane, e di cui un autorevole collega, l'onorevole Cadolini, che voglio citare a cagione d'onore, mi diceva testè che era veramente doloroso vedere che dopo 9 anni si trovasse ancora nella condizione in cui è. Ripeto però che anche questo non l'attribuisco minimamente alle intenzioni degli uomini.

Quando l'onorevole Genala fece il suo viaggio in Calabria, dichiarando che la linea doveva essere costruita in 5 anni, non solo lo dichiarava in buona fede, perchè sarebbe fargli immeritato torto ritenere il contrario, ma certamente lo dichiarava col proposito deliberato che ciò avesse a verificarsi.

Intanto sono trascorsi due anni da che quelle ufficiali dichiarazioni furono fatte e la costruzione non ha fatto ancora alcun passo.

L'anno scorso si votò una legge, la quale pareva che facesse una condizione privilegiata a quella linea. In quella legge si diceva che in sei anni la linea doveva essere costruita. È passato

precisamente un anno da che quella legge fu votata e le condizioni della Eboli-Reggio sono, in massima parte, al medesimo punto.

Evidentemente del tempo ancora dovrà passare prima che possa venire interamente appaltata; ed è su questo che io mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro.

Io credo che su questa questione si segua un metodo difettoso.

In effetto l'onorevole ministro si propone di procedere ad ulteriori incanti, a licitazioni private formando un gruppo di 12 tronchi per il percorso di 120, o 130 chilometri da Castrocuco a Sant' Eufemia.

Questi 12 tronchi non sono ancora sottoposti all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Evidentemente sottoporli all'esame di quell'autorevole Consesso non è semplicemente una formalità, e quindi può esservi la presunzione che il Consiglio dei lavori pubblici trovi da introdurre qualche radicale modificazione in alcuno di questi progetti. Io credo che il caso sia perfettamente per verificarsi. Ed allora che cosa accadrà? Che ci vorranno probabilmente altri 4, 5, o 6 mesi, un anno forse prima che le modificazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici possano essere eseguite; e quindi avanti che quelle licitazioni possano avvenire vi è il pericolo che passi ancora molto tempo.

Io credo che questo pericolo avrebbe potuto eliminarsi od almeno di molto attenuarsi qualora non si fosse atteso, ed io non ne vedo veramente la ragione, che un cumulo così importante di progetti fosse presentato al Consiglio dei lavori pubblici, al quale se i progetti fossero stati presentati man mano che erano compilati forse a quest'ora tutti od almeno una parte sarebbero stati allestiti. Comprendo benissimo che il ministro non può andare tutti i giorni *al Ministero* a domandare che cosa è successo dei progetti della Eboli-Reggio. Potrei dire al riguardo che il ministro è però aiutato da un egregio uomo, fornito anche di competenza tecnica, e potrebbe deferire a lui una parte delle sue attribuzioni più gravi, incaricandolo esclusivamente di trattare questa importante questione.

Ma a me preme di spiegare un errore che, secondo me, potrebbe influire molto sui rimanenti appalti dell'intera linea.

Mi è stato osservato, che siccome la costruzione del primo tratto appaltato, da Pisciotta a Castrocuco, è assai più difficile di quello che segue, mentre si compierà la costruzione del primo

tratto certamente la costruzione dell'altro sarà compiuto.

Io credo che qui ci sia un fatale errore. Prima di tutto allo stato in cui sono le cose, e coi pericoli cui ho accennato sarà già decorso molto tempo prima che si possa metter mano alla costruzione del secondo tronco.

In secondo luogo io mi permetterei di far presente all'onorevole ministro che questa questione, come dissi già in altra occasione, non è solo una questione di giustizia distributiva od economica, è anche una questione sociale. Questa ferrovia attraversa provincie le quali sono spopolate dalla emigrazione, e non solo dalla grande emigrazione, dall'emigrazione transatlantica, che può da alcuni essere considerata come un elemento di ricchezza per il paese, ma dall'emigrazione della miseria, cioè di quei contadini che vanno in Africa, in Grecia puramente e semplicemente per costruire ferrovie. Ora se costoro avessero le costruzioni in casa propria certamente non andrebbero via; e questo avrebbe anche per l'agricoltura una importanza capitale, perchè l'onorevole ministro comprenderà, che quando il contadino emigra dal Regno per andare in Africa od in Grecia od in altro luogo le sue braccia sono tolte all'agricoltura, mentre che stando a casa può con questi lavori ferroviari durati per alcuni mesi sopperire ai bisogni della famiglia, e dedicarsi nel rimanente del tempo ai lavori dei campi.

Del resto c'è da fare un'altra considerazione molto ovvia, ed è questa. Supponiamo che nel primo tratto resti per avventura negli anni avvenire, una galleria da completare, e che tutto il resto della linea sia pronto, può farsi come si è fatto da per tutto in Italia, un servizio di trasbordo, in modo da rendere l'intera linea possibile all'esercizio.

Io vorrei augurarmi che l'onorevole ministro si persuadesse, non dirò della responsabilità che noi abbiamo rispetto alle popolazioni che rappresentiamo, ma dei conti che le popolazioni fanno alla stregua dei fatti senza preoccuparsi delle parole; quando veggono che gli anni passano e che la situazione non muta. Naturalmente esse sono condotte a mescolare tutti quanti nella responsabilità; e, lo creda l'onorevole ministro, esse non sono meno severe con noi di quello che lo sieno col Governo.

Io potrei facilmente dimostrare la verità della tesi parlando semplicemente di una delle più importanti linee di quella provincia, quale è la Cosenza-Nocera, la quale fu assolutamente trascurata nel primitivo progetto che l'onorevole mi-

nistro presentò, e che fa parte del progetto suppletivo o complementare che dir si voglia.

Ma questa questione non perderà della sua importanza anche se io mi asterrò dal trattarla, inquantochè sarà con maggiore autorità della mia trattata dal mio compagno di sventura ferroviaria, l'onorevole Miceli, rappresentante come me della disgraziata provincia di Cosenza.

Io dunque concludendo dichiaro, che darò il mio voto favorevole alla legge, perchè io sono lieto che essa soddisfi grandi bisogni e legittime esigenze, bisogni ed esigenze non meno grandi e legittime di quelle che io rappresento e che temo che in questo progetto siano trascurate.

Però io chiedo il permesso ai miei egregi amici, e spero che non l'avranno a male, di chiudere queste mie brevi parole mandando alle popolazioni che io rappresento un augurio; l'augurio che i fati sieno loro propizi, giacchè la speranza negli uomini, giudicando alla stregua inesorabile dei fatti, viene loro a mancare. (*Bene!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle.

**Valle.** L'accurata relazione presentata dalla Commissione, che ha esaminato questa legge, l'analisi fatta alla medesima dagli oratori che mi hanno preceduto, mi dispensano di entrare nel dettaglio della medesima

Approvo il progetto presentato, partendo dal concetto, che le ferrovie sviluppano la civiltà e la ricchezza nazionale, cementando nel tempo stesso l'unità della patria, ed accumulando le popolazioni nei loro scambi e nei loro commerci.

Io non andrò ad indagare se le ferrovie proposte sieno o no produttive, bastandomi questo, che anche quelle meno ricompensative faranno aumentare il prodotto delle principali.

Nè mi spaventa la enormità dei fondi occorrenti, i quali rientreranno sotto diversi titoli quadruplicati nelle casse dello Stato.

Approvo questo progetto anche dal lato della questione sociale, perchè questi lavori assicureranno almeno per un decennio lavoro ai nostri operai, che oggi vengono a noi rimandati dall'estero, non pei loro vizi, ma per le loro virtù, per la loro parsimonia ed economia; e questi lavori saranno anche un'arma contro l'emigrazione, giacchè le ferrovie che dobbiamo costruire devono attraversare appunto quelle regioni, che danno maggior contingente all'emigrazione.

I nostri operai saranno ben lieti di poter guadagnare la loro vita presso il focolare domestico, presso le loro famiglie, anzichè dovere recarsi in cerca di lavoro in lontane ed ignote regioni.

Però in questa legge ho rilevato due omissioni. La Commissione penetrata dalla urgenza di riunire Napoli a Roma, ha interpretato credo i sentimenti della Camera, proponendo la direttissima Roma Napoli; ma nel tempo che si occupava del Sud, ha dimenticato il Nord; ed è per questo che vorrei che Governo e Commissione esaminassero, se non fosse il caso di armare con doppio binario la linea Roma-Pisa-Spezia, a parte della quale non manca che il solo armamento, giacchè la sede stradale, in parte dico, è già costruita.

L'altra omissione è quella che riguarda la legge dei mille chilometri, che il Governo ha rimandato al bilancio 1896-97. L'articolo 20 della legge 27 aprile 1885 suscitò nelle popolazioni legittimi desideri, i quali oggi noi dobbiamo pur rispettare; giacchè curando i grandi interessi non dobbiamo trascurare i piccoli, che pur contribuiscono nel loro insieme a formare i grandi. Nel tempo che noi facciamo appello al paese per i sacrifici che a lui domandiamo, è giusto e doveroso che manteniamo gli obblighi che verso il paese abbiamo contratti.

L'onorevole Genala penetrato appunto da questi sentimenti, scrive a pagina 180 della sua relazione: « imperocchè i benefizi conceduti da leggi dello Stato non si revocano mai, ed il tentarlo sarebbe colpa assai grave, perchè causa di perenni malcontenti e di rancori e perturbamenti inestinguibili. »

Ora se queste dichiarazioni devono essere applicate a tutte le altre leggi delle ferrovie, perchè non dobbiamo noi applicarle ancora alla legge dei mille chilometri? E giacchè la Camera e il Governo devono affrontare questo problema, mi pare che sia il caso di affrontarlo e risolverlo per intero.

L'onorevole Saracco proponendo la legge del 27 luglio 1887, ebbe una felicissima idea, quella di allargare la sovvenzione chilometrica, e portarla da 1000 a 3000 lire a chilometro estendendo il periodo di tempo da 35 a 70 anni, nella lusinga che molte delle domande presentate per ottenere collocamento nei 1000 chilometri trovassero migliore sede nella nuova proposta, ed i fatti hanno corrisposto all'aspettativa dell'onorevole ministro. Ora dico all'onorevole Saracco: o perchè non allargare oggi questa sovvenzione, portandola a 7000 o 8000 lire a chilometro, per le strade interprovinciali, o di grande interesse?

Con questo allargamento sia certo onorevole ministro, che avremo sbarazzato interamente il terreno della legge dei 1000 chilometri, dando sotto altra forma soddisfazione a legittimi interessi.

Ma quand'anche, onorevole ministro, Ella non vo-

lesse acconsentire a questo allargamento di sovvenzione chilometrica, io gli domando che almeno faccia fare il reparto dei mille chilometri da quella Commissione, che, da gran tempo è nominata, ma il cui lavoro non è stato possibile ancora vedere e sappiano le popolazioni interessate se debbano o no lasciare ogni speranza.

Io non pretendo che sia stanziata in bilancio oggi la somma occorrente a queste costruzioni, sia pure stanziata nei bilanci 1896-97 e successivi, come ebbe a notare l'onorevole Saracco nel progetto presentato il 2 febbraio di quest'anno, ma si sappia che le spese per queste linee troveranno a quell'epoca stanziamento nei bilanci dello Stato.

Io ho preso la parola appunto per sostenere l'attuazione dell'articolo 20 della legge 27 aprile 1885, giacchè la mia provincia si trova nella condizione di avere bisogno di una linea di grande importanza commerciale e militare, la linea Talamone-Allerona, che allaccia 4 provincie, oltre le altre di minor lunghezza, ma di eguale interesse, quali, la Follonica-Massa e la Orbetello S. Stefano.

Per la Talamone-Allerona si è già stabilito il consorzio; e quei comuni e quelle provincie attendono, che sia attuata la legge dei mille chilometri per vedere in qualche modo soddisfatti i loro legittimi desideri, giacchè crede che in poche provincie di Italia vi siano paesi che distino 50 o 60 chilometri da qualsiasi linea, regioni e paesi che non attendono, che facili comunicazioni per sviluppare le loro immense ricchezze agricole, forestali e minerarie.

Faccio di più notare alla Camera che cominciando dalla legge 29 luglio 1879 in poi nessun chilometro di linea è stato concesso alla mia provincia.

Faccio appello quindi al Governo ed alla Camera perchè vogliano accettare l'ordine del giorno, che ho l'onore di presentare anche a nome di altri miei colleghi e che suona così.

“ La Camera invita il Governo a provvedere alla sollecita concessione dei rimanenti 953 chilometri di ferrovie autorizzati con la legge 27 aprile 1885. „

Quando anche questo ordine del giorno non fosse accettato, resterebbe sempre a me ed ai miei colleghi, che l'hanno firmato, la coscienza di aver tutelato in quest'aula l'uguaglianza dei piccoli ai grandi interessi, i quali pure contribuiscono alla prosperità e alla grandezza della patria. (*Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Riseis.

**De Riseis.** Onorevoli colleghi. Stretti come siamo dal tempo e dalla stagione canicolare, seguirò anche io l'esempio di molti onorevoli colleghi che mi hanno preceduto tenendo nei più stretti limiti le poche osservazioni che intendo fare su questo disegno di legge.

Avrei anzi rinunziato alla parola se, a proposito di una legge che porta così gravi impegni allo Stato e tocca tanti gravi interessi, non sentissi il bisogno di fare qualche osservazione.

Sarò brevissimo ed invoco dalla Camera pochi minuti di benevola attenzione.

Ho d'innanzi a me le parole che appariscono tanto nella relazione che precede il progetto ministeriale quanto nell'accurato lavoro dell'onorevole Genala e che ne manifestano il concetto.

Con questa legge, dice il ministro, s'impegnano con equa misura ed in considerazione dei bisogni *conosciuti* o *presunti* le cifre che il bilancio dello Stato può per lungo tratto di tempo concedere alle costruzioni ferroviarie. E l'onorevole relatore afferma: essersi esaminato l'arduo e vasto problema tanto nel suo insieme quanto nelle sue parti singole, dando assetto giusto, completo e definitivo alle costruzioni della rete complementare che per l'importanza pubblica e per gli interessi che lusingano o minacciano turbano ed agitano paese e Parlamento.

Ora mentre io rendo la dovuta lode all'onorevole ministro per avere con la legge che sta innanzi al nostro esame avvisato al modo di dare esecuzione alle leggi precedentemente votate, ed alla diligente Commissione che ne ha allargato la portata, ho dovuto rivolgermi le seguenti domande:

Sono impegnate con giusta ed equa misura le vistose somme che graveranno il bilancio dello Stato per tanti anni? Il vasto ed arduo problema dell'assetto completo della rete ferroviaria del regno fu studiato e risoluto tenendo calcolo di tutti i legittimi interessi militari, economici e politici e con irappuntabili criteri di giustizia distributiva? E questa legge che ipotoca tanta parte dell'avvenire è essa l'ultima parola, segnerà le colonne d'Ercole in fatto di costruzioni ferroviarie?

Signori, nell'esaminare brevemente da questo importante punto di vista la legge che ora si discute, io sono compreso da un sentimento di profonda amarezza considerando come di importantissimi interessi non si tenne a parer mio tutto il dovuto calcolo, lasciando ricche e nobili regioni prive dei benefici dei quali si fu larghi con altre.

Comprendo che le deplorate omissioni non sono tutte imputabili all'onorevole Saracco nè il ca-

rattere di questa legge permetterebbe un pronto e pratico rimedio.

Io però mi sforzerò con sobria parola a manifestare il mio pensiero perchè Governo e Parlamento, giusti e legittimi estimatori di tutti i diritti, provveggano ad appagarli nel modo e nel tempo più sollecito ed opportuno.

Per rispondere alle domande da me enunciate basta gittare uno sguardo sulla carta nella quale sono segnate le ferrovie in costruzione e quelle contemplate dalla presente legge e l'occhio anche il meno esercitato, scendendo dalla fitta rete tracciata nelle provincie superiori, rileverà nella parte centrale d'Italia una vasta plaga poco favorita dalle leggi precedenti, assolutamente dimenticata in questa. Questa plaga alla quale io accenno è formata dalle fertili e popolate provincie di Macerata, Ascoli, Teramo, Chieti e dalla parte montuosa di quelle che sono ai loro confini.

Queste provincie sono, è vero, ricongiunte alla rete generale del regno per la ferrovia litoranea Adriatica. Ma la linea litoranea, come molto opportunamente osservava l'onorevole Bonghi fino dal 1865, non può essere di una grande utilità locale; essa è una linea che un interesse generale richiedeva; ma il suo vantaggio economico locale non può riuscire rilevantisimo, giacchè costeggia il mare che è via anch'essa meno costosa d'ogni altra. Essa poi lambisce appena il confine marittimo di quelle provincie, tralasciandone la parte più ricca e ferace e dove sono i centri più importanti e popolosi. Dei brevi tronchi congiungono i capoluoghi a questa ferrovia litoranea, ma essi sono di così limitata importanza da non provvedere sufficientemente ai bisogni del commercio e ben lungi dal formare ciò che possa menomamente meritare il nome di rete ferroviaria.

Ma se nei rapporti economici e commerciali la ferrovia litoranea è di limitata utilità per le provincie marchigiane ed abruzzesi, dal punto di vista militare, nei riguardi alla difesa dello Stato, essa è ancor meno profittevole, perchè, esposta come è interamente al fuoco diretto delle artiglierie navali e soggetta ai guasti che il nemico potrebbe recare con facili sorprese, sarebbe inutile o pericolosa per la mobilitazione e per i movimenti dell'esercito in tempo di guerra.

Ciò che abbisogna all'Italia, permettetemi che ve lo dica con le parole dell'onorevole nostro collega generale Pelloux, autorità incontestabile in fatto di cose militari.

“ L'essere il nostro territorio, egli dice, diviso longitudinalmente mediante quell'ostacolo serio

assai per le comunicazioni che è l'Appennino, fa sì che le linee le quali hanno maggior interesse per la difesa dello Stato, sono quelle che tendono a diminuire gl'inconvenienti militari di questa configurazione.

“ Quali sono queste linee ?

“ Evidentemente quelle che nel senso della lunghezza, della longitudine di essa, contribuiscono a ravvicinare il mezzogiorno d'Italia al nord dapprima, e quindi quelle altre che attraversando l'Appennino stabiliscono facilità di comunicazioni fra i due versanti. ”

Ed in ciò, come sagacemente osservava il compianto Depretis, agl'interessi militari corrispondono perfettamente gli interessi economici del paese.

Una linea longitudinale interna che fosse interamente coperta e riallacciasse i tronchi che si protendono verso la linea litoranea ed i nuovi ed importantissimi valichi dell'Appennino che ora sono allo studio e dovranno congiungere direttamente quelle provincie alla capitale, mentre risponderrebbe mirabilmente ai più riconosciuti interessi della difesa del paese, verrebbe a fecondare la produzione ed i commerci di provincie fertili e ricche e concorrerebbe ad animare potentemente l'attività di popolazioni laboriose ed industriali.

Questa sarebbe una rete ferroviaria, ed a questo fine sono rivolte le aspirazioni di quella regione.

Un tale concetto è prevalso nella costruzione di pressochè tutte le ferrovie del Regno, però la provvida applicazione del concetto medesimo si è quasi direi arrestata al limitare di quelle provincie che costeggiano l'Adriatico ed alle quali io accenno.

Ora ho visto col più grande compiacimento far parte di questa legge due importanti linee da molto tempo propugnate da nostri egregi colleghi. Intendo alludere alla Solmona-Isernia-Campobasso e alla Sant'Arcangelo-Fabriano. Questi sarebbero i capisaldi della linea interna subappennina che per essere compiuta dovrebbe veder colmata la interruzione che la divide dal Pescara al Musone.

Non si stupisca l'onorevole Vigoni se io vengo a discorrere di una linea speciale, egli che applaudiva quelli che avevano rinunciato a parlare per non portare in questa discussione nuove esigenze e l'espressione d'interessi locali.

Primieramente gl'interessi generali bene intesi sono fino ad un certo punto la somma d'interessi locali e noi abbiamo il dovere di farli va-

lere alle Camera. Però non sono interessi locali quelli che ora io difendo dinanzi a voi, ma sono interessi di carattere eminentemente generale, perchè mentre toccano una vasta e popolosa regione si riattaccano ai più alti obiettivi ai quali debbono informarsi gl'intendimenti dei legislatori.

Il rallacciamento di queste due linee adunque, mentre accrescerebbe grandemente il valore e la importanza delle linee stesse, compirebbe l'esecuzione della importante ferrovia dorsale Adriatica, riunirebbe in un sistema razionale i tronchi e le linee radiali e metterebbe in diretta relazione fra loro le importanti città di Tolentino, Camerino, Macerata, Fermo, Ascoli, Teramo, Penne, Sulmona e gl'interessanti centri intermedi e con la ricca rete di strade rotabili che intersecano in ogni senso quelle provincie.

Ma poichè l'onorevole Toscanelli ha molto opportunamente richiamata l'attenzione del Governo e della Camera sulla necessità di dare opera più sollecita alle ferrovie che interessano più direttamente la difesa del paese, permettetemi, onorevoli colleghi, che più specialmente da questo punto di vista io esamini la questione.

Profano nelle discipline militari io sono titubante nell'entrare in qualche dettaglio, a questo proposito.

Voci. Parli! parli!

**De Riseis.** Procurerò di farlo avvalendomi di autorità incontestabili in queste difficili discipline.

Non basta armare milioni di uomini e accumulare provviste di materiale da guerra. Gli uni e le altre bisogna farli muovere con rapidità perchè spesso le sorti di una campagna sono decise dal più rapido trasporto sopra un dato punto dei più potenti mezzi di offesa o di difesa.

Ed è in tempo di pace che questo importante servizio dev'essere studiato ed organizzato perchè possa riuscire veramente efficace in tempo di guerra.

E permettetemi che a questo proposito vi citi qualche brano di una elaborata relazione del rampianto onorevole Depretis sulla legge: Spesa di 252 milioni sui bilanci 1872 1881 per lavori di difesa dello Stato, lavori ai quali prese parte l'onorevole Bertolè-Viale che mi duole di non veder presente.

“ Nelle guerre dei tempi nostri, egli dice, gli eserciti sono formati con sì ingenti masse d'uomini, di cavalli (e di materiale, aggiungo io) che il trasporto di rifornimento delle truppe è spesso decisivo nelle operazioni militari ed un buon si-

stema di ferrovie preordinato alla difesa del paese è quindi di una suprema importanza. „

Vengono quindi le proposte, poi prosegue:

“ Queste proposte della Commissione permanente sono informate al criterio fondamentale del sistema ferroviario quale viene imposto all'Italia dalla sua configurazione geografica. Infatti è evidente che per soddisfare ai suoi bisogni economici e per provvedere efficacemente alla sua difesa occorrono nella parte peninsulare, divisa longitudinalmente dalla catena dell'Appennino, diverse ferrovie in direzione longitudinale, rannodate fra loro con linee trasversali che uniscono i principali centri di popolazione. „

E dopo aver ragionato delle linee centrali che mettono capo a Roma, aggiunge:

“ Con queste si provvede al bisogno e solo potrebbesi desiderare una *seconda linea interna* che si spingesse verso le estreme parti della penisola. È ben vero che le due littoranee dell'Adriatico e del Tirreno sono esposte alle offese nemiche dalla parte del mare, ma le altre ferrovie sono collocate in una posizione centrale, pienamente sicura e nella parte che attraversa l'Appennino dove scema di molto la loro potenza, trovano il sussidio di parecchie strade ruotabili. „

Portata a questo punto di ricorrere alle strade ruotabili, non so veramente a che si sarebbe ridotta la questione della celerità dei movimenti dell'esercito. Fortunatamente la condizione delle cose oggi è abbastanza migliorata da quello che era al 1873, ma la questione è ancora ben lungi dall'essere risolta.

E nel rapporto del ministro della guerra che segue la relazione Depretis, è detto: Dal punto di vista militare bisogna considerare le ferrovie:

1° Come mezzo di trasporto per la prima formazione dell'esercito nella valle del Po;

2° Come trasporto di questo esercito su diversi punti.

Pel primo concentramento abbiamo:

a) Linea littoranea Mediterranea Spezia-Genova Alessandria.

b) Linea centrale Napoli-Roma, Firenze-Portoferraio-Bologna;

c) La linea obliqua Foligno-Ancona Bologna;

d) La littoranea Adriatica Foggia-Ancona-Bologna.

Poi aggiunge: il movimento si può effettuare in quindici giorni, se le linee littoranee sono libere, ecc.



La Commissione non può dissimulare i dubbi che concepisce sul trasporto dell'esercito secondo le previsioni e le speranze del ministro perchè egli stesso non li nasconde.

Dunque, se le linee littoranee sono libere, ma e se non lo sono? resteranno le due linee interne col tratto comune Orte Roma e con la linea Sulmona-Aquila, lunghissima e di limitata potenzialità.

E molto opportunamente l'onorevole Toscanelli consigliò il doppio binario fino a Terni ed il triplo fino ad Orte; io però faccio voti perchè venga sollecitamente eseguita la Roma Viterbo e specialmente la Rieti-Passo Corese che scorcerebbe di circa 73 chilometri la ferrovia di Aquila e contribuirebbe a liberare Orte e ad accrescere le vie che dall'alta Italia debbono convergere su Roma obiettivo della più alta importanza.

Dappoichè gli studi della Commissione ai quali testè abbiamo accennato considerano la quistione dei movimenti dell'esercito quasi esclusivamente in rapporto ad un concentramento nella valle del Po, mentre oggi più correttamente esse si considerano in rapporto alle diverse linee di difesa e particolarmente dal punto di vista della Capitale, come hanno sapientemente dimostrato il Cialdini, il Marselli ed altri nostri egregi generali ritenuti meritamente come autorità in fatto di cose militari.

Da essi si fa risultare l'importanza di accrescere le comunicazioni ferroviarie fra l'alta e la media Italia e quindi con la capitale e la così detta Conca Aquilana che è il ridotto centrale della difesa del paese e fu giustamente chiamata dall'onorevole Marselli l'acropoli di Roma.

Col presente progetto di legge è innegabile che un sensibile passo innanzi si fa a questo rapporto, ma siamo ben lungi ancora dalla meta.

Che se non temessi di abusare della vostra benevolenza io vi accennerei quali sono i pericoli di lasciare sfornita d'una ferrovia militare tanta parte del versante Adriatico, ciò che impedirebbe di contrapporre i nostri corpi d'esercito nei due versanti dell'Appennino e farli procedere simultanei, sia ad arrestare il progredire di colonne invadenti, sia a ritirarsi per coprire la capitale e tenere l'ultima fortissima linea difensiva.

Ma permettetemi che a riguardo della ferrovia Sub-Appenninica della quale più specialmente io mi occupo, vi rechi ancora un giudizio più recente ed emesso da autorità che più accuratamente hanno studiato la questione speciale; in-

tendo parlare del ministro della guerra e dello stato maggiore dell'esercito.

Interpellato l'uno e l'altro sopra un progetto di ferrovia economica Penne-Alanno, che segnerebbe appunto l'ultimo tratto di congiunzione della Sub-appennina verso Sulmona, e che un solerte consorzio di comuni aveva fatto studiare, il ministro della guerra così si esprime, « che se per rispetto agli interessi militari sarebbe di non dubbia utilità un linea ferroviaria Sub-Appennina, di cui il tratto Alanno-Penne segnerebbe il primo inizio, è altresì indispensabile che tale linea sia a scartamento ordinario. » Non accetta dunque quella proposta a scartamento ridotto perchè, soggiunge, « potrebbe rimanerne pregiudicata l'effettuazione di altra linea Sub-Appennina a scartamento ordinario. »

Così il ministro; e lo stato maggiore scrive a sua volta: « . . . pur riconoscendo l'utilità che potrebbe derivare dalla sua apertura (la linea Penne-Alanno) quale primo elemento di una linea interna che possa supplire quella molto esposta che corre lungo la spiaggia Adriatica, » pure non può accettarla perchè a scartamento ridotto « che la renderebbe incapace di grandi trasporti militari, mentre per la sua esistenza farebbe ostacolo alla costruzione di altra linea avente la stessa percorrenza e meglio rispondente agli interessi della difesa. »

Dopo questi pareri così specifici ed autorevoli io stimo inutile insistere sulla grande utilità militare della ferrovia Sub-Appennina dimostrata ad esuberanza dai criteri generali e da giudizi particolari autorevoli ed incontestabili.

Nè verrò a dimostrarvi l'interesse economico e commerciale di questa ferrovia interna che dal cuore dell'Emilia, attraversando regioni ricche ed industri, verrebbe con la Solmona-Isernia a raggiungere Campobasso ove biforcandosi si spingerebbe da un lato sul Jonio e dall'altro su Benevento e Napoli.

Il concetto di questa linea ferroviaria è da molto tempo vagheggiata ed invocata dalle popolazioni di quella parte dal versante Adriatico e l'onorevole generale Serafini nella seconda tornata del 6 marzo 1885 nella discussione delle convenzioni ferroviarie portò la questione alla Camera proponendo in unione dei colleghi delle provincie marchigiane ed abruzzesi un'aggiunta all'articolo 15 perchè la linea S. Arcangelo-Urbino-Fabriano, congiunta a quella di Fabriano-Albacina-Castelraimondo, fosse proseguita a cura e spese dello Stato per Ascoli-Piceno, Teramo, Penne fino all'incontro della Solmona-Roma.

Il Governo non accettò questa, come non aveva accettate altre proposte, affidò però i proponenti che avrebbe tenuto la cosa nella giusta considerazione.

Già fin dal 1882 il Consiglio provinciale di Ascoli Piceno aveva formulato in proposito un voto, al quale fecero adesione le rappresentanze amministrative delle provincie di Macerata, Pesaro e Teramo, e questo voto fu ora inviato alla Commissione ed al Ministero, accompagnato d'un breve pro-memoria firmato da ventun deputati.

Ora mi duole rilevare dalla relazione dell'onorevole Genala che egli destina quella petizione ai polverosi sonni degli archivii.

Io comprendo bene che non potrei presentare una proposta concreta di fare fin d'ora inscrivere fra le linee da costruirsi questa che manca del corredo degli studii necessarii.

Per ora io sarò pago se si riconoscerà l'importanza economica e militare di questa ferrovia che dalla S. Arcangelo-Fabriano vada a toccare la Sulmona-Isernia-Campobasso, allacciando le città di Tolentino, Amandola, Ascoli-Piceno, Teramo, Pesaro, ecc. ed i tronchi che le ricongiungono alla strada litoranea Adriatica; che il voto del Consiglio provinciale di Ascoli col pro-memoria dei deputati che l'accompagna sia inviata al Ministero perchè promuova gli studii di questa ferrovia coordinandoli con quelli delle linee trasversali che ora si eseguono.

Non sono smodati desiderii che ora veniamo a presentarvi; le nostre provincie furono lasciate in un deplorabile abbandono, ed io credo che in fatto di ferrovie siamo gli ultimi in Italia.

Ed ora che questo piano regolatore delle ferrovie italiane, che trae seco così gravi e lunghi impegni, lascia ancora insodisfatti i legittimi diritti di tanta e sì nobile parte del paese e provvede imperfettamente ad interessi d'ordine superiore, noi non possiamo chiudere il cuore alla speranza che questo non sia che un breve periodo di sosta e che le legittime aspirazioni non mancheranno di essere appagate.

Quelle popolazioni sostengono come le altre gravi sacrifici e sosterranno i novelli aggravii che siamo venuti imponendo.

Esse però hanno fede che come contribuirono col loro concorso a benefici generali del paese e da quelli concessi alle provincie sorelle così queste non mancheranno di volerle pareggiate in quei vantaggi che sono oramai un bisogno della moderna civiltà.

Ho troppa fede nella giustizia del Governo del

mio paese per dubitare che sia molto lontano l'adempimento di questo voto.

Ora io mi trovo nella condizione di chi vede in questa legge molti vantaggi e qualche danno, molte cose che approvo e qualcuna che mi offende; io però nella certezza che avrò affidamento che al danno si riparerà in tempo opportuno voterò la legge.

E qui ringrazio la Camera della benevole attenzione che mi ha prestato e pongo termine al mio dire. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Plastino.

**Plastino.** Onorevoli colleghi. Se io devo dirvi l'impressione schietta, che mi ha fatto questa discussione da stamane sin qui, vi dirò, che a me pare vera e propria e viva opposizione a questo progetto non vi sia: perchè, a giudicare dai discorsi non senza valore pronunciati dai nostri colleghi iscritti contro il progetto, non restano che poche osservazioni veramente contrarie al progetto, fatte dall'onorevole Arbib; il quale però, anche egli, da ultimo concludeva, che alla coscienza sua non pareva se non di avere sollevato dei piccoli dubbi, e di voler chiarimenti, e che in ogni caso i dubbi suoi, egli per il primo, li giudicava non molto gravi, anzi innocui.

Io non so se l'impressione vostra sia uguale alla mia, ma a me pare proprio davvero che, a prescindere da queste osservazioni dell'onorevole Arbib, una forte e grossa opposizione a questo progetto di legge non vi sia, a questo così grave e così importante progetto di legge. (*Interruzione*).

Non ho udito l'interruzione del mio amico De Zerbi; ad ogni modo io, non è già che mi congratuli di questa mancanza di opposizione, ma constato un fatto, e da questo fatto io traggio una conclusione che a me pare assai giusta, ed è questa: dal momento, che una opposizione seria e propria non sorge ad un progetto di legge di questa importanza, è egli cosa seria ed opportuna e, anche dal punto di vista artistico, direi quasi, è egli cosa bella, che in mancanza di propri e veri oratori contrari, si facciano dei discorsi, più o meno lunghi, in favore, i quali in conclusione non sarebbero che veri e propri discorsi accademici? Francamente io debbo dire, che per conto mio nulla mi è di più disgustoso, qua dentro, di un mero discorso accademico. (*Bravo!*)

Ma da questa mancanza di opposizione vera e propria quali conclusioni io, non tecnico, ho il diritto di argomentarne?

Secondo me, due conclusioni: la prima, che questo problema, che ci sta davanti, per quanto grave sotto parecchi suoi aspetti, si impose così a questa Camera, ispirata da un sentimento di attesa, lungamente attesa giustizia, che a niuno parve nè pratico, nè conveniente l'insorgere contro.

La seconda conclusione che io traggio è in ciò: il Governo da un lato e la Commissione dall'altro hanno lavorato attivamente con la maggiore scrupolosità, con una scrupolosità, la quale, sebbene io abbia poca esperienza in lavori parlamentari, credo non abbia riscontri in lavori analoghi; e credo che questa coscienziosità, con la quale si è andati avanti, dal Governo prima, poi in una maniera davvero meravigliosa dalla Commissione in ciò seguita dal Governo stesso, debba aver dato fiducia alla Camera, che il grave problema, che ci sta davanti, era stato esaminato con tanta ponderazione, che ciascheduno di noi poteva affidarsi.

E non dirò che quanto affermo, oltre che per una giusta presunzione intorno al tormentoso lavoro del Governo e della Commissione, mi risulta pure dagli studi che ho potuto fare io stesso sui lavori del Governo e della Commissione; non dirò questo, perchè sarebbe una attestazione di nessunissimo valore, non avendo io nessuna competenza tecnica, nè d'altra natura, per poter fare un tal giudizio e una tal lode.

Di tutto quello, che ho detto, è ben chiara la conclusione, forse anche aspettata e desiderata dalla Camera, e non so poi se bene o male, ma certo aspettata in conformità di quanto appare dalla discussione: la conclusione, cioè, che io rinunzio interamente a fare un discorso.

Mi sia lecito però, onorevoli colleghi, di fare una molto breve dichiarazione, forse superflua; ma tengo, che ci sia una voce che dica qualcosa, la quale sebbene si possa benissimo dire qua dentro, non so perchè, non sempre si dice così aperta e sincera.

A proposito di questo progetto, che risolve il problema delle nostre ferrovie, io mi ricordo di una molto simpatica frase di un vecchio latino: *Tiberim bibere idest seditionem oblivisci*. Il Tevere, per noi, mi sia lecito questo modo di dire, e per alcuni paesi d'Italia, sono le ferrovie; per esse soltanto riusciremo ad *oblivisci seditionem*. Non dico sedizione nel senso nostro; nulla di più lontano dal pensiero mio e dal vostro: dico quella parola nel senso latino, che è tanto più dolce.

Per me *oblivisci seditionem*, in questo caso, significa ristabilire la pace degli animi nel paese; ed è bello, che a ciò si provveda. Non può non piacere a tutti voi, che questo sentimento di pace, di quietezza, questo *seditionem oblivisci* si verifichi attingendo al Tevere, attingendo qui, a Roma, presso questa Camera italiana.

Ma io dico, signori, che questo *oblivisci seditionem* non è solo in questo senso, ma in più altri ancora. Questa pace avremo noi deputati dirimpetto ai nostri paesi, perchè i nostri interessi ferroviari, è inutile farsi illusioni, ci incalzano; e dal momento che paiono e sono giusti, per la loro storia, per il lungo aspettare e per la loro gravità, anche più civile e morale che non economica, non ci può essere animo freddo e mente gelida, che possa resistere. Hanno ragione: e ad ogni modo sono interessi così gravi, così alti, così decisivi, che non possono non avere una grande influenza sulla nostra mente e sulla nostra coscienza, ancorchè mente e coscienza non abbiamo fiacche.

E non basta. C'è un'altra pace non meno utile, ed è la pace di noi deputati dirimpetto al Governo; perchè c'è pure la sedizione di noi contro di esso, mossa o principalmente o in gran parte per gl'interessi ferroviari. Ed è bene che cessi. Come è bene che cessi pure (e non è meno grave) la sedizione che anch'esso il Governo esercita dirimpetto a noi deputati, tenendo sempre insoluto fra mani il problema delle ferrovie. E di codeste sedizioni ce ne è un'ultima ancora, forse non so bene se più o meno grave delle altre a guardarla in principio, ma, nel fatto, negli effetti pratici, non meno grave delle altre, e certo più brutta, perchè cerca vie tenebrose: la sedizione, che intorno a questo problema, sempre insoluto delle ferrovie, fanno i ministri avvenire contro i ministri presenti. (*ilarità*).

Ora, o signori, se la soluzione, che si dà con questa legge al problema ferroviario, ci appare buona per quella fiducia, che ragionevolmente ci viene dal lavoro coscienzioso del Governo e della nostra Commissione, e dalla mancanza stessa di di una forte e vera opposizione; e se, dall'altro lato, per tanti versi noi possiamo, mercè la soluzione di questo problema, conseguire così bella, così simpatica, così meravigliosa pace e quietezza di coscienza, e dico di coscienza e politica e morale: io credo, che l'insieme di queste cose possa e debba consigliare voi a votare questo progetto, come a votarlo mi tengo consigliato io stesso. (*Benissimo! Bravo! — Molti deputati vanno a congratularsi coll'oratore.*)

### Il presidente del Consiglio presenta un disegno di legge.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri.

**Crispi, presidente del Consiglio e ministro degli affari esteri.** Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la proroga del trattato di commercio tra l'Italia e il Nicaragua.

**Presidente.** Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito.

**Crispi, presidente del Consiglio e ministro degli affari esteri.** Io prego la Camera di voler inviare il disegno di legge che poco fa ho presentato per la proroga del trattato di commercio col Nicaragua, alla Commissione incaricata di riferire sopra altri trattati.

**Presidente.** Come la Camera ha udito il presidente del Consiglio propone che il disegno di legge testè da lui presentato per la proroga del trattato di commercio col Nicaragua sia inviato alla Commissione incaricata di riferire su altri trattati.

Se non vi sono osservazioni, questa proposta s'intenderà accettata.

(È accettata).

Ora spetterebbe di parlare all'onorevole Pantano.

Onorevole Pantano, Ella può, se crede, parlare domani.

**Pantano.** Parlerò domani.

**Presidente.** Sta bene.

La seduta termina alle 6:45.

### Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per le Strade ferrate complementari. (106 e 106 bis)

Discussione dei disegni di legge:

2. Modificazioni alla legge comunale e provinciale. (18)

3. Interpellanza del deputato Sorrentino al ministro dell'interno circa l'inchiesta sull'amministrazione provinciale di Napoli.

4. Sulla pubblica sicurezza. (115)

5. Relazione della Commissione sui decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti. (II-A)

6. Riforma sulla legge di pubblica sicurezza — Istituzione della guardie di città. (86)

7. Deferimento alla Cassazione di Roma della cognizione di tutti gli affari penali del Regno. (147)

8. Modificazione alla legge 16 dicembre 1878, concernente il Monte delle pensioni per gli insegnanti nelle scuole elementari. (3)

9. Sulla emigrazione. (85)

10. Sulle espropriazioni, sui consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere. (60)

11. Approvazione di vendite e permutate di beni demaniali e di altri contratti stipulati nell'interesse di servizi pubblici e governativi. (145)

12. Aggregazione del comune di Villa San Secondo al mandamento di Montechiaro d'Asti. (162)

13. Aggregazione del comune di Molochio al mandamento di Radicena. (163)

14. Costruzione di nuove opere marittime e lacuali nel novennio 1889-98. (159)

15. Convenzione con la Navigazione Generale Italiana per un servizio postale e commerciale fra Suez ed Aden. (165)

16. Autorizzazione al comune di Randazzo per eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il limite medio del triennio 1884-85-86. (22)

17. Aumento di fondi per completare le bonificazioni contemplate nella legge 23 luglio 1881, n. 333. (157)

18. Autorizzazione a 122 comuni di eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1888 la media del triennio 1884-85-86. (154)

19. Autorizzazione ai comuni di Montefortino e di Larino di eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti per venticinque anni. (153)

20. Autorizzazione ai comuni di Biancavilla e Pescina per eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti, il primo per ventisei anni, il secondo per trenta. (176)

### ERRATA-CORRIGE

Nella seduta del 9 maggio a pag. 2436, colonna prima, riga 37, ove leggesi *Sconto* leggesi *Savuto* e a pag. 2437, seconda colonna, riga 10, ove leggesi *maggiore* leggesi *minore* ed a pag. 2438, ove leggesi *Cosenza*, leggesi *Catanzaro*.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione

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