

XXXII.

1^a TORNATA DI GIOVEDÌ 11 LUGLIO 1895

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CHINAGLIA.

INDICE.

Disegno di legge (Seguito della discussione) Pag.	979
Bilancio dei lavori pubblici:	
Oratori:	
BRANCA	999
CAFIERO	982
CHIMIRRI	993-95
DE GIORGIO	983
DI RUDINI	991
FUSCO L.	981
GAETANI DI LAURENZANA L.	997
MICELI	980
NICCOLINI	985
	989-91 94-95-98-1000
PISANI	995
ROSSI-MILANO	994
SARACCO, ministro dei lavori pubblici.	983
	986-91-94-95-98-1000
TECCHIO	982
TINOZZI	980
TORLONIA	999
VISOCCHI	996-1000

La seduta comincia alle 10.5.

Miniscalchi, segretario, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Rossi-Milano; ma l'onorevole ministro guardasigilli non è presente.

Procederemo quindi nell'ordine del giorno, e, terminato il bilancio, come si spera, se

sarà presente l'onorevole ministro guardasigilli si procederà allo svolgimento di questa proposta.

L'ordine del giorno reca: seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1895-96.

La discussione rimase sospesa al capitolo 328, che fu approvato.

Capitolo 329. Assegni al personale straordinario ed avventizio, presso l'Amministrazione centrale, gli uffici di circolo e di risconto dell'Ispettorato in aiuto al personale di ruolo, lire 280,000.

Capitolo 330. Indennità di trasferta al personale dell'Ispettorato per la sorveglianza di lavori di ferrovie concesse all'industria privata ed al personale ordinario e straordinario in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo, lire 25,000.

Capitolo 331. Indennità di tramutamento, di reggenza, di collaborazione e diverse al personale ordinario e straordinario dell'Ispettorato, lire 10,000.

Capitolo 332. Compensi e remunerazioni al personale dello Ispettorato ed a quello ordinario, straordinario ed avventizio in aiuto al personale di ruolo dello Ispettorato medesimo, lire 55,000.

Capitolo 333. Spese giudiziali e di stampa in dipendenza di questioni ferroviarie. (*Spesa obbligatoria*), lire 5,000.

Capitolo 334. Spese a carico dello Stato per lavori di manutenzione straordinaria delle linee venete riscattate dallo Stato con la legge

25 giugno 1882, n. 871, serie 3ª. (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 335. Compenso per danni ed interessi che eventualmente risultassero dovuti alla Società concessionaria della ferrovia da Torre Berretti a Gravellona presso Pavia, in dipendenza della causa vertente fra essa e l'Amministrazione dei lavori pubblici per la cessione dell'esercizio di detta ferrovia fatta dal Governo alla Società delle ferrovie meridionali (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Categoria seconda. — *Spese di costruzione di strade ferrate*. — Capitolo 336. Linea Roma-Solmona, lire 230,000.

Spetterebbe la facoltà di parlare all'onorevole Tecchio, ma non essendo egli presente, perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tinozzi.

Tinozzi. Io aveva in animo di raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la costruzione della linea sub-appenninica che è l'unico tratto che manda la Pescara-Roma alla posta Civitanova-Foligno, per formare con la Sant'Arcangelo-Fabriano e la Solmona-Isernia-Benevento la grande arteria Adriatica interna, collegandosi tutte le estremità verso monte nelle vie diverse che distaccano dal mare Adriatico per raggiungere la falda orientale dell'Appennino. Tale linea, secondo gli studi preliminari, avrebbe, come punti estremi, da una parte la stazione di Castel Raimondo sulla linea Matelica-San Severino, e dall'altra parte la stazione di Torre dei Passeri sulla linea Pescara-Roma.

L'importanza di tale linea è stata messa in evidenza da moltissimi uomini tecnici competenti i quali, in pregevoli pubblicazioni, hanno dimostrato che essa sodisfa alle esigenze militari della difesa nazionale, sodisfa alle esigenze e ai bisogni di tre grandi provincie e al commercio di regioni ricche di molti prodotti, e forse ripara, in parte, anche al torto che si fece all'Abruzzo Teramese, e specialmente alla mia provincia, nel riparto delle ferrovie nelle varie zone d'Italia.

Aveva in animo, come ho detto, di raccomandare la costruzione sollecitata di questa linea al ministro dei lavori pubblici, ma in seguito alle recise dichiarazioni del presidente del Consiglio, nell'ultima riunione della maggioranza, cioè che novelle spese non si possono fare, e dopo l'esposizione finanziaria, io mi limito a pregare l'onorevole ministro

dei lavori pubblici di consentire che tale linea, tanto importante, si iscriva almeno per memoria in bilancio, così come per memoria veggio iscritte in bilancio tante linee importanti.

Di Broglio, relatore. Del passato, non del futuro!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Per procurarmi, se sarà possibile, la benevolenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, al quale debbo presentare un reclamo in nome dei più vitali interessi della mia Provincia, comincio col ringraziarlo di non aver dimenticato la ferrovia Cosenza-Nocera, alla quale è assegnata per quest'anno la somma di 768,000 lire, e di non aver dimenticato neppure la bonifica del Crati, alla quale sono assegnate 300,000 lire. Io dunque lo ringrazio di aver curato questi interessi della mia Provincia, che sono pure interessi della giustizia e dell'economia nazionale.

Il reclamo che debbo presentargli egli probabilmente lo prevede. L'anno scorso, ricorderà l'onorevole Saracco che il collega deputato Pace ed io reclamammo per la posizione eccezionale straordinaria in cui trovavasi la ferrovia Cosenza-Sibari.

Questa ferrovia è divenuta quasi impraticabile. L'onorevole ministro che udì la descrizione dello stato della ferrovia e delle conseguenze gravissime che ne seguono e di quelle che ne potrebbero seguire, ancora peggiori, converrà che lo stato di quella ferrovia è veramente anormale.

È la condizione finanziaria, risponderà l'onorevole ministro, che impedisce di spendere il danaro che occorre per la riattazione di questa ferrovia. Si tratta di un tronco di ferrovia di 68 chilometri, che, da quando fu costruito, non è stato mai assistito: quindi le rotaie sono divenute dei pezzi di ferro quasi inutili, perchè logori, le traversine rovinata.

Occorrono non meno di quattro ore, e qualche volta più, per andare da Cosenza a Sibari, facendo 17 chilometri all'ora.

In una delle ultime tornate, il collega Calvi si lagnava che, nei suoi paesi, la ferrovia percorra 34 chilometri all'ora, e disse che era una ferrovia lumaca.

Che cosa dobbiamo dire, onorevole ministro dei lavori pubblici, di questa povera

ferrovia Sibari-Cosenza, nella quale si percorrono 17 o 18 chilometri all'ora?

Certe volte si è costretti ad aspettare delle ore, senza sapere perchè, e poi si viene ad appurare che in certi luoghi...

Presidente. Onorevole Miceli, guardi che la categoria tratta delle spese di costruzione.

Miceli. Perdoni, io dovevo reclamare contro una dimenticanza dell'onorevole mio amico il ministro dei lavori pubblici, perchè non vedo, in questa categoria: *Spese per costruzione*, nulla che riguardi la ferrovia Cosenza-Sibari e gli voleva domandare perchè non ha preso in considerazione lo stato eccezionale di quella ferrovia, e se mi può dire una parola che possa tranquillizzare i miei concittadini di Cosenza.

Presidente. Se io non ho male inteso, onorevole Miceli, or ora Ella parlava anche dell'esercizio di qualche linea; perciò mi permettevo di richiamarla al tema della categoria.

Miceli. Categoria costruzione.

Presidente. Le raccomando di essere breve.

Miceli. Le assicuro, signor presidente, che sarò brevissimo. Anzi io sono nemico delle geremiadi, ma come si fa? Si è costretti a protestare contro la poca cura che si ha di certe opere pubbliche in certi luoghi.

Io sono convinto che l'onorevole Saracco penserà finalmente a questa ferrovia. Dirà forse che per ora mancano i denari, ma la riattazione da me invocata è una forte ed urgente necessità. Perchè non mettere fra le spese urgenti e necessarie anche qualche somma per la ferrovia Cosenza-Sibari?

Io non voglio fare una descrizione dello stato di cose esistente e dei mali che ne seguono. Il ministro sa queste cose meglio di me, ma io non potevo fare a meno di ricordare all'onorevole ministro che la ferrovia Cosenza-Sibari è una ferrovia rovinata e non si può lasciare così come si trova.

Ho cominciato col ringraziare per altre cose il ministro, e spero di avere da lui una risposta conveniente anche su questo argomento. Tengo conto delle condizioni del nostro bilancio, ma non dobbiamo spingere le cose fino a questo estremo di non mettere nella categoria delle spese urgenti quelle che sono evidentemente urgentissime.

La ferrovia Eboli-Reggio è notata per...

Presidente. Ci arriveremo dopo, onorevole

Miceli. Vi sono altri iscritti su quel capitolo.

Miceli. Farò ora due semplici dichiarazioni per non parlare un'altra volta, onorevole presidente. Dunque io ringrazio l'onorevole ministro perchè questa ferrovia finalmente esiste tanto che fra qualche giorno se ne farà l'inaugurazione. Ma fo osservare al ministro che questa grande ferrovia (d'interesse internazionale quasi, perchè congiunge più direttamente l'Italia meridionale all'Italia settentrionale nonchè al nord ed all'occidente d'Europa) ha bisogno di essere nutrita da altre strade, da altre ferrovie; e siccome l'interno della provincia di Cosenza è la parte più popolata e più produttiva, io spero che il ministro, vedendo la necessità che la ferrovia Eboli-Reggio debba quanto prima esser posta in esercizio, penserà a far sì che il centro della Provincia sia unito alla linea principale con un tronco ferroviario da Cosenza a Paola; ed io spero che il ministro vorrà studiare senza indugio il breve tratto di ferrovia che dovrà congiungere fra qualche tempo Cosenza alla Eboli-Reggio.

Presidente. Onorevole Fusco, ha facoltà di parlare.

Fusco Ludovico. Se non erro, siamo alla ferrovia Roma-Sulmona...

Presidente. Dovrebbe esser così, ma purtroppo abbiamo divagato.

Fusco Ludovico. Io debbo fare una semplice raccomandazione.

La Roma-Sulmona, ormai aperta all'esercizio da 8 anni, è rimasta in gran parte abbandonata in quanto ai lavori complementari delle stazioni. Giacchè anche le più importanti di queste mancano di un piano scaricatore coperto nonchè delle bascule. A questa raccomandazione, da me fatta altra volta all'onorevole ministro, spero di aver da lui una qualche assicurazione. V'è specialmente la stazione di Carzoli, dove fa capo buona parte della provincia di Perugia per il carico delle merci, che ha assolutamente bisogno di un piano caricatore coperto. E passo ad una raccomandazione intorno all'orario di questa benedetta ferrovia Roma-Sulmona.

Noi da 8 anni abbiamo tre treni che, come poco fa diceva l'onorevole Miceli per altre linee vanno a passo di lumaca, impiegando circa 5 ore nei 100 chilometri da Roma ad Avezzano. Al primo corrente s'è rinnovato l'orario; ma non si è pensato affatto a creare un

treno diretto per il servizio fra le stazioni più importanti; e quindi noi dobbiamo fermarci a tutte le stazioni che nemmeno hanno un caseggiato, come quelle prossime a Roma, dove non capita che poco bestiame dei mercanti di campagna.

Ora io raccomando caldamente all'onorevole ministro di voler creare questo diretto sulla linea Roma-Sulmona, che non è necessario solamente per la provincia di Aquila, ma richiesto insistentemente anche dalle provincie di Chieti e di Teramo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tecchio.

Tecchio. Non intendo parlare della linea Roma-Solmona, e nemmeno fare delle lamentezioni. Desidero soltanto dall'onorevole ministro qualche informazione e dichiarazione sulle intenzioni del Governo per il tronco Bassano-Primolano che reca il numero 59 della tabella annessa alla legge 1892.

È inutile che io ricordi le condizioni speciali che raccomandano la pronta costruzione di questa linea. Abbiamo una specie d'impegno internazionale con l'Austria-Ungheria, di costruire dal canto nostro questo tronco, quando da parte sua si sia costruito il tronco da Trento a Primolano. Ora la costruzione di questo tronco sul territorio austriaco può dirsi quasi compiuta; e credo che da parte nostra si debba ora stanziare i fondi necessari affinchè l'Italia faccia onore ai suoi impegni. L'onorevole ministro sa pure che da parte delle popolazioni interessate e delle rispettive amministrazioni vi sono le migliori disposizioni per coadiuvare il Governo. Io confido che il ministro mi darà qualche risposta soddisfacente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cafiero.

Cafiero. Presento alla Camera una questione di giustizia, per la quale non domando nuove spese od erogazioni al bilancio dello Stato.

Quando fu votata la legge, per le ferrovie complementari, vi fu compresa la linea Barletta-Spinazzola. Per una questione di procedura, il comune di Andria, che ha oltre 50,000 abitanti, e che è centro di un territorio vastissimo, che va dai colli delle Murge alle bassure verso il mare, non fu compreso nel tracciato di quella linea. La città di Andria fece valere alla Camera le sue ragioni, quando la linea Barletta-Spinazzola fu votata.

Però, malgrado le larghe dimostrazioni e le premure, fatte da coloro che sostenevano il tracciato della Barletta-Spinazzola, per Andria, le ragioni di quella città furono messe in non cale.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, che era allora, come ora, l'onorevole Saracco, fu compreso da un sentimento di giustizia pei reclami di Andria, e dichiarò che mentre non potevasi certamente variare il progetto della linea Barletta-Spinazzola, che era per l'approvazione dinanzi alla Camera, pure avrebbe di buon grado colta la opportunità per far paghi i giusti desiderî di una città importante, come quella di Andria.

Dopo questa dichiarazione dell'onorevole Saracco, niente altro si è fatto; e pure sono passati circa 7 anni.

La città di Andria che doveva essere compresa nel movimento ferroviario, mercè l'allacciamento alla ferrovia Barletta-Spinazzola, e ciò non ottenne solo per una questione di modalità, non ha perduto il diritto di far valere le proprie ragioni per essere ammessa a godere il beneficio, che non le fu accordato in passato.

Comprendo che la Camera farà le sue meraviglie, che con questi chiari di luna, io venga a parlare della costruzione di 11 chilometri di ferrovia.

Non intendo affatto di aggravare il bilancio dello Stato; ho dichiarato che domando non già spese, ma provvedimenti.

Andria possiede, come ho detto, un territorio feracissimo, produttivo di olii, di vini, di mandorle, di cereali, ecc.; ha una popolazione di 50,000 abitanti; quindi, deve esser facilitata nei suoi commerci, mercè una linea ferroviaria, che la congiunga ai grossi centri di industria.

Il ministro Genala, quando io feci simile raccomandazione, in passato, promise che avrebbe sussidiato la linea con 3000 lire a chilometro. La città di Andria è ricca, e la sua amministrazione è fiorente, sicchè emerge nelle Puglie, per buona amministrazione civica, e per saviezza e temperanza civile dei suoi abitanti.

Domando io, se il Comune è in condizione di spendere, e vuol spendere; se la rappresentanza provinciale di Bari vede la necessità di costruire una linea, la quale è importantissima, e poi è breve, perchè è di soli 11 chilometri; se i Comuni vicini sono inte-

ressati nella costruzione di questa linea, bisogna convenire che, mentre vi sono mezzi e buone intenzioni, manchi solamente la coesione alle buone disposizioni.

Ora io desidererei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mettesse in accordo queste buone disposizioni dei Comuni interessati e della Provincia, contribuendo altresì col sussidio dello Stato, onde possa costruirsi una linea, la quale, come ho dimostrato, è importantissima. Comprendo che non siamo in momenti di floridezza economica; ma appunto perchè il momento è difficile per la economia generale, bisogna creare le risorse, affinché realmente la ricchezza pubblica possa essere reintegrata.

Dichiaro infine che la linea da me raccomandata, oltre ad essere utile a quelle località che deve percorrere, gioverà altresì alle altre linee, per l'incremento che a queste apporterà con i trasporti d'importanti prodotti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Giorgio.

De Giorgio. A nome anche di vari miei amici, debbo raccomandare vivamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici di far sì che sia riformato l'orario della ferrovia Solmona-Castellammare-Roma, poichè, mentre quella ferrovia, che è costata molti milioni allo Stato, fu costruita unicamente per avvicinare gli abitanti della regione abruzzese a Roma, invece è esercitata in guisa che, per percorrere una distanza minore di quella che intercede tra Roma e Napoli, s'impiegano 14 ore.

Nè basta, imperocchè mancano finora le coincidenze coi treni che arrivano da Castellammare, di modo che si viene ad impiegare, per venire a Roma, più del tempo che s'impiega percorrendo la linea Roma-Caserta-Foggia-Castellammare.

Io prego l'onorevole ministro di voler tener conto di questa raccomandazione, e, se occorre, sopprimere magari qualche corsa, purchè si trovi modo che da Castellammare a Roma si possa impiegare quel tempo che è strettamente necessario.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io vorrei pregare gli oratori che hanno preso parte a questa discussione, a voler considerare che versiamo in tema di costruzioni ferro-

viarie, e che la materia delle costruzioni è tuttora retta dalla legge del 1892. Cosicchè non è in mio potere d'introdurre in bilancio stanziamenti nuovi, i quali non abbiano radice in quella legge.

C'è purtroppo una eccezione, ed è che rimangono somme considerevolissime da pagare per l'arretrato punto o poco preveduto con la legge del 1892, ed è chiaro che prima di tutto bisogna liquidare il passato e stanziare in bilancio le somme che verranno a pagamento durante l'esercizio.

È questa una considerazione che io dovevo porre innanzi alla Camera per norma della presente discussione.

Ciò posto risponderò qualche cosa agli onorevoli oratori.

Primo è stato l'onorevole Miceli il quale mi ha rivolto dei ringraziamenti, ma al tempo stesso dei gravi reclami. Accetto di gran cuore i ringraziamenti, ma in quanto ai reclami gli debbo dire che questa non è la sede per discorrere con frutto dei mezzi che si devono mettere in opera, onde migliorare le condizioni della Cosenza-Sibari, giacchè le spese relative stanno a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Ora questa Cassa non è in condizione da poter sostenere grandi spese. Tuttavia, a me risulta che una discreta somma verrà spesa quando che sia a beneficio di quella linea. Di più nel momento presente non posso dirgli.

Egli ha parlato anche della linea Cosenza-Nocera e si è lagnato che per essa non vi è stanziamento in bilancio.

Miceli. Anzi ho ringraziato per quello stanziamento.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Lo stanziamento c'è ed è diretto a pagare i lavori in corso sul tronco da Cosenza a Pietrafitta. Ma forse l'onorevole Miceli voleva dirmi che bisogna pensare al tronco da Pietrafitta a Paola.

Ora la verità è questa che l'Amministrazione tiene in pronto un progetto esecutivo per arrivare non a Paola, sibbene a Rogliano, onde utilizzare la parte in costruzione da Cosenza a Pietrafitta.

Il progetto esecutivo del tronco da Pietrafitta a Rogliano è pronto e quando sia compiuto il tronco tra Cosenza e Pietrafitta si domanderanno i fondi necessari per proseguire i lavori.

Egli ha parlato poi della linea Eboli-

Reggio ed anche altri oratori ne hanno tenuto discorso. Ora io prego la Camera a considerare che, come sta scritto nella nota a piè' di pagina dello stato di previsione, le somme inscritte sotto questo capitolo serviranno a liquidare le spese per espropriazioni ed a saldare i lavori di completamento e consolidamento già eseguiti; ossia a pagare debiti ed a completare certi tratti della strada rimasti incompleti.

E qui sono tratto a far conoscere alla Camera il vero stato delle cose, che è comune a tante altre linee contemplate nel presente bilancio.

Per quasi tutte le ferrovie già costruite ed in esercizio rimangono impegni da saldare e lavori di completamento da eseguire. Le Società esercenti sono in credito ma non hanno ancora presentati i loro conti o questi non sono ancora liquidati. Per ciò l'amministrazione procura di liquidare queste vecchie partite e, mano mano che si vanno scoprendo le passività arretrate, si pensa a soddisfarle.

L'onorevole Tinozzi è molto modesto nella sua domanda; egli si contenta di una piccola frase, magari di un « per memoria ». Io non lo posso tuttavia contentare perchè la linea di cui ha parlato non è compresa in alcuna legge che ne abbia autorizzata la costruzione.

Io ne riconosco tutta l'importanza, e credo che convenga ultimare gli studi già condotti a buon punto, ma non potrei accettare la sua proposta che involgerebbe l'obbligo della costruzione: ciò che davvero non potrei fare.

Alcuni oratori, specialmente l'onorevole Fusco, si lagnarono delle condizioni poco soddisfacenti della Roma-Solmona; ed anche qui io debbo ripetere quel che dissi della Eboli-Reggio. La somma stanziata in questo capitolo è diretta a liquidare il passato, anzichè ad opere di miglioramento che devono essere eseguite con altri fondi, che non siano quelli del bilancio. Io riconosco perfettamente, perchè ho avuto occasione di percorrerla, che quella linea ha bisogno di molte cose. Ma, di grazia, qual'è la ferrovia che non abbia somiglianti bisogni?

Da per tutto abbiamo stazioni che paiono costruite nel medio-evo, prive degli impianti necessari, quali almeno si convengono ad un buono e lodevole esercizio. Il giorno verrà, e credo non lontano, in cui la Camera dovrà occuparsi di questo grave argomento; perchè

è opera stolta costruire nuove strade ferrate per lasciarle più tardi in abbandono. Bisogna pure un bel giorno avvisare a queste necessità, ma nel momento presente devo avvertire un'altra volta che qui ci dobbiamo occupare soltanto di costruzioni.

Si è parlato anche degli orari, e della convenienza di stabilire su quella linea un convoglio diretto.

Parecchi oratori si sono lagnati altresì della lentezza con cui camminano i treni e forse avranno ragione, ma io non posso imporre alla Società di fare dei treni diretti, quando le condizioni della strada non lo consentono.

Io non mi posso nascondere che la Roma-Solmona ha pendenze eccezionali e questa deve essere sicuramente la ragione principale della lentezza dei treni; ma ripeto, io posso bensì prendere in considerazione le raccomandazioni che essi mi hanno fatto, ma non saprei mescolarmi più del dovere in queste faccende dell'esercizio sociale.

L'onorevole Tecchio ha parlato della linea Bassano-Primolano ed ha chiesto che il Governo voglia occuparsi di questa linea, che figura la prima tra quelle di seconda categoria.

Sono lieto di poter assicurare l'onorevole Tecchio che l'amministrazione non ha punto tralasciato di occuparsi di questa linea, tanto vero che essa è stata studiata e che il relativo progetto è stato sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici fin dall'anno passato per la sua approvazione. Il Consiglio difatti se ne occupò, e spiegò avviso: « Che si dovesse nominare una Commissione incaricata di visitare la valle del Brenta dal confine a Bassano in concorso dell'autore del progetto, a fine di stabilire le norme secondo le quali dovranno esser modificati i progetti, affinchè il lavoro risponda convenientemente al suo scopo commerciale, senza alcun pregiudizio degli interessi della difesa dello Stato e colla minore spesa di costruzione possibile, tenendo in debito conto le condizioni nelle quali si costruisce la linea sul territorio tirolese. »

È perfettamente vero quello che disse l'onorevole Tecchio, vale a dire che la linea sul territorio austriaco sta per essere compiuta; ma Egli converrà con me che anche la linea che si deve costruire sul territorio italiano deve corrispondere nelle sue modalità

a quella con la quale dev'essere allacciata. In conformità pertanto del voto espresso dal Consiglio Superiore ho impartito le necessarie istruzioni perchè la cosa venga studiata sotto i diversi aspetti da esso indicati.

Vi ha di più. Una Società privata si è rivolta al Governo chiedendo il permesso di esaminare gli studi, fatti dagli ingegneri governativi, per questa linea, nell'intendimento di presentare al Ministero una domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio della linea stessa. Si può figurare l'onorevole Tecchio con quanta sollecitudine io abbia accolta questa domanda, ed ora mi risulta che la Società ha preso cognizione di questi studi, bene augurando che senza grande aggravio dello Stato ossia col solo sussidio stabilito dalla legge del 1887 venga assicurata la costruzione della Bassano-Primolano.

L'onorevole Cafiero ha parlato lungamente della linea Barletta-Spinazzola, ed ha manifestato il desiderio che, mediante l'iniziativa del Governo e l'opera efficace di Andria, di altri Comuni e della Provincia, venga costruito quel breve tronco, che deve congiungere Andria alla nuova ferrovia.

L'onorevole deputato ha detto che questa città era stata abbandonata per una questione di procedura. No, onorevole Cafiero, non fu per una questione di procedura che Andria fu lasciata in disparte; ma perchè il Consorzio volontario che si era costituito per la costruzione di questa strada che è di 4ª categoria volle seguire un diverso tracciato.

Io riconobbi anche allora che Andria rimaneva sacrificata, ma il Governo ha dovuto rispettare la volontà del consorzio.

Vediamo piuttosto quel che oggi si abbia da fare. L'onorevole Cafiero ha detto che il Governo potrebbe prendere l'iniziativa per la costruzione del tronco ferroviario di cui ha parlato. Io ritengo invece che l'iniziativa deve partire dai corpi morali interessati, ed in questo caso sia certo l'onorevole Cafiero che il Governo sarà ben lieto, se potrà favorire la desiderata costruzione mediante la concessione di un ragionevole sussidio.

La buona volontà non manca per parte del Governo; ma lo Stato non può nè deve prendere l'iniziativa.

L'onorevole De Giorgio mi pare che abbia parlato anch'egli della Roma-Solmona, e propone la soppressione magari di qualche corsa, purchè si camminasse più celere-

mente e si ottenesse di non esser più obbligati a fare una diversiva per arrivare a Castellammare. Il momento non mi sembra opportuno per trattare questo argomento; ma siccome pare anche a me che qualche cosa si possa fare, non tralascierò di adoperarmi in quanto sarà possibile per vedere esaudito almeno in parte il desiderio espresso dall'onorevole De Giorgio.

Mi sembra di aver risposto, così, a tutti gli oratori. Ma prego ancora una volta gli onorevoli deputati a considerare che la discussione verte sul tema delle costruzioni; che la materia è retta dalla legge del 1892, e che il Governo non può consentire nuovi stanziamenti in questo bilancio, oltre quelli determinati dalla legge del 1892, che non siano richiesti dalla necessità di pagare gli arretrati che incalzano e bisogna soprattutto liquidare.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 336 in lire 230,000.

Capitolo 337. Parma-Spezia, lire 1.000,000.

L'onorevole Niccolini ha facoltà di parlare.

Niccolini. Mi sono permesso di chiedere di parlare, non per fare richieste di nuovi stanziamenti, ma soltanto per rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici poche e precise domande.

Pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volermi spiegare il perchè sulla ferrovia Parma-Spezia, nella quale con tanta spesa furono collocati due binari, l'esercizio si faccia solamente su di un binario. Secondariamente domando se sia vero che in questi ultimi giorni si sia accordato dal Ministero un nuovostanziamento di due milioni per ripristini e restauri. In terzo luogo chiedo di sapere se sia intenzione dell'onorevole ministro di fare le opportune pratiche presso le Società esercenti le ferrovie, perchè vogliano dopo un anno circa di esercizio, istituire almeno un treno diretto giornaliero, in quella linea.

Mi permetto poi, sebbene sia un argomento intorno al quale io mi sarò forse troppo intrattenuto e pur sapendo che non varrà ad accaparrarmi le simpatie della Camera, di ripetere una raccomandazione all'onorevole ministro, imperocchè mi sembra essere proprio doveroso per parte mia. E la raccomandazione è questa, che per l'avvenire si

procuri, nel miglior modo di tutelare l'interesse dell'erario un po' meglio che pel passato.

Dappoichè quando si considera che una opera per la cui spesa furono preveduti otto milioni, oggi viene già a costare circa 50 milioni, e cioè più di 6 milioni a chilometro, pare a me che sarà ben difficile se continueremo in questo andazzo di restaurare le nostre finanze.

Noi abbiamo un bel cercare ogni sorta di economie; abbiamo un bel togliere dalle tasche dei contribuenti gli ultimi centesimi che loro restano, raggranellare diciotto o venti milioni, con imposte gravose ed anco odiose; quando tutto ad un tratto, vediamo ed in un solo lavoro aumentare il preventivo della spesa di quaranta a cinquanta milioni al di sopra del previsto.

Il mio giudizio sarà forse sbagliato, ma di qui non si scappa, onorevole ministro: o il personale del Ministero dei lavori pubblici, incaricato dello studio dei progetti e della compilazione dei capitolati di cotesto lavoro, è incompetente, e questo mi auguro che non sia; oppure, i lavori affidati all'impresa che li assunse furono condotti in modo così poco lodevole e, dovrei dire anche, così poco onesto, da portarci allo sperpero di una somma ingentissima, che noi oggi dobbiamo pagare mentre discutiamo per aumentare imposte le quali, come voi vedete, da molti giorni qui si combattono e bene a ragione, ma che ci troviamo nella necessità di applicare, appunto per far fronte agli impegni che abbiamo assunti, per colpa non sappiamo di chi.

Io mi auguro che il ministro dei lavori pubblici vorrà, d'ora innanzi, porre un argine a questi veri carnevali, per le imprese appaltatrici di opere per conto dello Stato. Nessuno ignora, ad esempio, che l'impresa di costruzione della galleria del Borgallo ha intascato, per dire nulla, dodici e più milioni di utili, mentre noi siamo costretti, per le esigenze finanziarie, a imporre ritenute perfino sopra gli stipendi dei più miseri impiegati ed abbiamo appunto ora dinanzi a noi un disegno di legge, in forza del quale toglieremo il quindici per cento perfino ad impiegati che appena usciti dalle pene, dagli stenti, dopo 4 o 5 anni di servizio gratuito, passeranno effettivi da straordinari, guadagnando appena 900 o 1,000 lire all'anno; e notate bene, oltre le imposte ordinarie. Non posso dimenticare

altresi che nella linea Parma-Spezia erano occupati circa 200 straordinari, i quali, tutto d'un colpo, si sono trovati... (*Movimento del ministro*).

... Mi spiace d'esser causa dei sospiri profondi del ministro dei lavori pubblici.

Saracco, *ministro dei lavori pubblici*. Fa caldo!

Niccolini. ... ma egli voglia perdonarmi se gli rivolgo una preghiera per quei disgraziati. Basta avere un po' di cuore!

Saracco, *ministro dei lavori pubblici*. L'ho anch'io.

Niccolini. In generale, i colleghi vengono qui a raccomandarle nuove spese, onorevole ministro. Io invece contrariamente alle abitudini generali non le ho chiesto neppure cento lire di spesa di più. Almeno però mi permetta una parola di rammarico a proposito di questo sperpero che si è commesso a danno dei nostri bilanci. I duecento impiegati circa i quali hanno presenziato tutti codesti lavori, ed i quali tutti, uno dopo l'altro, hanno potuto vedere come si sono gettati i nostri danari, oggi si trovano in una condizione veramente lacrimevole, e si sono trovati, con soli due mesi di stipendio, ad essere gettati in mezzo ad una strada. È vero che qualcuno di loro ha avuto la fortuna di potere essere occupato in altri lavori, ma ve ne sono tuttavia molti che fanno degli sbadigli, invece che dei sospiri, onorevole ministro dei lavori pubblici! Ed io perciò ho creduto di compiere un dovere col raccomandarli caldamente a Lei. So che pende dinanzi alla IV Sezione del Consiglio di Stato un ricorso che quegli impiegati hanno presentato, e naturalmente ignoro quale sorte avrà. Ma io credo che meglio di qualunque ricorso gioverà ad essi la buona volontà dell'onorevole ministro. Si ricordi, onorevole ministro, di quegli sventurati, i quali attendono con ansia il giorno in cui potranno essere occupati in qualche modo, pur di procacciarsi almeno il pane quotidiano. E non ho altro a dire.

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

Saracco, *ministro dei lavori pubblici*. Dovrei fare un discorso molto lungo per rispondere all'onorevole Niccolini, il quale non vorrebbe nemmeno ch'io sospirassi quando egli parla, e non mi tien conto delle dolcezze dell'ora presente. Risponderò invece, brevemente, alle sue osservazioni e spero che mi sarà cortese della sua attenzione.

Egli vuol sapere anzitutto, perchè nella galleria del Borgallo il servizio si fa sopra un solo binario, mentre se ne sono costruiti due. La risposta è semplice: perchè l'opera non è ancora collaudata. Quando il collaudo sarà compiuto, (e precisamente adesso si stanno compiendo le relative operazioni) si vedrà se sia, o no, il caso di aprire all'esercizio anche il secondo binario. L'onorevole Niccolini ha parlato di uno stanziamento di due milioni per ripristini e restauri: ed io gli rispondo che non so nulla di questo. Gli stanziamenti devono essere chiesti alla Camera, ed assicuro l'onorevole Niccolini che non li credo necessari.

Aggiungo, anzi, che spero di ottenere sui fondi stanziati per questa strada un qualche risparmio; lo spero, ma non lo affermo.

L'onorevole Niccolini vorrebbe poi che sulla Parma-Spezia si istituisse un treno diretto. Non saprei dire se le condizioni della strada consentano l'istituzione di un treno diretto, almeno per ora. Più tardi, ed una volta aperto il tronco di Sarzana, è invece assai probabile che venga attivato un treno celere sopra la intera linea.

L'onorevole Niccolini ha poi presa questa occasione per parlare dei carnevali dei costruttori, ossia delle somme ingenti che si sono spese nelle costruzioni ferroviarie al di là delle previsioni. Se l'onorevole Niccolini volesse ricordare quello che dissi qui nell'anno scorso, pare a me che avrebbe potuto fare a meno di rientrare in questo argomento. Sono veri carnevali, disse egli, e lo dico anch'io, che si sono fatti a beneficio di alcuni costruttori (ed io non parlo più di questo che di qualunque altro impresario) considerato il modo col quale furono iniziati e disgraziatamente condotti i lavori sopra le linee principali.

Il vero è che per la Parma-Spezia si cominciarono i lavori senza un concetto delle difficoltà che si doveano superare: nè perciò è a meravigliare se si sono poi di tanto superate le previsioni della spesa.

Per la galleria del Borgallo il progetto che servi di base all'appalto venne quasi per intero abbandonato. Prima si doveva costruire la galleria ad un solo binario, poi a due, e per dir breve, convenne durante la costruzione mutare radicalmente la base dei contratti. È così che si resero possibili i carnevali dei costruttori! Badi però l'onorevole Niccolini che pur

troppo, questo della Parma-Spezia non è un fatto isolato. L'onorevole Di Rudini, l'anno scorso, come tutti ricorderanno, aveva presentato una mozione per conoscere la ragione delle enormi differenze fra le previsioni e la spesa. Io nominai una Commissione all'infuori del personale dipendente dal Ministero, composta di magistrati e funzionari nominati dai rispettivi presidenti e ministri, con l'incarico di esaminare come sia avvenuto che gl'impegni contrattuali sieno risultati di tanto superiori alle previsioni. Questa Commissione spiegò il massimo zelo nel compimento del suo ufficio e dopo lunghi e maturi studi si trovò in grado di presentare una molto accurata relazione che discorre particolarmente delle seguenti ferrovie: la Novara-Pino; la Parma-Spezia; la Faenza-Firenze di poca lieta memoria; la Gozzano-Domodossola che in proporzione ha costato più delle altre; la succursale dei Giovi che da sedici milioni calcolati con la prima legge ha costato e costerà novanta milioni (*Senso*); la Sondrio-Colico-Chiavenna, costrutta senza un principio di preparazione; l'Avezzano-Roccasecca che in ragione dei tronchi costrutti richiederà una spesa tre volte superiore a quella prevista; la Benevento-Avellino e la Lecco-Como.

Or bene, la conclusione in cui venne la Commissione fu questa che la causa più generale degli inconvenienti rilevati deve attribuirsi all'aver preparato i progetti con studi assolutamente insufficienti o spesso manifestatisi tali per l'eccessiva fretta con cui dall'Amministrazione centrale si volle che le opere fossero compiute. Se a questi studi, dice la relazione, si fossero dedicate le cure ed il tempo necessario per la loro buona riuscita, si sarebbero in taluni casi aumentate le quantità dei lavori e conseguentemente le spese previste, e il più delle volte si sarebbero tolte all'impresa le basi su cui si poggiarono per chiedere quei compensi che, accordati quasi sempre con troppa larghezza, cagionarono così gravi danni alle finanze dello Stato.

Ecco nella sua nudità quale fu il responso dell'autorevole Commissione, onde io ho dovuto persuadermi che la causa di tanti malanni è derivata dall'assoluto difetto nella preparazione dei progetti e da poca cura nella direzione dei lavori; e che la peggiore delle disgrazie per la linea Parma-Spezia, fu questa che si sono cambiati, in pochi anni, niente meno che cinque o sei uffici di direzione.

Nessuna meraviglia pertanto se sono avvenuti i grandi disordini che lamentiamo.

A me duole pronunziare parole che sembrano quasi un processo alle Amministrazioni passate. Io non ho di queste intenzioni, ma, davanti ai fatti, credo di essere autorizzato a dire che bisogna assolutamente impedire, come già diceva l'onorevole Niccolini, che gli stessi disordini anche in misura molto più limitata, si abbiano a rinnovare.

Io credo che questi fatti non si rinnovano più, assolutamente. Oggi, non s'incomincia un lavoro, se il progetto esecutivo non è accuratamente studiato, e se gli autori dei progetti non dichiarano di accettare la responsabilità dei loro atti, cioè la responsabilità di quanto avverrà nella esecuzione dei lavori. (*Bene!*)

Qualche volta mi è pure avvenuto di usare atti di severità verso funzionari dello Stato che mi parvero poco curanti dei loro doveri, e così mi propongo di fare in avvenire.

Del resto, dissi altre volte, e ripeto ora, che, quando si tratta di costruzioni ferroviarie, in massima non accetto il sistema delle costruzioni dirette, per conto dello Stato. (*Benissimo!*) Nei contratti di concessione, bisogna andar molto guardinghi nel determinare i corrispettivi dovuti ai costruttori; ma credo sempre che il sistema delle concessioni alle Società esercenti sia a gran pezza il migliore di tutti.

D'altronde il Parlamento è sempre libero di approvare o non approvare le convenzioni, cosicchè può sempre ed in ogni caso esercitare il controllo che naturalmente gli appartiene.

Questa, onorevole Niccolini, è la miglior maniera di mettere un freno ai carnevali dei costruttori, come Ella li ha chiamati.

Una voce. Carnevalone.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sarà un carnevalone: a furia di piccoli carnevali, s'è arrivati ad avere un carnevalone.

Mentre il disegno di legge presentato sotto il Ministero Di Rudini supponeva che con 180 milioni distribuiti sopra cinque anni, si potesse chiudere il fabbisogno arretrato delle costruzioni ferroviarie, pur troppo non bastarono i trecento, senza iniziare nuovi lavori.

Ed ora debbo trattare un altro tema doloroso: quello degli straordinari.

Anche qui però parliamo schietto, perchè sento dire le più strane cose di questo mondo.

Si è parlato di 200 impiegati che erano addetti alla ferrovia Parma-Spezia. Ed io dirò che tanti erano veramente, mentre rimanevano pochi chilometri da ultimare. Ora vi può essere chi creda che occorresse l'opera di 200 o 250 straordinari sovra una linea in molta parte costrutta?

La verità è questa: che dove occorreva l'opera d'uno straordinario, se ne sono collocati qui e dovunque, almeno quattro. In quei tempi, bastava che uno si presentasse, con l'aiuto di qualche santo, per essere sicuro di essere subito impiegato nel servizio delle ferrovie. Si giunse a tal punto che nell'anno 1887 il bilancio che ho trovato, portava una spesa di sette milioni per pagare gli straordinari. (*Senso.*)

E notino, signori, che questi straordinari erano pagati piuttosto lautamente, anche più di quello che non lo siano gl'impiegati di pianta; e ciò per la buona ragione che essi sapevano e dovevano sapere che, terminati i lavori, non avrebbero avuto diritto a rimanere in servizio dello Stato. O che pertanto, se non c'è più bisogno dell'opera loro, se strade ferrate non se ne costruiscono più, il Governo dovrà tenerli in servizio? Per un sentimento di commiserazione, dobbiamo mantenere e continuare a pagare tanti straordinari che non sono più chiamati a prestare servizi allo Stato?

Francamente, io non so del gran cuore dell'onorevole Niccolini, ma sento di averne abbastanza per mio conto, e posso dire che in tutto il corso della mia oggimai lunga vita, non ho mai cercato di fare del male ad alcuno. Ma quando mi trovo dinanzi ad una necessità, quando mi trovo di fronte al dovere, sento che non devo indietreggiare.

L'ho detto ieri e ier l'altro, e lo ripeto oggi, ho pregato la Camera di voler consentire uno stanziamento annuo di 60,000 lire perchè siano distribuite agli impiegati straordinari che meglio abbiano meritato dell'opera loro. Ho presentato un disegno di legge nel quale ho proposto che siano lasciati disponibili circa sessanta posti d'impiegati d'ordine per essere assegnati di preferenza, anzi esclusivamente, a questo personale straordinario che ne sia giudicato meritevole. Vuol fare di più la Camera? Io non lo so, ma pare a me di aver già fatto qualche cosa: tanto più che negli anni avvenire, di mano in mano che questo personale diventerà meno numeroso,

sentirà maggiormente i vantaggi che gli vogliamo accordare.

Sacchi. Bisogna togliere le sinecure; vi sono tanti ispettori, che non fanno altro che girare senza far nulla. E viaggiano in vagoni riservati, anche!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non ho capito le parole dell'onorevole Sacchi, ma la verità è questa che abbiamo ancora molti straordinari presso l'Ispettorato generale delle ferrovie che purtroppo oggi o domani dovranno essere licenziati per mancanza di lavoro.

È cosa dolorosa, onorevoli deputati, ma io debbo dirlo (non vorrei, ma lo debbo) non ne ho sulla coscienza più di uno.

Branca. Nemmeno io.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. E nemmeno l'onorevole Branca: egli lo conferma ed io lo riconosco.

Voce. Bisogna mandarli via.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. E se li mando via, avviene quello che si è detto un momento fa, che i ministri li mettono sul lastrico e che non hanno viscere di pietà verso la povera gente.

Io mi do ragione di questa dolorosa situazione di fatto, ma debbo ancora correggere un errore in cui è caduto, certamente involontariamente, l'onorevole Niccolini. Egli dice che si mandano via questi impiegati con due mesi di stipendio.

Ora la verità è questa che fra i licenziati ve ne ha chi ha ricevuto fino a 5000 lire di stipendio perchè l'indennità di buona uscita è ragguagliata alla durata del servizio, e chi ha quindici, diciotto o vent'anni di servizio riceve quando è licenziato, una indennità che non è dispregevole.

Non è gran cosa, lo ammetto, ma nelle strettezze presenti, quando siamo trascinati a decretare nuove tasse, è ammissibile una larghezza maggiore di questa?

Io vi ho aperto tutto l'animo mio. Certo non sarò io quello che mi opporrò a quei temperamenti, che abbiano per effetto di migliorare la sorte di questi infelici. Ma ho la coscienza di aver fatto il mio dovere e credo di non poter essere accusato di mancare di cuore e di sospirare per la noia, come dice l'onorevole Niccolini, mentre gli altri soffrono.

Dirò di più. Non è soltanto nel personale ferroviario che questi fatti accadono; ma an-

che nel personale delle strade obbligatorie e delle strade provinciali di serie convenne licenziare un numero grande di straordinari perchè il numero era eccessivo.

Come sulle ferrovie così sopra le strade carreggiabili dove non si lavorava più da molti anni vi erano straordinari che percepivano bravamente il loro stipendio e furono licenziati...

Forsechè si doveva continuare in questa condizione di cose? No certo. Se altri crede di poter fare diversamente, sarò ben felice, stieno certi, di non essere costretto a fare tanti licenziamenti i quali (scusino se lo dico) mi procurano molte lettere di minaccia con teste di morto sopra... (*Si ride*) che del resto non mi commuovono niente affatto.

Io vado per la mia strada e faccio il mio dovere, avvenga quello che può. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Niccolini.

Niccolini. Debbo anzitutto dichiarare all'onorevole ministro che, con le mie parole, non intesi minimamente rivolgere a lui il più piccolo rimprovero per nessuno di questi lavori, che io sono stato costretto a deplorare. Del resto mi chiamo felicissimo di aver potuto provocare quegli schiarimenti dall'onorevole ministro, il quale, con tanta cortesia e con tanta lucidezza ha voluto dare alla Camera, e dei quali credo gli onorevoli colleghi, come me, vorranno fare tesoro.

L'onorevole ministro ci ha dichiarato niente meno che, un lavoro il quale costa già allo Stato 50 milioni, venne affidato ad una impresa, senza che un solo progetto esistesse! Ma basta a noi che l'onorevole Saracco, oggi, ci dia la promessa solenne (e questo non possiamo nemmeno mettere in dubbio) che per l'avvenire simili inconvenienti non avverranno più? Questo a noi non deve, non può bastare, onorevoli colleghi; noi siamo qui a tutelare gli interessi del nostro paese, ed io credo doveroso per noi di investigare, nel modo il più scrupoloso, e col massimo rigore su quale ministro, su quali funzionari debba ricadere tutta intiera la responsabilità...

Voce. È morto.

Niccolini... di un lavoro tanto importante in queste condizioni; costringendoci in tal guisa a pagare 40 milioni di più, di quello che il preventivo portava. Dunque a noi questa assicurazione non basta, e noi abbiamo il

dovere d'insistere perchè venga fatta una vera e propria inchiesta...

Voci. Sono tutti morti.

Presidente. Onorevole Niccolini, ella può esprimere il suo desiderio puramente e semplicemente...

Niccolini. E il Consiglio dei lavori pubblici è morto? E i pezzi grossi del Ministero sono morti tutti?

Onorevole presidente, qui si tratta di 40 milioni sperperati! Non credo che mi vorrà togliere la facoltà di parlarne, mi perdoni se insisto perchè ne vale la pena, guadagneremo la nostra giornata.

Presidente. Io non le tolgo la facoltà di parlare, ma la esorto solo a non diffondersi sul tema della inchiesta, perchè altrimenti entriamo in un altro campo.

Niccolini. Entriamo pure in un altro campo, ma mi pare che l'argomento meriti che vi ci si trattenga un quarto d'ora di più.

Dunque dalle parole dell'onorevole Saracco abbiamo potuto rilevare, che la galleria del Borgallo che è costata 50 milioni di più, fu affidata ad una impresa senza neanche un progetto; che nella galleria dei Giovi da 16 milioni siamo andati a 90.

Occupiamo intere settimane per discutere cose di molto minore importanza; ora noi qui abbiamo dinanzi una questione in cui sono in ballo 50, 60, 100 milioni ed è nostro dovere di spendervi anco mezz'ora e confido nell'indulgenza della Camera.

Presidente. Sta bene, onorevole Niccolini, ma comprenderà che c'è modo e modo per sostenere un'idea. Ella può parlare dell'opportunità dell'inchiesta, ma io lo esortava a non far tema del suo discorso, quest'argomento, diffondendosi eccessivamente al di là dei limiti comportati dal capitolo che stiamo discutendo in questo momento.

Niccolini. La ringrazio e parlerò brevemente.

Presidente. È in questo senso che mi sono rivolto a lei, pregandola di esser breve.

Niccolini. Sarò brevissimo.

L'onorevole ministro diceva che riguardo ai progetti anche per altri lavori di chi ha avuto la cortesia di darcene contezza, in forza di quell'accuratissima inchiesta che egli fece dopo i suggerimenti dell'onorevole Di Rudini, possiamo stabilire che per molti altri lavori sono avvenuti gli stessi inconvenienti che si son deplorati per la galleria del Borgallo, e

che sventuratamente per l'Italia hanno dato identici risultati.

Ora io dico, giacchè l'onorevole Saracco con tanta competenza, con tanto zelo, con tanto interesse pel nostro paese ebbe l'accorgimento di fare eseguire un'accuratissima inchiesta, per quella poca esperienza che ho, so che dopo un'inchiesta, se inconvenienti vi siano, debba esservi qualcuno che ne debba rispondere. Io quindi mi permetterei di rivolgere una domanda all'onorevole ministro. Egli con ragione diceva a me non esser giusto che io lo rimproverassi di aver messo sul lastrico, di aver licenziato quegli impiegati dei quali non poteva più servirsi, ed ha mille ragioni; ma io domando: è giusto che si continui a tenere impiegati che si sono resi complici di tanta rovina per la nostra finanza? Si sono licenziati gli straordinari, ma io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici: perchè mi continua a tenere gli ordinari? Questi progetti che egli ha chiamato decisamente incompleti ed insufficienti furono o no esaminati dal Consiglio supremo dei lavori pubblici? dall'Ispettorato o da altri grossi ingegneri addetti all'Ufficio tecnico per le costruzioni ferroviarie?

A questa domanda confido ottenere una risposta dall'onorevole ministro.

Se quei progetti non furono nè studiati, nè esaminati, ho tutto il diritto di dire che il funzionamento di quella amministrazione lascia molto, per non dir tutto, a desiderare; se furono studiati ed esaminati, allora poi, mentre prima ritenevo che nel Ministero non ci fosse un personale incompetente, ora invece son portato a crederlo indubbiamente, per non dire peggio.

Quando poi si fosse verificato, che cioè i progetti fossero stati approvati alla leggera, per modo che da 16 milioni siamo saliti, come nel caso della galleria dei Giovi, a 90, e via discorrendo, non so se vi dovremmo proporre un voto di ringraziamento o di riconoscenza a questi signori funzionari, i quali restano al Ministero, nonostante la buona volontà del ministro che ha per rimediare a tali enormità.

Finchè ci sarà Lei, onorevole ministro, io mi auguro che simili inconvenienti non si verificheranno mai, ma, sparito dal Ministero l'onorevole Saracco, nessuno mi potrà assicurare che con quegli stessi impiegati non si rinnovino gli stessi inconvenienti che si sono verificati pel passato.

Ed ora io torno a fare una calda raccomandazione al ministro, che una buona volta si dia un esempio; perchè, quando noi andiamo di continuo dibattendoci per trovar modo di riparare con espedienti di bilancio, con piccole imposte, che vanno a colpire, come già ebbi a dire, le tasche esauste dei contribuenti con 10, 18, 20 milioni, al *deficit* finanziario, non dobbiamo, non possiamo permettere che in due soli lavori si siano perduti più di 100 milioni.

Onorevoli colleghi, se noi continuassimo a sopportare ed a tollerare simili sperperi, io credo che mancheremmo al nostro dovere, e meriteremmo proprio di essere sfrattati da questi banchi. (*Approvazioni*).

Mi propongo quindi di presentare una mozione più tardi in forza della quale si venga a far luce chiara e meridiana e con un'inchiesta rigorosa si sappia chi siano i colpevoli se colpevoli ve ne sieno.

Presidente. L'onorevole Di Rudini ha facoltà di parlare.

Di Rudini. Debbo innanzi tutto ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di aver rammentato una mia antica mozione. Lo ringrazio ancora più per averla presa in considerazione, e per avere ordinato una inchiesta, che era dopo tutto il desiderio mio contenuto nella mozione, rammentata dal ministro.

Ma mi permetto di fare una domanda: crede l'onorevole ministro di dare pubblicità alla relazione della Commissione d'inchiesta?

Non so che cosa la relazione contenga; ma in verità sembrami molto opportuno che la relazione sia pubblicata, poichè trattasi di troppo gravi interessi, e questa relazione potrà essere di grande insegnamento agli amministrati ed agli amministratori: agli elettori che chiedono ed al Parlamento che concede.

Detto questo, poichè ho la parola aggiungerò una lode e chiuderò poi con una preghiera.

Lodo il ministro dei lavori pubblici per le dichiarazioni fatte rispetto alle costruzioni dirette ferroviarie. Io ne prendo atto, e lo lodo sinceramente di questa sua dichiarazione; e credo che con me debbano lodarlo tutti coloro i quali conoscono i grandi pericoli delle costruzioni ferroviarie dirette che hanno così profondamente contribuito a disonestare il nostro bilancio.

Ed ora la preghiera. Essa è un po' estranea al capitolo del quale discorriamo, ma sarà così breve che l'onorevole presidente mi consentirà di farla.

I disordini delle costruzioni dirette per conto dello Stato non si sono soltanto verificati nelle costruzioni ferroviarie, ma si sono verificati altresì nella costruzione delle strade provinciali di serie alle quali un momento fa alludeva l'onorevole ministro. Ora nelle costruzioni di queste strade abbiamo avuto sorprese che sono anche maggiori delle sorprese che ci hanno dato le costruzioni ferroviarie. Non crede quindi opportuno l'onorevole ministro di ordinare un'inchiesta anche sulle strade provinciali di serie?

Se la ordinasse, gliene sarei sinceramente grato.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Volendo e desiderando esser breve, io debbo dichiarare che dall'esame della relazione di cui ho letto le conclusioni ho dovuto convincermi che vi fu molta leggerezza per parte dell'amministrazione. Ma non ho saputo trovare il filo per scoprire i veri colpevoli, se pur vi sono, i quali appartengono tuttora all'amministrazione, e debbono in conseguenza essere chiamati a giustificare la loro condotta.

Vischi. La leggerezza in queste cose è una colpa.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ma colpa lieve, e non bisogna d'altronde dimenticare che volendo colpire i funzionari dello Stato, occorre possedere le prove della colpevolezza. La vera leggerezza bisogna cercarla altrove e più alto. Essa consiste nel fatto che, appena promulgata la legge del 1879, si vollero aprire le aste su vasta scala, tanto che si sono istituiti, se ben ricordo, 50 o 52 uffici di direzione per formare i progetti e condurre innanzi i lavori. Ora, francamente, qual'è quel paese che abbia un personale così ricco che possa bastare a tanta bisogna? Certamente, osignori, noi abbiamo valenti ingegneri, ma non ne abbiamo a dovizia. E quando ho potuto toccar con mano che semplici ingegneri ed aiutanti di ultima classe furono chiamati a dirigere lavori per i quali si sono spesi centinaia e centinaia di milioni, io non mi sono meravigliato di tutto ciò che è accaduto. Si è raccolto ciò che si è seminato.

Non è già, onorevole Niccolini, che siano

mancati i progetti, ma erano progetti buttati là per bandire le aste, senza vera preparazione. Per esempio, per la costruzione della Succursale dei Giovi, io ricordo che un valentissimo ispettore, il Borgnini, mi diceva che aveva dovuto mandare telegraficamente le sue proposte, ma da quel galantuomo, che egli è si affrettò a dichiarare che non intendeva assumerne la responsabilità.

La linea Parma-Spezia, l'ho detto l'altro anno, si cominciò con piccoli appalti di lire 40,000 per dare prontamente lavoro, e con questi concetti furono iniziate ferrovie che costarono centinaia di milioni.

Tutto questo è un insieme di fatti dolorosi, molto dolorosi, che devono insegnare a camminare con piede di piombo in avvenire. Ma se alcuno mi domandasse se dalle indagini che si sono fatte sia risultata la dimostrazione di colpe commesse da funzionari dello Stato, non lo saprei affermare.

Ad ogni modo, la relazione della Commissione io aveva in animo di consegnarla alla Giunta generale del bilancio, quando essa me l'avesse domandata.

Esaminerò adesso se sia il caso di darle pubblicità, e dove non vedessi inconvenienti, non mancherò di farlo. Non posso ancora dire che lo farò, perchè trattandosi di persone, e quel che è più grave, di vertenze cogli appaltatori, bisogna andare molto a rilento prima di dare pubblicità a fatti che potrebbero comprometterne l'amministrazione.

Martini Ferdinando. Perchè?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. D'altra parte, se un risultato utile si potesse ottenere, capirei la necessità di pubblicare fin da ora la relazione; ma quando fossimo convinti che la pubblicazione non giova e potrebbe riuscire di danno allo Stato, può forse bastare che sia conosciuta dal Parlamento.

Tocco ancora un lato della questione.

Ringrazio l'onorevole Di Rudini di avere appoggiato l'idea da me espressa in materia di costruzioni ferroviarie.

Ma egli si è rivolto al ministro per sapere se i dolorosi fatti, che si sono verificati sulle linee ferroviarie, non si siano ugualmente manifestati nella costruzione delle strade provinciali di serie.

Mi pare di averlo detto un'altra volta ed ora devo ripeterlo: È avvenuto peggio! (*Si ride*).

Molte strade sono scomparse letteralmente;

sette, otto, dieci chilometri di strade costrutte rimasero sepolti da frane (*Commenti*); i ponti caduti non si contano più e le varianti adottate nella esecuzione dei lavori arrivano a proporzioni favolose.

Credo che vi sia una strada già comunale obbligatoria, per la quale erano previste 87,000 lire, e mi pare che si domandino circa due milioni. (*Senso*).

Insomma mi duole per l'amministrazione di dover dire questo; forse diranno che faccio male...

Voci. No! no! Fa benissimo!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ma io non accuso nessuno, tanto più che si tratta di fatti antichi e si può dire che quasi tutte le persone, a cui quei fatti si riferiscono sono scomparse.

Fortis. Fa bene! fa bene!

Una voce. Parli chiaro!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Certamente; parlo chiaro.

Si sono viste cose di ogni colore e di ogni specie.

Un oratore, in questi giorni, parlava di una strada iniziata molti anni addietro e consegnata all'appaltatore alla vigilia delle elezioni politiche (*Si ride*), il quale poco appresso fu avvertito che mancavano i fondi, cosicchè anche oggi s'è fatto un bel nulla.

In questa condizione di cose a me rimaneva il dovere di fare un'inchiesta e l'ho fatta io stesso a questa maniera: ho chiamato gl'ingegneri capi di quelle sei o sette Province dove si può dire è concentrato il principale lavoro, e di concerto col mio egregio amico il sotto-segretario di Stato mi sono applicato ad esaminare la posizione delle singole strade. Quel che abbiamo trovato, non saprei dire: liti d'ogni maniera, nuove ed antiche, strade cominciate ed in abbandono da lunghi anni; contestazioni con imprese ed incertezze costanti sulla natura e sul costo delle opere che restano ad intraprendere.

E poichè in questi casi gli appaltatori tacciono a bello studio perchè più tardi lo Stato non sia più in condizione di difendersi, così dopo lunghi anni l'amministrazione si trova esposta a domande di compensi che fanno strabiliare. Sopra una o più opere appaltate per 100 mila lire si domandano, ad esempio, 500 mila lire di compensi, ed intanto non si va innanzi nei lavori. Anche qui l'inchiesta tendeva a colpire i funzionari colpevoli, ma quelli che di-

ressero i lavori sono tutti morti o andati in riposo, giacchè ci troviamo in presenza di fatti che risalgono magari a vent'anni addietro, e forse più.

Noi ci studiamo di mettere un argine a questo sperpero dei denari dello Stato, ma non posso nascondere che colle migliori intenzioni del mondo, difficilmente si arriva ad arrestare il male divenuto cancrena.

Quindi avverrà che per molti anni continuerà pensare unicamente a condurre innanzi i lavori in corso, ed a pagare i debiti che si verranno maturando, prima di metter mano ad opere nuove, salvo qualche lavoro urgentissimo che appaia strettamente necessario come ad esempio un ponte od un tronco di strada intermedio ai tronchi già compiuti. Purtroppo adunque le cose sono andate peggio ancora di quanto è avvenuto per le strade ferrate. Ciò che ha potuto avvenire perchè il Parlamento si lasciò indurre un bel giorno ad approvare una proposta fatta dal Governo di riunire le spese ferroviarie, e parimenti in un solo capitolo quelle stradali, di modo che si è potuto tirare innanzi a spendere i milioni senza sapere come venivano impiegati. (*Commenti*).

Così per la succursale dei Giovi, a dirne una, la maggiore spesa rimase per assai tempo inosservata per mancanza di uno stanziamento speciale e per la facilità di attingere al fondo comune. A questo inconveniente ho procurato nel 1888 di mettere un riparo, e adesso le spese vanno distribuite in tanti capitoli quante sono le opere autorizzate da leggi. Il Parlamento ha modo di esercitare il suo controllo, e sa quando lo stanziamento è superato. L'amministrazione, io lo ricordo bene, non voleva saperne e la burocrazia prevedeva mille inconvenienti nella pratica applicazione di questo sistema. Ma io mi onoro di avere resistito e devo anche dire che in questa parte ho seguito il consiglio dell'onorevole Di Rudini.

E adesso chieggo scusa per aver così divagato, ma ho voluto dire lo stato delle cose com'è. Ed una sola cosa sento di poter promettere alla Camera: ed è che rimanendo a capo dell'amministrazione dei lavori pubblici intendo dare opera a liquidare il passato e procurerò che i disordini giustamente lamentati non si verifichino più nel tempo avvenire. (*Bravo! Bene! — Applausi*).

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 337, linea Parma-Spezia, lire 1,100,000.

Capitolo 338, linea Faenza-Firenze, lire 520,000.

Capitolo 339, linea Eboli-Reggio, 200,000 lire.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimirri.

Chimirri. Dopo i dolorosi argomenti che abbiamo trattato, eleviamo per poco gli animi a cose migliori.

Ricordò l'onorevole Miceli che fra giorni si aprirà al servizio la linea Eboli-Reggio. Sarà un lieto avvenimento, ed un grande beneficio per le popolazioni del Mezzogiorno, le quali non dimenticheranno il debito di riconoscenza verso l'onorevole ministro, che con costante ed amorosa cura facilitò e condusse a termine quell'opera veramente romana. Ma alla comune esultanza per ora non potrà partecipare la città di Catanzaro.

Poichè la linea traversale, che deve collegarla alla Eboli-Reggio si arresta a Marcellinara a 4 ore dalla città; ed il resto non sarà compiuto sollecitamente se non ci verrà in aiuto, come ha fatto pel passato, il buon volere dell'onorevole ministro. Cagione dell'indugio sono le controversie sorte fra l'amministrazione e l'impresa costruttrice del tronco Marcellinara-Catanzaro, la quale sospese di recente i lavori e portò la questione avanti i tribunali.

Intendo che in pendenza della lite non giovi far novità per ciò che concerne la galleria, ma i lavori all'aperto dell'ultimo tratto fra Marcellinara e la stazione di Corace non incontrano difficoltà, e rispetto a questi la sospensione non è giustificabile nè giustificata. Se non si vorranno condannare quelle popolazioni al supplizio di Tantalò, bisogna che quest'ultimo tratto di collegamento si compia e presto.

Lo faccia l'impresa assuntrice come è dover suo; lo faccia l'amministrazione d'ufficio a spese dell'impresa, se questa si ricusa; ma in un modo o nell'altro è di capitale interesse che la principale città delle Calabrie non rimanga a lungo isolata dalla ferrovia Eboli-Reggio, da Monteleone e da Nicastro.

Queste raccomandazioni faccio anche a nome dell'onorevole Grimaldi, che, per motivi di salute, non è potuto intervenire alla seduta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi-Milano.

Rossi-Milano. Avevo chiesto di parlare per dire qualche cosa sullo stesso argomento che è stato trattato dall'oratore, che mi ha preceduto; sulla necessità, cioè, di congiungere presto non solo la città di Catanzaro, ma tutta la parte orientale della provincia di Catanzaro ed una parte della provincia di Reggio Calabria alla linea Eboli-Reggio, che noi vediamo dalle nostre colline, che noi guardiamo con desiderio di usarne, ma con la profonda amarezza di non poterne usare, se non tra parecchi anni.

C'è una causa tra l'impresa e l'amministrazione dei lavori pubblici. Si sa che le cause vanno sempre per le lunghe. Finita la causa, quando si dovrà costruire la galleria, occorreranno due anni almeno per la costruzione di essa; e noi della città e della provincia di Catanzaro dovremo aspettare parecchi anni, prima di godere di questa ferrovia che, ripeto, guardiamo con desiderio e con amarezza.

L'onorevole ministro dirà che, in pendenza di una causa, di fronte ad un'impresa che ha detto: *io non proseguirò più i lavori*, il Governo ha le mani legate. Ma fu bene osservato dall'oratore, che mi ha preceduto, che la costruzione di quel tratto all'aperto della linea Sala-Settingiano non forma oggetto della lite. Oggetto della lite è la costruzione della galleria. Aggiungerò che, per tre chilometri circa, da Corace, dove dovrebbe essere costruita una fermata provvisoria, a Settingiano è stato costruito il ponte, sono stati fatti i movimenti di terra, e molte opere d'arte; e più non resta che armare la linea, e fare opere di completamento. Ora, mi pare che il ministro, senza pregiudicare la lite pendente, possa appigliarsi ad uno dei due espedienti suggeritigli dall'oratore che mi ha preceduto: o completare d'ufficio la costruzione di quel tratto di linea all'aperto, o trattare con l'impresa, pel completamento del tratto medesimo.

Dirà il ministro che mancano i fondi.

Io non so se egli farà questa obiezione; spero che non la faccia, perchè i fondi ci sono. Nella liquidazione delle spese di quel tratto di ferrovia, che corre tra Marcellinara e Settingiano, c'è stato un avanzo, tra la spesa fatta e quella preveduta; ed in quell'avanzo si trovano i quattrini necessari per po-

ter dare un equo compenso all'impresa per l'anticipata consegna di quel tratto di linea, che, ripeto, è all'aperto.

È inutile dire che l'utilità sarà non solo della provincia di Catanzaro, ma sarà anche dello Stato: imperocchè sono le linee secondarie quelle che alimentano le linee principali, e ne rendono prospera la vita.

Se lo Stato dovrà fare un piccolo sacrificio per dare un equo compenso all'impresa, che vorrà completare la costruzione di questa linea, se lo Stato dovrà anticipare una somma per completare direttamente d'ufficio la linea stessa, troverà un equo compenso nel maggior prodotto, che darà l'Eboli-Reggio.

Aspetto perciò che l'onorevole ministro voglia darci una risposta confortante, la quale non sarà una generosità per la provincia di Catanzaro, ma sarà un semplice atto di giustizia.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io non posso fare atti di generosità verso alcuno, perchè il danaro dello Stato si spende per lo interesse generale del paese.

Ma mi piace di dichiarare che, se duole agli onorevoli Chimirri, Rossi-Milano ed anche all'onorevole Grimaldi, che non può essere presente, che i lavori sulla linea di Marcellinara sieno sospesi, tal cosa rincesce profondamente anche a me.

Perchè, quando si aprirà la linea Eboli-Reggio, è naturale che le popolazioni le quali vedono passare il treno davanti alle loro case, per dir così, senza poterne profittare, debbono provare il supplizio di Tantalo che io vorrei ad esse di gran cuore risparmiare.

Ma le difficoltà ci sono e gravi.

Siamo in lite con l'Impresa e bisogna risolvere le controversie che impediscono il proseguimento dei lavori.

Io non dico quello che si abbia da fare. Forse l'onorevole Rossi-Milano non ha avvertito, che nella specie si tratta di un appalto a prezzo fatto, di maniera che non è facile sceverare la parte dell'opera che forma oggetto della contesa dalle rimanenti parti comprese in unico appalto senza creare grandi incertezze nei prezzi.

Ma io da alcuni giorni mi sto occupando di questo negozio, e posso assicurare gli onorevoli Chimirri e Rossi-Milano che procurerò di entrare in trattative con l'impresa, perchè

a condizioni eque ed oneste si possano riprendere i lavori per arrivare almeno al Corace; onde si potrà accedere più facilmente a Catanzaro, e meglio ancora ad altri Comuni di grande importanza, fino a che non sieno superate le difficoltà incontrate nella costruzione della galleria.

Accetto dunque di gran cuore la raccomandazione degli onorevoli preopinanti col vivo desiderio di poter soddisfare i legittimi desiderî che vennero da essi così nobilmente espressi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimirri.

Chimirri. Devo per lealtà dichiarare che l'onorevole ministro non ha oggi soltanto manifestato le migliori intenzioni, ma anche prima che l'impresa sospendesse i lavori, aveva fatto studiare il modo di affrettare l'apertura del tronco da Marcellinara al Corace, e trattato con l'impresa offrendo un equo compenso. Quanto fece prima per secondare le nostre premure e le sue parole di oggi ci incoraggiano a sperare che il desiderio comune sarà presto soddisfatto.

Presidente. Resta così approvato il capitolo 339 in lire 200,000.

Capitolo 340. Linea Cosenza-Nocera Tirrena, lire 768,651.

Capitolo 341. Linea Gozzano-Domodossola, lire 1,630,000.

Capitolo 342. Linea Cuneo-Ventimiglia, lire 1,888,709. 36.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pisani.

Pisani. Desidererei avere dall'onorevole ministro alcune informazioni sui lavori in corso della ferrovia Cuneo-Ventimiglia nel tronco da Limone a Vievola. Pel tronco poi da Vievola a Tenda, che fu oggetto di una interrogazione presentata nella seduta del 21 maggio dell'anno scorso dall'onorevole Brunicardi, il ministro dei lavori pubblici esponeva allora il suo parere circa la convenienza di protrarre la ferrovia fino a Tenda, cioè di eseguire anche questo secondo tratto.

Disse che avrebbe presto presentato il progetto esecutivo al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Circa il tratto da Tenda a Ventimiglia, aggiungeva essere necessario il progetto di massima; in base al quale si sarebbe compilato il progetto esecutivo.

Diceva che nella circostanza in cui sarebbe chiamato il Consiglio superiore dei la-

vori pubblici ad esaminare il progetto esecutivo dei lavori da Vievola a Tenda, avrebbe anche sottoposto all'esame di quel consesso il progetto di massima da Tenda a Ventimiglia.

Era desiderio mio sapere se questi progetti, l'uno di massima e l'altro di esecuzione, furono realmente presentati, e quale sia stato il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

In quella stessa occasione il ministro toccava della probabilità e del pericolo di due grosse questioni con l'impresa assuntrice dei lavori le quali avrebbero potuto costare qualche milione allo Stato.

Anche su ciò desidererei avere qualche chiarimento. Tali informazioni io chiedo anche a nome dell'onorevole Capoduro.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Rispondo all'ultima parte del discorso dell'onorevole Pisani che veramente una nuova lite stava per incominciare, per quistioni relative al tronco da Limone a Vievola, ma fortunatamente fu definita fin dal suo nascere, ed ora i lavori procedono abbastanza bene cosicchè vi ha luogo a sperare che le principali difficoltà sieno superate.

Ma egli mi domanda conto del tronco da Vievola a Tenda e di quello da Tenda a Ventimiglia.

Intorno al tronco da Vievola a Tenda, occorre sapere che il Consiglio superiore dei lavori pubblici è stato dell'avviso che prima di approvare il progetto esecutivo convenisse fare nuovi studi per conoscere se il sistema così detto Abt si possa utilmente applicare nella costruzione del tronco anzidetto. Questi studi vennero fatti, ed in questi giorni il Consiglio superiore sarà chiamato a giudicare della bontà del sistema.

Quanto al proseguimento della linea, converrà attendere la decisione del problema perchè è chiaro che il medesimo sistema vorrà essere applicato al rimanente della strada da Tenda a Ventimiglia.

Ad ogni modo gli studi dovranno incominciare appena approvato il progetto del tronco da Vievola a Tenda, ed io mi propongo di prendere gli opportuni provvedimenti, secondo il desiderio manifestato dalla rappresentanza della provincia di Porto Maurizio, e dall'onorevole Pisani.

Pisani. Mi dichiaro soddisfatto e ringrazio

Presidente. Così rimarrà approvato il capitolo 342 con lo stanziamento di lire 1,888,709. 36.

Capitolo 343. Macerata-Albacina, (*per memoria*).

Capitolo 344. Avezzano-Roccasecca, lire 1,115,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Gaetani di Laurenzana Antonio. Scusi, era iscritto prima io, ma per debito di cortesia cedo il mio posto all'onorevole Visocchi.

Presidente. Scusi, poichè l'onorevole Laurenzana dichiara di avere la priorità nell'iscrizione, debbo dirgli che il giorno avanti che venisse ad iscriversi lui, l'onorevole Visocchi si era iscritto nella prima seduta presieduta dall'onorevole presidente Villa. Prima l'onorevole Visocchi, poi l'onorevole Torlonia...

Gaetani di Laurenzana Antonio. Non voglio fare una questione...

Presidente. ... per cui se l'onorevole Laurenzana ora volesse muovermi qualsiasi appunto, mi rincresce di dirgli che esso per questa volta sarebbe ingiustificato.

Onorevole Visocchi, ha facoltà di parlare.

Visocchi. Nella tornata del 4 luglio, quando incominciò la discussione di questo bilancio, l'onorevole ministro prevedendo le lagnanze e gli eccitamenti che da me e da altri deputati potevagli venire a riguardo del compimento della ferrovia Avezzano-Roccasecca di cui tratta il presente capitolo e di altre ferrovie del Mezzogiorno, con molta cortesia e con quel senno che lo distinguono disse queste parole:

« Anzitutto bisogna ultimare le strade incomplete della legge del 1892, vale a dire la Avezzano-Roccasecca, la Salerno-Sanseverino e la Isernia-Campobasso.

« Queste tre linee erano comprese nella legge del 1892; ragione vuole che nel 1896-97 si trovino i mezzi per ultimarne la costruzione. Questo è il mio primo pensiero ed in tempo prossimo presenteremo proposte concrete al Parlamento; più di questo non posso dire nè fare ».

Io non so se il desiderio nostro ci fece udire le parole del ministro un po' diversamente da quelle che sono nel resoconto ufficiale della Camera; ma a noi parve di udire che il ministro promettesse che nel corso del 1896-97 la costruzione di queste linee dovesse essere compiuta; ora invece io trovo che nel

1896-97 si provvederanno i mezzi coi quali si possa poi pervenire al loro completamento.

Ed in tal caso avverrà, per le linee in discorso, quello che è avvenuto molte volte alle ferrovie del Mezzogiorno, cioè che nell'anno in cui dovevano essere per legge compiute, è intervenuta una nuova legge con la quale si è preso un nuovo provvedimento, si è fatta una nuova iscrizione di fondi per un periodo di anni seguenti, mediante la quale dovevano essere costruite; ed è perfino accaduto che neanche la seconda o la terza legge è andata in esecuzione.

E quindi è pur troppo necessario, onorevoli colleghi, che con tutte le nostre forze cerchiamo d'indurre l'onorevole ministro a voler fare che un tale stato di cose finisca ormai, ed a quelle costruzioni si provvegga seriamente e veramente.

Molte volte privatamente egli ha avuto la cortesia di dirmi, che aveva già iniziato trattative colle Società esercenti le ferrovie per la costruzione dei tronchi occorrenti al compimento dell'Avezzano-Roccasecca, e delle altre due linee summenzionate.

Me ne parlò nei primi del dicembre scorso e veramente il tempo che è trascorso sarebbe stato più che sufficiente a condurre a termine queste trattative, come ne sono state condotte a termine altre, per esempio, quelle pel riscatto della ferrovia Alessandria-Acqui...

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Rimontano al 1856!

Visocchi. Le trattative; ma il disegno di legge è venuto ora soltanto dinanzi a noi.

Sono dunque venuti dinanzi a noi alcuni progetti di nuovi lavori, e sarebbe stato bene che ci fossero venute anche le proposte concrete del Governo per queste costruzioni, che, come ho detto, da parecchi mesi ci erano state promesse.

Ma purtroppo questi nostri lavori non hanno la fortuna di essere a diretta conoscenza dell'onorevole ministro, non hanno la fortuna di stargli a cuore e di ricordargli il caro suolo natio (*Oh! oh!*) ...e quindi a noi non rimane che esigere almeno la esecuzione delle leggi!

La legge del 1879 poneva la linea Avezzano-Roccasecca in seconda categoria; tutte le linee di seconda categoria sono state completate; e questa, comunque fornita di tutte le anticipazioni con cui i corpi morali interessati potevano sollecitarne la costruzione, pure

dopo sedici lunghi anni, rimane ancora per una buona metà incompleta! Questo stesso bilancio reca l'iscrizione di considerevolissime somme per costruzione di ferrovie di quarta categoria ma non provvede al compimento di questa che è di seconda categoria! La citata legge ferroviaria del 1892 aveva iscrizione di fondi per questa come per altre ferrovie da compiere; a tutte giovò questa iscrizione, ma riuscì inutile per le ferrovie che sono in quelle disgraziate Provincie.

Non le pare, onorevole ministro, che il caso sia tale da meritare tutta la sollecitudine, tutta la energica efficacia di cui sappiamo che Ella è capace, per dare a queste costruzioni un finale assetto?

Io la prego dunque vivamente di voler concedere questa efficace cooperazione, perchè fino ad ora io non posso dagli effetti ravvisare che sia stata tale..

Onorevole ministro, le Provincie meridionali sono a lei grate perchè Ella, per molti rispetti, è stato riparatore dei danni, che esse avevano ricevuto nella precedenza delle costruzioni ferroviarie. Le spese esorbitanti che sono state testè lamentate in questa Camera per la succursale dei Giovi, per la Parma-Spezia, e via dicendo, erano state tutte coperte e compensate col sottrarre i fondi alla costruzione delle ferrovie del Mezzogiorno ed Ella, onorevole ministro Saracco, con le leggi del 1887 e 1888 reintegrò i fondi, o in altra maniera provvide alla costruzione di queste ferrovie danneggiate.

Onorevole Saracco, completi l'opera sua: è questo un compito degno di Lei; ed io mi auguro che Ella voglia conquistare anche questo nuovo titolo di lode, rendendo giustizia a queste linee per le quali, da tanto tempo invano si reclama la esecuzione delle leggi in cui erano decretate.

Presidente. Onorevole Torlonia...

Torlonia. Cedo il mio turno all'onorevole Gaetani di Laurenzana.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gaetani di Laurenzana Luigi.

Gaetani di Laurenzana Luigi. Non credo di dovere usare lo stesso sistema del mio amico personale, onorevole Visocchi, rammentando all'onorevole Saracco l'affetto che ha per il suo luogo nativo, per indurlo a mantenere gli impegni che furono assunti colle nostre Provincie. L'altro giorno l'onorevole Saracco, rispondendo ai miei amici, ha promesso che

nel 1896-97 avrebbe mantenuto l'impegno del prolungamento della linea Sora-Avezzano. Però nella costruzione della Roccasecca-Avezzano, se non c'è stato lo sperpero dei milioni come nelle altre linee, c'è stata certamente molta leggerezza; cosicchè una linea, che poteva costare molto meno, è venuta a costare 18 milioni; e ciò perchè, invece di seguire un percorso in piano, si è creduto di percorrere la montagna; si sono fatti così degli splendidi *tunnels* per aver poi certe stazioni, che ancora bisogna costruire, e dalle quali per giungere ai paesi si ha bisogno delle funicolari. Ora questa appunto è la ragione della forte spesa, e la ragione per cui ancora quella linea non fu completata.

Ma lasciando questi rilievi, che potrebbero parer mossi da rancore, vengo a parlare della linea qual'è presentemente. Onorevole ministro, la linea Roccasecca-Sora funziona malissimo. È percorsa da veri *treni-tartaruga* (*Si ride*); talchè i contadini vanno da Arce a Roccasecca più presto a piedi che non col treno. (*ilarità*).

Voci. È vero!

Gaetani di Laurenzana Luigi. Invoco su ciò la testimonianza dell'amico Grossi, che mi duole non vedere in quest'Aula.

Inoltre su questa linea manca la massicciata. Gli orari sono fatti in modo da togliere qualsiasi comodità per chi abbia bisogno di andare o a Roma o a Napoli. Basti dire che, prima della ferrovia, la posta partiva due volte al giorno, ed ora non parte che una volta sola. Basti dire che, mentre con una bicicletta si percorre la via in sette ore, col treno, in grazia delle combinazioni degli orari, occorrono non meno di dieci o dodici ore; poichè bisogna rimanere tre o quattro ore alla stazione di Roccasecca.

Infine vi è la questione delle tariffe ferroviarie. La carta è una delle produzioni più importanti del mio collegio; ora, quelle cartiere, che sono tanto benemerite delle nostre contrade, perchè occupano gran parte dei nostri operai, non possono sostenere la concorrenza coi prodotti dell'alta Italia, e debbono contentarsi dello smercio nel Mezzogiorno.

Mi permetterò anzi, a questo proposito, d'insistere anche privatamente presso l'onorevole Saracco, perchè voglia con la sua autorevole parola raccomandare la cosa all'Ispettorato ferroviario.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sul punto trattato in ultimo dall'onorevole preopinante, io non mancherò di prendere le necessarie informazioni; ma fino a che la linea sia ultimata non è da sperare che i tronchi aperti sieno produttivi. Ad ogni modo, ripeto, la sua raccomandazione sarà tenuta nel dovuto riguardo.

Rispondo ora all'onorevole deputato Visocchi. Io mi sento veramente mortificato quando sento dire che si lasciano abbandonati gli interessi di alcune Provincie a beneficio di altre. Per esempio, Ella ha parlato di un progetto di legge per una ferrovia da Acqui ad Alessandria, quasiché si trattasse di opera nuova, e non ha posto mente che si tratta di una linea aperta nel 1856, che ci siamo fatta noi coi nostri denari, per la quale uno dei miei predecessori ha creduto proporre il riscatto nell'interesse dello Stato. Io non ho fatto altro che il mio dovere di portare innanzi alla Camera questo disegno di legge, che era già stato presentato alcuni anni addietro dall'onorevole Genala. E sfido io a dimostrare che c'entri l'interesse del loco natio, come egli ha supposto.

Io sono poi doppiamente mortificato di sentire che l'onorevole Visocchi non crede ancora che il Governo pensi da senno a costruire la linea Avezzano-Roccasecca. Nelle molte conferenze tenute sull'argomento, ebbi sempre occasione di fargli sapere che quei certi residui passivi, sopra dei quali si fondava l'Amministrazione passata per costruire il tronco fino a Civita d'Antino, non esistevano realmente. Io non ho mai avuto la fortuna di infondere nell'animo dell'onorevole Visocchi la convinzione che le cose stessero così. Ora è provato fino all'evidenza che i pretesi residui sono sfumati, se pure basteranno a pagare gli arretrati.

Imperciochè, come ben diceva l'onorevole oratore, la parte già costrutta ha costato, e ci costa un occhio della testa.

Vi hanno ancora molte questioni pendenti che non si sa come saranno definite; cosicchè su quei residui passivi, almeno su quelli relativi a questa linea, non si poteva assolutamente contare.

Egli è per questo che io, quantunque avessi in animo di farlo, quantunque sapessi che anche il mio amico Branca aveva inten-

zione di fare costruire questo tronco, non ho potuto mandare ad atto questo desiderio dell'onorevole Visocchi.

Ma veniamo al fatto.

Io, per tagliar corto, mi son sentito in obbligo di dichiarare, e lo ripeto, che le ferrovie promesse con la legge del 1892 devono avere la preferenza sopra tutte le altre, e che, se i fondi non bastano, bisogna sopperire con altri stanziamenti nel bilancio; ma occorre fare in modo che queste linee siano ultimate. E vede, onorevole Visocchi, il caso vuole che si tratti appunto di tre linee delle Provincie meridionali; ed io ho fisso nell'animo che queste ferrovie debbono essere ultimate nel più breve tempo possibile. Vado più oltre: fino dall'anno scorso ho aperto trattative con la Società Mediterranea, e con quella Adriatica perchè accettassero di ultimare queste tre linee: la Avezzano-Roccasecca, la Salerno-San Severino e la Isernia-Campobasso, talchè potrei, quando volessi, dargli comunicazione dello schema di contratto, che è già abbozzato, fra la Società del Mediterraneo ed il Governo, con molta probabilità di poter venire alla desiderata conclusione.

E se questi contratti non furono ancora conclusi e presentati al Parlamento in questo primo periodo della Sessione, fu perchè (lasci che lo dica) durante il periodo elettorale non ho voluto stringere contratti (*Benissimo!*) per nessuna strada e per nessuna opera pubblica.

Voci. Molto bene!

Visocchi. E perchè?

Altre voci. Perchè non si dicesse che era a scopo elettorale.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non avrò fatto bene, avrò esagerato, ma ciascheduno opera secondo l'animo suo.

Dichiaro adunque che intendo di continuare le trattative, che spero poter condurre a compimento fra breve tempo; ma quando, per avventura, non si potesse concludere, perchè l'interesse dello Stato non si potesse conciliare con quelli della Società, in questo caso, ho detto e ripeto, che nella formazione del bilancio 1896-97 mi propongo di introdurre in bilancio gli stanziamenti opportuni per assicurare la costruzione di queste tre linee, di maniera che, con i progetti esecutivi che abbiamo alla mano, si possano aprire le aste per intraprendere ed ultimare i lavori. Il mio desiderio è sempre quello di poter concludere con la Società delle Medi-

terranee, e siccome la differenza fra la domanda e l'offerta è molto leggera, penso che cadremo facilmente d'accordo. Oramai gli studi necessari si sono fatti, e dietro conferenze speciali che tenni con gli uomini dell'arte, mi son fatto un criterio delle condizioni che si possono fare alla Società.

Credo che verremo ad una conclusione; oserei dire che ne sono convinto; ma siccome non uso mai dire cosa di cui non sia interamente sicuro, posso almeno affermare un'altra volta, che dove, per ipotesi imprevedibile, non fosse possibile venire ad una conclusione, porrò in bilancio la somma necessaria perchè i lavori si possano egualmente appaltare.

Io non so se le mie parole riesciranno ad infondere nell'onorevole Visocchi la persuasione che ho sempre cercato di fare del mio meglio per trattare con equa lance tutte le Provincie del Regno. Ad ogni modo, io sento di non essere in colpa verso le Provincie meridionali; e se in passato ho fatto il mio dovere, non mi pare che debba esservi alcuna ragione perchè non debba l'onorevole Visocchi aver fede nelle mie parole.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

Branca. De'bo fare una semplice dichiarazione. Affermo che nei calcoli fatti per la legge 10 aprile 1892 erano assegnati circa 35 milioni per costruzione di opere nuove tra residui e nuovi stanziamenti. Se l'Amministrazione, dopo che io ho abbandonato il Ministero, ha trovato modo di spendere i residui per le liquidazioni, questo rientra in quel tal sistema, che l'onorevole ministro testè biasimava. Ma la responsabilità dell'Amministrazione non è grave solamente per aver cominciato dei lavori con progetti male studiati od anche talvolta senza progetti, diguisachè gli ingegneri del Genio civile in certi casi sono stati obbligati a dare i profili di campagna giorno per giorno; questa parte di responsabilità l'ha messa in rilievo il ministro. Ma io metterò in rilievo un'altra grave responsabilità, che riguarda il modo con cui si procede nelle liquidazioni. Perchè, se l'Amministrazione nelle liquidazioni non sostiene e fortemente i diritti dello Stato, succede che gli appaltatori finiscono per mangiarsi tutti i fondi vecchi e nuovi. Anche a me è accaduto che, avendo stabilito 3 milioni di fondi nuovi nella legge 10 aprile 1892

per finire la Salerno-San Severino, ho visto poi con mia meraviglia che la linea non si è finita, ma che i fondi sono stati divorati, come ho dovuto constatare che erano già stati divorati, precedentemente ai miei, parecchi altri milioni che, secondo me, non erano punto dovuti.

Dunque non posso assumere la responsabilità della gestione delle Amministrazioni posteriori alla mia. Mi limito a confermare, che nella legge 10 aprile 1892 erano assegnati 35 milioni per costruzioni nuove. Anzi ricordo che uno dei miei colleghi, collega oggi dell'onorevole Saracco, e due altri deputati molto autorevoli, che facevano parte della Giunta del bilancio, volevano appunto che io riducessi quello stanziamento per impedire le costruzioni nuove.

Io dissi allora che a questo patto non poteva stare, essendovi alcuni tronchi, che credo assolutamente necessari, anche sotto il punto di vista politico, perchè la loro mancanza porta un troppo stridente urto di interessi; fra questi vi era il tronco Balsorano-Civita d'Antino.

Aggiungerò di più che il tronco in costruzione Sora-Balsorano era stato appaltato col 43 per cento di ribasso. È vero che era sorta qualche vertenza; ma, quali fossero state le concessioni fatte all'appaltatore, sarebbe sempre rimasto all'Amministrazione un margine di oltre il 30 per cento.

Del resto lo stesso onorevole ministro, che riconosco molto più diligente amministratore del suo ultimo predecessore, ha trovato per appaltare il tronco da Lucca a Ponte a Moriano i fondi, che prima si dicevano non esistere. Ma è certo che questi fondi furono quasi tutti consumati; perchè parte di essi vennero sciupati per le liquidazioni, e parte perchè l'onorevole Genala prese da quei fondi sei milioni e li spese in rotaie per dar lavoro agli stabilimenti lombardi. (*Senso*)

Non dico che anche questa non fosse una cosa utile; ma non si dovevano toccare i fondi assegnati per quelle costruzioni. Ad ogni modo abbia ognuno la sua responsabilità: io ripeto che lasciai 35 milioni per costruzioni; e che, se i fondi fossero stati sempre condotti con rigidezza, e non fossero stati stornati, i 35 milioni ci sarebbero ancora.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torlonia.

Torlonia. Io ho chiesto di parlare per

rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una preghiera identica a quella testè rivoltagli dagli onorevoli Gaetani di Laurenzana e Visocchi; ma, poichè l'ora incalza, invece di ripetere cose già dette e del resto note, e poichè temerei di abusare della cortesia della Camera, mi limito a prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e aggiungo per mio conto soltanto la preghiera che, poichè i lavori del tronco Sorabalsorano sono già compiuti, e credo anche collaudati, quel tronco venga sollecitamente aperto all'esercizio. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Io debbo ringraziare l'onorevole ministro perchè non ha preso in mala parte la vivacità con cui ho espresso quello che veramente sta nell'animo dei cittadini più dappresso danneggiati dall'abbandono in cui fu lasciata la costruzione dell'Avezzano-Roccasecca e delle altre due linee con essa menzionate ed invece ci ha dato le migliori assicurazioni sui provvedimenti apparecchiati per venirne a capo.

Ora lo prego di mettere in atto i suoi propositi, torno a dirgli che la sua figura di uomo politico rifulgerà di un nuovo raggio di luce se egli completerà il grande atto di giustizia di ristorare le Province meridionali del grave danno loro recato col porre sempre la costruzione delle loro ferrovie. Voglia dunque prender la cosa a cuore e col mezzo da Lei iniziato della concessione alle Società esercenti, è da ritenere che riuscirà senza fallo.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Molti lavori occorrono ancora per il tronco Sorabalsorano; e mi propongo di compierli coi fondi che abbiamo disponibili, lasciati dalla legge del 1892.

Ma io devo fare una semplice avvertenza, perchè non vorrei essere rimproverato di non avere eseguito lavori, avendo fondi a dispo-

sizione. Prima di tutto, nel primo triennio non ho trovato inscritto neppure un centesimo, per queste tre linee; così che, se è vero che la legge del 1892 ne prometteva la costruzione, non è men vero che, nel primo triennio, non era proposto verun stanziamento.

D'altronde gli stanziamenti della legge dovevano essere di 12,500,000 lire per le tre linee, oltre i residui passivi. Questi residui passivi non si sono trovati, e sarà gran mercè, se coi fondi disponibili indicati nella tabella A della legge del 1892 si potranno saldare gli impegni arretrati.

Io ho delle domande tali di compensi, che arrivano a proporzioni favolose; e, sebbene noi cerchiamo di ridurle e di ridurle entro limiti molto modesti, pure avverrà, ripeto, che su quei residui passivi non si potrà fare assegnamento.

È rimasto invece il fondo destinato alla strada di cui ha parlato un onorevole relatore, l'Aulla-Lucca, perchè l'appalto del primo tronco, da Lucca a Ponte a Moriano, non ha lasciato addietro passività da soddisfare e siccome le prime stime si poterono ridurre sensibilmente mediante un *forfait* che si è potuto fare a condizioni eccellenti, così ho fatto per l'Aulla-Lucca quello che avrei pure desiderato e non si è riescito di fare per il tronco di Civita d'Antino. Del resto, è venuto tempo di rompere gli indugi, e sarà questa l'ultima volta, io spero, che si abbia a parlare di questa faccenda.

Presidente. Rimane approvato il capitolo 344 nello stanziamento proposto.

Il seguito di questa discussione è rimandato alla prossima seduta antimeridiana.

La seduta termina alle 12,30.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.
