

## XXXIV.

TORNATA DI MARTEDÌ 1<sup>o</sup> GIUGNO 1897

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CHINAGLIA.

## INDICE.

## Atti vari (Presentazione):

Disegni di legge:	
Spesa per la conferenza sanitaria di Venezia (Di RUDINI) . . . . .	Pag. 1282
Raggruppamento delle opere pie affini di Napoli (Id.) . . . . .	1282
Relazione:	
Prestiti del comune di Roma (FASCE) . . . . .	1292
Disegno di legge:	
Ferrovie complementari (Seguito della discussione) . . . . .	1275
Oratori:	
BRUNETTI G. . . . .	1288
BRUNICARDI . . . . .	1283
CARMINE, <i>relatore</i> . . . . .	1281-87
CREVARO . . . . .	1301
DE CESARE . . . . .	1295-98
IMBRIANI . . . . .	1278-82
LUGLI . . . . .	1282-87
MARIOTTI . . . . .	1299
MIRABELLI . . . . .	1276
PRINETTI, <i>ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	1280
	1287-93-97-1302
ROSSI E. . . . .	1299
VALLE ANGELO . . . . .	1292
Giuramento del deputato FORTIS . . . . .	1285
Interrogazioni:	
Pensione agli operai degli arsenali:	
Oratori:	
D'AYALA-VALVA . . . . .	1270
DE BERNARDIS, <i>sotto-segretario di Stato pel tesoro</i> . . . . .	1269
Peronospora:	
Oratori:	
GUICCIARDINI, <i>ministro di agricoltura e commercio</i> . . . . .	1270
MANCINI . . . . .	1271
Tariffe zolfifere:	
Oratori:	
MANCINI . . . . .	1272
PRINETTI, <i>ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	1272-73

## Leggi filloseriche:

## Oratori:

GUICCIARDINI, <i>ministro di agricoltura e commercio</i> . . . . .	Pag. 1271-75
SCALINI . . . . .	1271

## Osservazioni sul processo verbale:

## (Interpellanza Di SAN GIULIANO):

## Oratore:

ARCOLEO, <i>sotto-segretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	1267
--	------

## Verificazione di poteri . . . . . 1303

## Votazione nominale:

Ordine del giorno IMBRIANI (Ferrovie) . . . . .	1284
---	------

La seduta comincia alle ore 14.10.

Talamo, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

## Dichiarazioni sul processo verbale.

Presidente. Sul processo verbale ha chiesto di parlare l'onorevole Arcoleo.

Arcoleo, *sotto-segretario di Stato per le finanze*.

Il fatto personale mi riguarda sia come membro del Governo, sia come deputato.

In una interpellanza, svoltasi ieri, con molta vivacità ed anche con molta abilità, dall'onorevole Di San Giuliano si accennò ad alcuni fatti, dipendenti dal Ministero delle finanze, in occasione delle elezioni amministrative di Caltagirone. E mi limito a questi, perchè, per gli altri, rispose, in modo esauriente, il mio collega, sotto-segretario di Stato per l'interno.

Mi corre l'obbligo di rettificare taluni fatti, altri no, perchè non esistono. Si è accennato alla nomina di un ricevitore del registro. Questa avvenne, con decreto dell'agosto 1893, in persona di un commesso-gerente Paolo Azzolino che aveva dato ottime prove. Ora in quel tempo io non ero al Governo.

Ed il trasloco di quel ricevitore, per semplice movimento di classe, avvenne con decreto del 7 settembre scorso, cioè in tempo assai anteriore all'epoca delle elezioni amministrative.

Non esiste il fatto di un ispettore di finanza, che sia andato in Caltagirone per dire il suo verbo a tutti quelli che dipendevano dall'Amministrazione dei tabacchi. E la mia risposta è categorica, non solo per il periodo delle elezioni amministrative, ma anche per quelle politiche: nessun ispettore fu ivi mai.

Si accennò al licenziamento di uno scrivano della ricevitoria del registro di Caltagirone. Di questi commessi noi non abbiamo nè notizia, né ruolo; perchè il Ministero non c'entra nè per le ammissioni, nè per i licenziamenti.

Io non ho saputo che appena ora questo fatto, avvenuto del resto anche dopo le elezioni amministrative e quando si minacciava, se ne facesse reclamo alla Camera. Ma è cosa che esce assolutamente dalla sfera e dall'ingerenza non solo del Ministero, ma anche dell'intendente di finanza. E quindi non so come si possa vedere un addentellato tra l'autorità superiore e cotesti scrivani, che rimangono, direi così, inediti alla nostra Amministrazione e sono di fiducia personale del ricevitore. Non pare; dunque, equo il venirne a portare i lamenti alla Camera per farci assumere responsabilità, che non dipendono da alcuna nostra azione. Anzi il Ministero tiene a mantenersi sempre estraneo a tal personale.

Un quarto fatto si riferisce alla nomina di uno straordinario all'intendenza di finanza di Catania; in persona di un tal Nicola Corvini, nomina che non è mai avvenuta.

L'interpellante conosce assai meglio di me che, con Decreto Reale del 9 luglio 1896, il Ministero tolse e sè e alle intendenze la facoltà di nominare qualsiasi straordinario, perchè voleva consolidare le posizioni di tal classe precaria, come ha fatto nell'organico nuovo. Non esiste, dunque, la nomina, come individuo; non poteva esistere, come regolamento. E questo è quello che sta la grande di-

stanza fra il 9 luglio 1896, epoca del decreto e le elezioni amministrative avvenute il 31 gennaio 1897.

Questo ho creduto rilevare in quanto si riferisce alla mia azione come membro del Governo.

Vi ha un'altra parte che si attiene alla mia qualità di deputato.

L'onorevole interpellante, con molta cortesia di aggettivi al mio nome, si mostrava lieto della mia presenza alla Camera, e lo ringrazio; ma si doleva che i miei concittadini mi avessero confermato il mandato; ed io non me ne dolgo. (*Si ride*).

Egli accennava a precedenti di un certo verbale, fatto in Catania alla presenza del prefetto. L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno ha risposto. Non mi indugio sulla forma del documento; mi fermo sopra una sola circostanza, perchè ho il diritto di respingere nella mia qualità di deputato qualsiasi ombra di artificio fattosi in mio nome. Si volle a quel documento dare nientemeno che il significato di un ricatto politico!

Il ricatto è costituito da due elementi, cioè, da due parti che si compensano a vicenda. Qui c'era secondo l'interpellante, da un canto, un libero cittadino un Libertini che rinunciava ad una candidatura, (che nessuno gli aveva offerta) e, dall'altra, c'era un prefetto, il quale avrebbe prosciolto da un processo politico lo stesso individuo.

Non solo, in tesi generale, posso affermare che il prefetto non aveva alcuna occasione nè poteva esercitare alcuna ingerenza su fatti processuali; ma, in linea di fatto particolare, posso accennare che non aveva possibilità di far prosciogliere da un processo appunto perchè questo non esisteva. Eppure le parole dell'interpellante si riferivano ad affermare come base del ricatto il proscioglimento da un'accusa, come se questa fosse già iniziata.

Spiego l'equivoco.

Si è voluto a ogni costo un addentellato tra quel verbale ed una serie di querele; ma queste si riferivano ad ingiurie reciproche fra le parti, che non avevano niente a che fare con quel tale processo per assassinio pel quale per altro si procede, - non in base ad iniziativa privata, ma in base ad azione pubblica.

Su questo fatto mi sono fermato, perchè avrei parole non meno roventi di quelle dell'onorevole interpellante contro qualsiasi

azione diretta od indiretta che l'autorità politica avesse voluto esercitare. Invece manca ogni ragion di sospetto. Il prefetto non fu che paciero invocato da ambo le parti.

Accenno ad un ultimo fatto che riguarda le elezioni amministrative del gennaio 1897. Si deplorò una serie fantastica di abusi e violenze che avrebbero in conseguenza dovuto sopprimere o menomare la volontà degli elettori.

Invece le autorità tutte, amministrative e politiche, fecero il loro dovere e la libertà elettorale fu così coartata, come bene si esprime il mio collega l'onorevole sotto-segretario di Stato degli interni, che su 1,100 e più elettori iscritti andarono a votare 1018 e nessuno reclamò contro quell'elezione amministrativa. Anche i vinti si rassegnarono.

Ora io domando la stessa procedura alla Camera. Se per le elezioni politiche si viene qui a discutere, in base ad una contestazione per dar luogo alle due parti di difendersi, per esprimere le loro ragioni, sarà poi permesso di discutere anche dei più piccoli aneddoti di elezioni amministrative che non furono contestate, contro le quali non c'è stato mai un ricorso da parte dei vinti? *(Bene!)*

Chiudo la parentesi per chiarire un altro fatto, segnalato dall'interpellante ed è questo. Disse: prima delle elezioni amministrative in Caltagirone non esisteva un partito socialista o repubblicano; appena compiute le elezioni si è potuto affermare l'invito di 200 persone per una conferenza all'onorevole De Felice. È vero; ma l'invito fu sottoscritto da molti per far numero, a cominciare forse dall'asilo infantile di Caltagirone per finire a molti che erano all'avanguardia di quello stesso partito, che aveva offerta la candidatura all'onorevole Crispi nelle elezioni del 1895, contristandola di violenze e di illegalità tali da meritare la condanna unanime della Giunta e della Camera. *(Bravo!)*

Quel fatto cui accennava l'onorevole interpellante, certo per semplice visione di pretesi documenti o per notizie avute da altri, ha potuto fare qualche impressione sull'animo suo. Io non discuto sulla sua buona fede, ma nella mia qualità di deputato, non solo, ma anche per rispetto dovuto al paese che mi onora di rappresentare, era mio dovere di difendere meno me che la verità. Ed auguro a tutti i Comuni del regno d'Italia che ab-

biano a capo dell'amministrazione cittadini così integri ed intelligenti come quelli che senza ambizione anzi per abnegazione stanno a capo del municipio di Caltagirone. *(Bene!)*

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, il processo verbale rimane approvato.

*(È approvato).*

### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Farinet, di giorni 8; Di Frasso Dentice, di 10. Per motivi di salute, gli onorevoli: Mirabelli, di giorni 8; De Luca, di 10; Ottavi, di 10.

*(Sono concessuti).*

### Interrogazioni.

**Presidente.** Passiamo ora alle interrogazioni.

La prima è quella diretta al ministro del tesoro dagli onorevoli D'Ayala-Valva, De Nobili, Tecchio, i quali « lieti che il ministro della marineria abbia preso a cuore le sorti della benemerita classe operaia dei Regi Arsenal, chiedono un corno di assicurazione sulla data della presentazione, che si augurano prossima, del disegno di legge per la pensione agli operai stessi. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro ha facoltà di parlare.

**De Bernardis, sotto-segretario di Stato per il tesoro.** Il Ministero del tesoro si è occupato di questa questione come di qualunque altra che abbia tratto al bilancio, cioè per esaminare quale fosse l'entità dell'onere che per effetto della legge invocata a pro degli operai degli arsenali di marina, sarebbe venuta a ricadere sul debito vitalizio, che la Camera sa essere davvero enorme.

In verità quest'onere non è relevantissimo. Gli studi del Ministero della marineria lo fanno ascendere a 10 o 12 mila lire all'anno.

Ma è sempre un onere, e nell'intendimento e nel programma del Ministero, qualunque nuovo onere, anche leggiero, non può agevolmente concedersi. Tuttavia, di fronte alle vive insistenze del Ministero della marineria, ed alle calorose preghiere dei colleghi, il ministro del tesoro ha approvato il progetto di cui trattasi, e lo ha restituito.

Non tocca quindi al ministro del tesoro di fare alcuna presentazione. Spetta invece al ministro della marina giudicare se sia opportuno il momento per la presentazione di questo disegno perchè da parte del Ministero del tesoro il compito è stato esaurito.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Ayala-Valva.

**D'Ayala-Valva.** Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sotto-segretario di Stato in ordine alla presentazione del disegno di legge che migliora la posizione degli operai della Regia marina. In questi momenti nei quali si parla tanto di venire in aiuto delle classi operaie, un aumento di 10,000 lire all'anno è ben poca cosa. Tanto più che fino dal 1885 si è fatta una legge a beneficio degli operai dipendenti dal Ministero della marina, ma non si è tenuto conto degli avvenimenti. Io credo quindi che sia opera di vera giustizia il porre questi operai nelle identiche condizioni nelle quali si trovano tutti gli altri dipendenti dai Regi arsenali, o per meglio dire tutti gli altri dipendenti dal Ministero della marina. Se l'onorevole ministro del tesoro, o chi per esso, farà le più vive insistenze presso il Ministero competente perchè presenti sollecitamente questo disegno di legge, non soltanto renderà paghi noi, ma anche l'intera classe operaia che da tale disegno di legge verrebbe ad avvantaggiarsene. Naturalmente noi rivolgiamo questa preghiera al ministro il quale si è mostrato pronto a presentare il relativo disegno di legge dal Ministero del tesoro. Ringrazio quindi l'onorevole sotto-segretario di Stato anche a nome dei colleghi Tecchio e De Nobili che con me hanno presentato l'interrogazione.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione degli onorevoli Mancini, Scaramella-Manetti, Sili e Aguglia al ministro di agricoltura e commercio « per sapere se nella dolorosa prospettiva di una fiera imminente invasione peronosporica che ci si prepara a causa delle continue piogge, intenda e come stimolare i viticoltori ad una energica ed efficace difesa. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

**Guicciardini, ministro di agricoltura e commercio.** Lo Stato ha fatto sempre molto per eccitare ed aiutare gli agricoltori nella lotta che combattono contro la peronospora; anzi

credo di poter affermare che, se la conoscenza pratica dei mezzi per combattere questo male si è diffusa rapidamente, non dico in tutte, ma in quasi tutte le regioni vinicole del Regno, ciò in parte, e credo di poter dire anche in gran parte, si deve all'azione dello Stato, la quale si è spiegata, come è noto, mediante studi, conferenze, esposizioni, diffusione di pubblicazioni.

Su questo punto non mi diffondo ulteriormente, perchè l'onorevole Mancini, che ha seguito così da vicino il movimento agricolo del nostro paese, certamente converrà nel giudizio da me espresso.

Ora però l'azione del Governo è più limitata, non perchè creda che sia venuta meno la necessità di combattere la peronospora, ma perchè gli agricoltori sanno e operano pressochè ovunque per combatterla. E l'onorevole Mancini deve convenire con me che là dove gli agricoltori fanno, l'intervento del Governo sarebbe superfluo e quindi può e deve risparmiarsi.

Riconosco però che non da per tutto si fa quel che converrebbe fare. Vi sono alcune regioni che sono rimaste indietro alle altre nell'applicazione dei mezzi suggeriti dall'arte agraria per salvare la vite da questa malattia. In queste regioni l'azione del Governo è sempre legittima e doverosa, e perciò tuttora si esercita.

Anche in questi giorni ho provveduto affinché in queste regioni si facciano conferenze, si diffondano pubblicazioni, si mettano a disposizione degli agricoltori le macchine dei depositi, affinché essi imparino il modo per salvare la vite da questo male.

Alla interrogazione dell'onorevole Mancini rispondo dunque questo. In tutte le regioni in cui l'intervento del Governo è tuttora utile, l'intervento del Governo tuttora si spiega. E come ha servito a diffondere la conoscenza dei mezzi pratici per combattere la peronospora in quasi tutto il territorio nazionale, è sperabile che valga a diffonderla in quelle regioni dove questa conoscenza non è ancora abbastanza diffusa.

Mi auguro che l'onorevole Mancini si dichiarerà soddisfatto delle dichiarazioni che gli faccio, e mi auguro anche un'altra cosa ed è questa: che presto sorga il giorno in cui si possa dire che in tutte le zone viticole d'Italia ugualmente e con uguale alacrità gli



agricoltori operano per salvare la vite da questa malattia che così gravemente l'offende.

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

**Mancini.** Tutto ciò che l'onorevole ministro di agricoltura mi ha risposto, come egli ha detto, era perfettamente a mia cognizione.

Io so quanto l'onorevole ministro d'agricoltura si sia adoperato a diffondere i mezzi di difesa contro la peronospora della vite e lodo altamente l'opera sua indefessa; che dimostra quanto sia il suo interessamento tanto a vantaggio dell'agricoltura in generale come della viticoltura in particolare.

Trovo tuttavia che qualche altra cosa ancora il Ministero possa e debba fare per diffondere i mezzi di difesa contro la peronospora della vite, e mi conforta in questo pensiero il fatto che l'anno scorso, nonostante che i mezzi di difesa contro la peronospora siano stati abbastanza diffusi, si ebbe una delle annate più tristi in fatto di raccolto di vini.

Da un'inchiesta generale su questa diminuzione di prodotto, venne accertato che gran parte della deficienza si deve alla peronospora. Ma non solo; si dovette anche notare con grande rincrescimento che i nostri vini l'anno scorso riuscirono cattivi e questo pure si deve anche in grandissima parte alla peronospora.

Di modo che mi duole il dover dichiarare come, pur riconoscendo che si è data molta diffusione ai mezzi di difesa, tuttavia ancora molto ma molto rimane da fare a questo riguardo.

Anzitutto bisogna adoperarsi ad indurre i contadini, che ancora sono riottosi nel seguire i metodi di difesa contro la peronospora, ad adottarli. Inoltre vi sono ancora molte dubbiezze riguardo ai metodi di cura. Alcuni ritengono che si debba adoperare una miscela, altri ritengono che se ne debba adoperare un'altra; alcuni usano una data forma di miscela, altri ne usano un'altra; alcuni ripudiano l'uso degli zolfi applicato ai grappoli, che altri ritengono utilissimi.

Tutte queste dubbiezze fanno sì che in molti luoghi si abbiano risultati del tutto negativi.

Ora io credo che l'onorevole ministro di agricoltura avrebbe a sua disposizione un mezzo eroico per far prevalere i migliori sistemi di difesa contro la peronospora; quello

d'incoraggiare i giovani che frequentano le trenta o trentacinque scuole agrarie, così saviamente diffuse nelle nostre regioni, in squadre per insegnare praticamente quei metodi e il modo più economico di applicarli.

Un altro mezzo utilissimo sarebbe quello dei concorsi a premi.

Ogni giorno il ministro di agricoltura bandisce di questi concorsi a premi, e di ciò gli do lode; credo quindi che, in quelle regioni nelle quali i mezzi di difesa dalla peronospora sono poco diffusi, si potrebbe con opportuni concorsi a premi incoraggiare gli agricoltori a diffonderli.

Non parlo poi delle conferenze. Certo è che, se in Italia fossero diffuse le benefiche cattedre ambulanti di agricoltura, i mezzi curativi contro questa malattia non solo, ma anche contro altre malattie parassitarie, si userebbero in più larga misura.

Ma c'è un aspetto della questione, onorevole ministro, che va principalmente considerato, ed è questo. Il fatto che i viticoltori non sono troppo solleciti nel difendere i loro vigneti da questa e da altre malattie dipende in gran parte dal mancare essi dei mezzi necessari.

Purtroppo, tutti lo sanno, oggi i viticoltori si trovano con le cantine piene e le tasche vuote; e ciò dipende essenzialmente dal ristagno nella vendita dei vini, ristagno purtroppo dolorosissimo e grandemente nocivo agli interessi della campagna.

Questo ristagno, l'onorevole ministro lo sa meglio di me, dipende in gran parte dalla falsificazione e dall'adulterazione dei vini che si commettono impunemente nella cerchia delle grandi città.

Sono i vini artificiali, i vini annacquati che fanno una pernicioso concorrenza ai vini genuini degli onesti produttori.

Cito soltanto il fatto di Roma, dove, mentre, secondo i dati offerti dall'Ufficio del dazio consumo, nel 1896 si sarebbero introdotti solamente 450,000 ettolitri di vino, ognuno sa che dentro le sue mura se ne consumano 700 od 800 mila ettolitri. Questi tre o quattrocentomila ettolitri in più sono somministrati dalle fontane dell'acqua Marcia e di Trevi. Sono le nozze di Canaan, onorevole ministro, che bisogna impedire entro la cerchia delle mura cittadine. Allora voi indirettamente avrete reso un grande vantaggio alla produzione nazionale vinicola; avrete messo gli

agricoltori in condizione da potersi difendere dai numerosi parassiti che affliggono le nostre campagne.

Quindi, onorevole ministro, più che sui provvedimenti contro la peronospora, richiamo l'attenzione vostra su questa questione indiretta sì, ma importantissima.

So che giorni fa il Consiglio superiore di agricoltura si è occupato di un disegno di legge contro la sofisticazione dei vini; so che quel disegno di legge è già pronto, quindi La esorto, onorevole ministro, a presentarlo nel più breve tempo possibile.

In questo modo Ella avrà reso un vantaggio alla produzione vinicola non solo, ma altresì ai consumatori, all'igiene pubblica ed infine al nostro paese.

**Presidente.** Viene ora un'altra interrogazione dell'onorevole Mancini al ministro dei lavori pubblici « per sapere se, in vista dell'aumento sensibile del prezzo dello zolfo, intenda far applicare anche allo zolfo puro, destinato per uso viticolo, la tariffa speciale temporanea concessa ai preparati anticrittogamici. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Confesso che non comprendo bene l'interrogazione dell'onorevole Mancini. Egli domanda se per l'avvenire non si debba applicare anche allo zolfo la tariffa che fino al 31 dicembre prossimo venturo è applicabile ai preparati anticrittogamici.

Ora la tariffa vigente per lo zolfo è molto più bassa di quella dei preparati anticrittogamici. Infatti, pei trasporti a piccola velocità, lo zolfo macinato gode delle tariffe numero 120, serie *e* e n. 116, serie *a*. E siccome la provvista dello zolfo vien fatta per grandi quantità, ed evidentemente si ricorre quasi sempre alla piccola velocità, e solo eccezionalmente alla grande velocità, mentre è importantissimo considerare le tariffe del primo modo di trasporto, importa poco considerare il secondo modo.

Quindi la domanda dell'onorevole Mancini, di applicare al trasporto dello zolfo la tariffa destinata al trasporto dei prodotti anticrittogamici non solo non avrebbe nessuna efficacia, ma avrebbe per risultato di applicare allo zolfo una tariffa più elevata di quella di cui oggi gode.

Che se l'onorevole Mancini intende rife-

rirsi al caso, direi quasi eccezionale, di provviste supplementari fatte di gran premura per esaurimento delle provviste già avvenute, io posso dirgli che ho già invitato le Società ferroviarie a consentire che la tariffa per i preparati anticrittogamici si applichi anche allo zolfo, e credo che non faranno difficoltà.

Non so se le mie dichiarazioni rispondano allo scopo che l'onorevole Mancini aveva di mira; ma io non saprei in altro modo rispondere alla sua interrogazione.

**Presidente.** L'onorevole Mancini ha facoltà di parlare.

**Mancini.** È un fatto noto che, per la convenzione interceduta con la Società anglo-italiana in Sicilia, il prezzo degli zolfi quest'anno è aumentato da quattro a cinque lire circa il quintale. Questo aumento naturalmente reca un danno indiretto alla viticoltura, la quale fa largo uso degli zolfi anticrittogamici.

Ognuno sa pure che oggidi è prevalso l'uso degli zolfi cuprici, ossia degli zolfi ramati, in sostituzione di quelli semplici, inquantochè coi primi si combatte ad un tempo e la vecchia crittogama *oidio*, e la nuova crittogama, *peronospora*. Tuttavia vi sono casi nei quali occorre anche adoprare gli zolfi semplici. Io non spiegherò quali sono questi casi, perchè ciò escirebbe dal tema della mia interrogazione.

Ciò premesso, per il trasporto degli zolfi vi è una tariffa speciale, n. 120, la quale ha la partenza da Venezia. Vi è, poi, una tariffa locale, n. 216, la quale ha la partenza da Bologna, Cesena, Faenza, Rimini, Pesaro, Senigallia, ecc. Infine, vi è una tariffa speciale, n. 109 *D*, la quale è esclusivamente adoperata pei preparati anticrittogamici.

Ora io, prima di tutto, desideravo di domandare all'onorevole ministro: trova egli giusto che vi siano differenti tariffe per le differenti provenienze? Perchè un carro di zolfo, che parte da Venezia, deve, a parità di chilometraggio ed a parità di portata, pagare una tariffa differente da quella di un carro di zolfo, che parta da Bologna, da Cesena, da Faenza? E perchè, onorevole ministro, non vi sono tariffe locali speciali per altre regioni? Per esempio, perchè non vi è una tariffa locale per Fabriano, per le miniere di Calabria, ecc.?

Io credo che questa questione meriti di essere studiata; e che si dovrebbe cercare

di introdurre una tariffa uniforme per tutte le provenienze; perchè così vorrebbe la giustizia distributiva.

E questa tariffa dovrebbe essere la più bassa possibile; perchè le tariffe di cui ho parlato, sono molto, troppo elevate, trattandosi di una merce povera come lo zolfo. Una tonnellata di zolfo, la quale partendo da Bologna, percorre 500 chilometri, paga lire 34.17, cioè a dire, lire 3.41 il quintale. Ora, ognuno sa che il prezzo dello zolfo oscilla fra le 10 e le 12 lire; di maniera che il trasporto di esso rappresenta quasi il 33 per cento del prezzo di costo della merce; ciò che è enorme, onorevole ministro.

E, se le tariffe non provveggono a che questi materiali utili alla agricoltura (e ricordo anche, incidentalmente, la tariffa dei concimi) siano trasportati con prezzo onesto e mite, la risoluzione dei problemi che interessano la terra rimarrà sempre molto lontana.

Vengo alla questione della tariffa n. 109 serie D, la quale è riservata esclusivamente come dicevo, ai preparati anticrittogamici, ossia agli zolfi cuprici o ramati.

Orbene: da questi zolfi cuprici o ramati si esclude lo zolfo puro...

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Non è esatto.

**Mancini.** Eppure lo zolfo è il re dei preparati anticrittogamici! Ed avviene questo, che, quando si tratta di carri misti, cioè composti di zolfi puri e ramati, si deve pagare in base al prezzo massimo, che è quello dello zolfo puro, anche lo zolfo ramato. Questo è un inconveniente gravissimo.

Trovo poi (e mi dispiace di dover contraddire in questo l'onorevole ministro), che la tariffa 109 D è realmente superiore alle tariffe 216 e 120.

Se Ella, onorevole ministro, confronta, per esempio, la tariffa 216 con quella 109 D, troverà che, per 500 chilometri, mentre con la tariffa 216 si pagano lire 24.17, con la tariffa 109 D si pagano invece lire 24.43.

Io chiedo, dunque, all'onorevole ministro, che anche agli zolfi puri fosse applicata la tariffa 216 per i preparati anticrittogamici poichè, ripeto, lo zolfo puro è il re degli anticrittogamici. E specialmente a lui chiedo anche questo, che, quando si tratta di spedizioni miste di zolfo puro e cuprico, si ap-

plicasse la tariffa minima dello zolfo cuprico e non quella dello zolfo semplice.

Questa era la modesta raccomandazione che, nell'interesse dell'agricoltura, mi premeva di fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

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

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Mancini, se ho ben compreso, mi domanda, che la tariffa 216 fatta per lo zolfo puro sia applicata anche allo zolfo cuprico, quando le spedizioni avvengano miste.

Ora io lo assicuro che, sono state date da parecchio tempo disposizioni perchè appunto si applichi la tariffa 216 alle spedizioni miste.

Quanto poi alla parità di trattamento che l'onorevole Mancini invoca fra le varie tariffe locali gli debbo dire che essa contrasta assolutamente col nostro sistema di tariffe. Le tariffe locali furono introdotte precisamente per favorire le maggiori correnti di traffico locale e non possono applicarsi ai piccoli trasporti; perchè soltanto nella quantità del traffico la Società esercente può trovare un compenso al minore prezzo fatto.

Se dovessimo applicare il prezzo minimo anche là dove le correnti del traffico hanno un'importanza minore, è evidente che verremmo a sovvertire tutto il nostro sistema di tariffe, il quale non è affatto una specialità italiana, ma è applicato su tutte le ferrovie del mondo.

Quindi io non posso consentire in questa seconda parte della domanda dell'onorevole Mancini.

Ripeto poi che la tariffa 216 non è affatto più elevata della tariffa 209, perchè se apparisce tale quando si tratta di percorsi di 1100 o di 1200 chilometri, è invece molto più bassa, se guardiamo ai piccoli percorsi fino a 200 o 300 chilometri.

Ora le Società avranno avuto le loro ragioni per fare queste tariffe locali l'una in misura decrescente, l'altra in misura diversa in ragione delle distanze, ma, ripeto, tutto il sistema delle nostre tariffe locali è fatto così e non si può invertire il principio sul quale sono fondate.

Dirò poi all'onorevole Mancini che le tariffe dello zolfo, considerate nel loro complesso, sono tutt'altro che troppo alte, perchè il prezzo del trasporto non può essere de-

terminato dal solo valore della merce, ma si regola secondo parecchi altri elementi, e specialmente secondo il costo di trazione, e di esercizio ferroviario. E tenuto conto dei ribassi che si sono verificati nel prezzo degli zolfi fino all'anno scorso, (poichè rialzarono solamente quest'anno in seguito al consorzio di Sicilia), e avuto riguardo a tutto il nostro sistema di tariffe ferroviarie, gli agricoltori italiani non hanno proprio da dolersi del trattamento che è fatto al trasporto degli zolfi.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Scalini al ministro di agricoltura e commercio « per sapere se non creda opportuno di proporre con apposita legge l'abrogazione dell'articolo 4 del testo unico delle leggi fillosseriche la cui applicazione fatta da diverse Provincie reca grave danno al commercio delle piante e dei prodotti orticoli. »

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

**Guicciardini, ministro di agricoltura e commercio.** L'articolo della legge antifillosserica dà al Governo due facoltà: quella d'impedire l'esportazione delle materie atte a diffondere la fillossera da Comuni riconosciuti infetti, e quella di impedire il transito di tali materie in determinate Provincie quando provengano da Provincie ove vi sia anche un sol Comune riconosciuto infetto.

Della necessità della prima di queste due facoltà, credo che nessuno possa dubitare e credo che l'onorevole Scalini non avrà colla sua interrogazione voluto alludere ad essa.

Della utilità della seconda, credo che potrebbe disputarsi, quando il Governo ne avesse fatto un uso troppo largo ed imprudente; ma così non è: il Governo si è valso di questa seconda facoltà soltanto sopra la richiesta di enti locali, e col voto favorevole della Commissione antifillosserica; ed anche in questi casi l'ha applicata con tutti quei temperamenti che potevano rendere il divieto meno gravoso.

Presentemente questo divieto (se la memoria non m'inganna) viene applicato a poche Provincie, cioè a quelle di Alessandria, Brescia, Mantova, Verona, Sondrio; e ultimamente, dietro insistenti richieste di quel Consiglio comunale, viene applicato anche all'isola di Pantelleria.

Io credo che tale facoltà, quando sia applicata in questa misura e con precauzione, non sia condannabile. Capisco che là dove

si applica si possono trovare in contrasto due interessi, quello dei giardinieri, e quello dei viticoltori; ma è evidente che deve prevalere, e nessuno potrà contraddirmi, quello dei viticoltori.

Concludo quindi col dichiarare all'onorevole Scalini che l'articolo 4 deve essere mantenuto nella legge e che non intendo di proporre al Parlamento l'abolizione.

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

**Scalini.** Io credo poco all'efficacia dell'articolo 4 del testo unico della legge antifillosserica applicata in diverse Provincie per due ragioni: la prima, perchè non credo che, anche applicato rigorosamente, quest'articolo possa impedire il propagarsi della fillossera, e noi ne abbiamo un esempio nelle Provincie che ne hanno domandato l'applicazione; giacchè esse hanno visto i loro vigneti invasi da questa grave malattia; cito, ad esempio, le provincie di Brescia e di Bergamo che hanno ora più di sessanta Comuni infetti. La seconda, e più importante ragione, è questa che, mentre noi impediamo il transito e il commercio interprovinciale di tutte le materie, piante, arbusti, concimi vegetali provenienti da luoghi infetti o sospetti di fillossera, permettiamo poi, per effetto della Convenzione internazionale di Berna, che tutte quelle materie entrino in paese purchè siano munite di un certificato di origine rilasciato dall'autorità locale; il quale certificato, invece che dalle autorità, è rilasciato poi dallo spedizionario; e quindi sulla fede di uno spedizionario ammettiamo l'introduzione nel Regno di vegetali che possono benissimo essere infetti.

Se quindi l'onorevole ministro crede alla efficacia dell'articolo 4, egli deve anzitutto denunziare la Convenzione di Berna perchè altrimenti ci troviamo di fronte ad un trattamento di sfavore per i viticoltori ed orticoltori che appartengono a quelle Provincie nelle quali è applicato l'articolo 4.

Del resto, creda, onorevole ministro, che non è con questi mezzi che si può sperare di combattere e distruggere questo male.

Meglio di essi varrebbe il persuadere tutti i nostri coltivatori di informarsi esattamente della provenienza delle viti che comperano; l'estendere l'uso della vite americana e il diffondere l'istruzione relativa al modo di combattere la peronospora. Soltanto così si po-

trà erigere una salda barriera contro di essa. Per conseguenza non posso dichiararmi soddisfatto delle risposte del ministro se egli non mi promette di denunciare l'articolo 4 della Convenzione di Berna.

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

**Guicciardini, ministro d'agricoltura e commercio.** L'onorevole Scalini non deve aver presenti in questo momento le disposizioni che regolano il transito delle materie atte a diffondere la fillossera all'interno; perchè, se le avesse presenti, non avrebbe accusato d'incoerenza il Governo.

Infatti, al commercio interno noi applichiamo nè più nè meno che le stesse disposizioni sancite dalla convenzione di Berna per il commercio internazionale.

E per persuaderne l'onorevole Scalini non ho che da richiamare la sua attenzione sul Regio Decreto 19 agosto 1896 che regola il commercio di queste materie nelle provincie di Alessandria, Brescia, Mantova e Verona, nell'articolo secondo del quale sono precisamente richiamate le prescrizioni contenute nell'articolo 2 della convenzione antifillosserica sottoscritta a Berna il 3 novembre 1881.

Eccone il testo:

« Sono esclusi (vale a dire è permesso) il commercio degli arbusti e di tutti gli altri vegetali provenienti da vivai, giardini, serre e Comuni non dichiarati fillosserati o sospetti, osservate le disposizioni contenute nell'articolo 3 della convenzione anzidetta. »

È proibito, è vero, in queste determinate località il commercio di queste materie; ma è proibito con quei temperamenti che la convenzione di Berna consente. In altre parole dirò che, all'interno, non sono applicate disposizioni più severe di quelle che valgono pel commercio internazionale.

L'onorevole Scalini dubita che possano avere una grande efficacia pratica questi divieti, e più che a questi divieti crede agli altri provvedimenti e specialmente a quello della diffusione delle viti americane.

Sono d'accordo con lui in questo: che il rimedio più efficace e risolutivo contro la fillossera, sia il diffondersi della vite americana; ma non posso convenire con lui quando dice che si debba rinunciare ai provvedimenti i quali tendono a regolare il commercio delle materie che possono servire di veicolo alla fillossera e che, quando pure non

siano destinati ad avere un effetto sempre sicuro, pure certamente servono a ritardarne i progressi.

Questo è il parere degli enti locali che hanno invocato i provvedimenti in questione: questo è il parere della Commissione antifillosserica di cui fanno parte le persone più competenti in questa materia. E l'onorevole Scalini non si avrà a male se io gli dico che fra il parere di coloro i quali la pensano come lui, e il parere delle persone e degli enti locali che ho citati, io, come ministro, debbo dare prevalenza al parere degli enti locali e della Commissione antifillosserica.

Ripeto, però, essere mio intendimento di usare della facoltà di cui discutiamo con la massima parsimonia e con tutti quei temperamenti che valgano a diminuire, per quanto sia possibile, il danno del commercio. Ma confermo che mi parrebbe di mancare al mio dovere verso la viticoltura nazionale proponendo l'abolizione dell'articolo 4 della legge antifillosserica.

#### Deliberazione relativa all'ordine del giorno.

**Presidente.** Essendo trascorso il termine assegnato alle interrogazioni, si dovrebbe ora svolgere una proposta di legge del deputato Bastogi per sostituzione della strada da Zaccaria a Campiglia alla strada Zaccaria-Ricorsi.

Però, per accordi intervenuti coll'onorevole proponente, lo svolgimento di questa proposta di legge è rimandato alla seduta di martedì della prossima settimana.

#### Segue la discussione del disegno di legge per le ferrovie complementari.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la ultimazione delle ferrovie complementari.

Come la Camera rammenta, la discussione generale di questo disegno di legge fu dichiarata chiusa.

Ora si debbono svolgere gli ordini del giorno presentati prima della chiusura della discussione generale.

Gli ordini del giorno degli onorevoli Lugli e Saporito furono già svolti.

Perciò deve ora svolgersi l'ordine del giorno seguente:

« La Camera, udite le dichiarazioni del ministro sul dovere, che ha lo Stato, di rispettare la condizione giuridica delle ferrovie, contemplate nelle leggi fondamentali organiche del 1879 e 1888, delibera l'ultima- zione di quelle linee o tronchi di linea, che non possono, come la Cosenza-Nocera, essere costruite col sistema della sovvenzione annua chilometrica. »

« Mirabelli, Spada, Imbriani-  
Poerio, Giunti, Brunicardi,  
Compagna, D'Alife, Quin-  
tieri, Colarusso, Chindamo. »

L'onorevole Mirabelli ha facoltà di parlare.

**Mirabelli.** Confesso che le dichiarazioni del ministro sul dovere, che ha lo Stato di rispettare la condizione giuridica delle linee o tronchi di linea, non per anco eseguiti, avevano dissipato l'amaro dubbio: che con questo nuovo disegno di legge si volesse — rifacendo il mito della tela penelopea, cui si rassomiglia pur troppo la storia legislativa nostra delle strade ferrate — dare un colpo di piccone alla parola d'onore, che lo Stato italiano scrisse con le due leggi fondamentali organiche del 1879 e 1888.

Perchè io pensavo: se ci sono linee o tronchi di linea, che possono essere compiute mercè la facoltà, contemplata nell'articolo 3 di questo disegno di legge, è, di certo, bene: lo stato di diritto, creato dalla legge del 1879, non muta se non nella forma di esecuzione, e il paese è guarentito da ogni pericolo di sorprese dolorose, di sbalzi perturbatori.

Ma quel dubbio risorge, ed è gigante, quando si consideri che non tutte le linee — le quali pure, solennemente, furono promesse al paese — si è in grado di costruirle col sistema dell'annuo canone chilometrico. E, allora, per queste linee il disegno di legge, che esaminiamo, rappresenta una sosta: non rappresenta già, come ha affermato il ministro, un passo verso la soluzione definitiva del problema — anzi il problema ricaccia in quell'era delle attese lunghe, degli scoramenti profondi, delle promesse tradite, che pareva chiusa con la legge del 1888: per la quale tutta la rete complementare d'Italia, che era nel 1879 di chilometri 6,020 e salì poi a 6,476, doveva essere aperta all'esercizio dopo un decennio:

epilogo di altre leggi preesistenti, cominciando forse non dal 1879, ma dal 1870 e 1865.

Cosicchè io non riesco davvero ad intendere come si possa dal ministro, fondatamente e razionalmente, asseverare che questa legge rispetti la condizione giuridica delle linee — che oggi, come nel 1887, attendono ancora, nelle tabelle delle leggi dello Stato, l'alba della loro Pasqua!

La Cosenza-Nocera, a cagion d'esempio — per ricordare quella, di cui più conosco la storia, così piena di speranze e di delusioni — doveva essere, per la legge del 1879, aperta all'esercizio nel 1890: e, per la legge del 1888, che dispose un rinvio, doveva essere ultimata nel 1897-98. Doveva! Ed ora, costruito il primo tronco di metri 9196, ecco la sosta: condannata, dopo qualche gemito (come prevedi nel 1892), ad intisichire nelle fasce!

Bel rispetto a'diritti quesiti!

Mentre la importanza sua — se pure di ciò sia più lecito il discutere ora — non ammette dubbi stracchi: sorge irrefragabile non solo dalla relazione del Gagliardo, ma dalle due relazioni posteriori del 1887 e 1888, nonchè dalle dichiarazioni al Senato, sapienti e patriottiche, del Finali.

Il che non ha escluso che altre linee — e non poche, di 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> categoria, non di 2<sup>a</sup>, com'è la Cosenza-Nocera — le si sian messe dinanzi: quelle, che ebbero nel potere esecutivo tutori benevoli e nel Parlamento patroni diligenti!

Noti la Camera che delle linee di 2<sup>a</sup> categoria la Cosenza Nocera soltanto, con la Roccasecca-Avezzano, la Bassano-Primolano e la Cuneo-Ventimiglia, è ancora da costruire: ed erano 19.

Ma la Cosenza-Nocera e la Bassano-Primolano sono le più disgraziate! Della Roccasecca-Avezzano, ch'è lunga metri 76,439, furono aperti all'esercizio metri 42,639: della Cuneo-Ventimiglia, di metri 105,021, 4 tronchi su 10 sono ultimati, ed è in corso di costruzione il tronco Limone-Vievola, che comprende la grande galleria di metri 8,100 attraverso il Colle di Tenda.

Della Bassano-Primolano, non ostante gli studi compiuti, un bel cappio; e della Cosenza-Nocera, di metri 56,525 appena, costruiti soltanto metri 9,496!

La Ivrea-Aosta, invece, di chilometri 66, fu aperta all'esercizio fin dal 1886; la Goz-

zано-Domodossola, di chilometri 54, nel 1888; la Sondrio-Colico, di chilometri 65, e la Belluno-Feltre, di chilometri 86, nel 1886; la Macerata-Albacina, di chilometri 58, tra il 1884 e il 1888; l'Ascoli-San Benedetto, di chilometri 28, fin dal 1886; la Teramo-Giulianova, di chilometri 25, dal 1884; la Benevento-Avellino, di chilometri 29 e 800 metri, tra il 1886 e il 1891; la Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi, di chilometri 45 e metri 891, tra il 1883 e il 1896; la Taranto-Brindisi, di chilometri 68, fin dal 1885; la Messina-Patti-Cerda, di chilometri 188, tra il 1889 e il 1895; la Siracusa-Licata, di chilometri 218 e metri 322, tra il 1886 e il 1893; l'Adria-Chioggia, di chilometri 31, fin dal 1887: e tra il 1888 e il 1893 la Lecco-Colico, di chilometri 39 — ch'era di 4<sup>a</sup> categoria e fu trasferita alla 2<sup>a</sup> per la legge 5 luglio 1882, — come la succursale de' Giovi, ch'era di 2<sup>a</sup>, passò alla 1<sup>a</sup>, per la legge del 27 aprile 1885.

Noti la Camera che quasi tutte le linee di 3<sup>a</sup> categoria sono aperte all'esercizio: 29 su 36, ed ho qui l'elenco, che non leggo, per non tediarla: e della 4<sup>a</sup> categoria se ne sono costruite 5 su 8!

Ora, io domando: è egli equo il metter fuori di programma o quasi le linee, che non ebbero tutori e patroni?

E che cosa per queste linee derelitte fa il disegno di legge? Ne rispetta la condizione giuridica! Ma la condizione giuridica è che dovevano essere costruite per il 1897-98! Perchè, dunque, il ministro non dispone che si vada innanzi? o almeno perchè non dice che ha in animo di andare innanzi? e perchè fin da ora non escogita, per usare la parola sua, i provvedimenti — cui accenna nella relazione, che precede il disegno di legge — necessari per l'osservanza di tutte le promesse ferroviarie fatte al Paese — senza rimettersene all'avvenire e alle condizioni della finanza, come alla paglia e al tempo per le nespole acerbe? Questa sì, ch'è la nespola bacata del disegno di legge! E tutte le dichiarazioni del ministro sul rispetto della condizione giuridica e de' diritti quesiti sono *flatus vocis*, una vera accademia: ed è una vera ingiustizia all'equità, anzi alla giustizia — un'offesa al sentimento nazionale, come dirà, al certo, patriotticamente, l'amico Imbriani: sia che colpisca la Cosenza-Nocera o l'Avezzano-Roccasecca, sia che colpisca la Bassano-Primolano o la Cuneo-Ventimiglia.

Io valuto, pur troppo, le tristi angustie del bilancio italiano: nè vale che il ministro faccia del suo mezzo miliardo il diavolo rosso della leggenda tedesca.

Il mezzo miliardo si risolve in una vescica sgonfiata, se si dà uno sguardo a' documenti tecnici, da cui promana che le linee o i tronchi di linea da appaltare nel 1894 potevano costare, secondo gli ultimi studi rigidi del Saracco, non più di lire 353,216,058, ed ora costano anche meno: per lo che, col fondo annuo di 30 milioni, secondo la legge del 1892, si possono, direttamente, soddisfare le esigenze legittime delle piccole linee e de' tronchi di linea, e si può accollare, contro canone chilometrico congruo, alle Società di esercizio la costruzione delle altre linee complementari — ultimando, così, con giusta lealtà, quel piano, che fu denominato nel 1888 il simbolo della pace ferroviaria in Italia.

« Neppure nelle condizioni finanziarie e politiche, nelle quali ci troviamo — disse allora il Brioschi, come relatore della Commissione permanente di finanza al Senato: e allora l'esercizio finanziario si chiuse con un disavanzo di 485 milioni — e che voi tutti, egregi colleghi, potete giudicare, noi crediamo sarebbe *corretto ed opportuno* l'opporsi ad un atto che può essere qualificato come *atto di giustizia*. Sta il fatto, non cerchiamone le ragioni, di una differenza nel numero di chilometri di ferrovie esistenti nelle regioni nordiche d'Italia e nelle meridionali *a danno di queste ultime*; sussiste l'altro fatto che la *legge del 1879 e le sue appendici avevano dato alle popolazioni meridionali garanzie che quella sperequazione era prossima a sparire*. I senatori col loro voto contribuiscano a far pagare quelle popolazioni; essi sanno, per esperienza propria e perchè la storia lo insegna, che voti simili, se per un momento possano ripugnare alla fredda ragione, hanno un inestimabile compenso, quello di consolidare e fortificare i vincoli nazionali. »

E qui consenta l'egregio relatore Carmine ch'io risponda alla malinconica considerazione sua di ieri l'altro: che non da 300 o da 400 milioni di spese ferroviarie — impretebili per vincoli moralmente e legislativamente contratti — può derivar nocimento alla finanza italiana: a questa povera finanza italiana ha nociuto la politica insana di assemblee compiacenti per i delirii eritrei e per quella, che Gaetano Filangieri, nel secolo XVIII,



chiamò *l'antropofagia mostruosa* de' bilanci militari. Allora sì, che bisognava esser severi: e, quasi tutti, severi non siete stati, mai!

Dinanzi al problema ferroviario — che ha una così alta significazione giuridica, politica etica e sociale, — nessuno di noi qui può disconoscere la necessità suprema di far sparire, con un atto di giustizia, le sperequazioni regionali ne' benefizi della civiltà, indipendentemente dalla remunerazione, più o meno completa, del capitale che si spende: se si tien conto di quella complessa estesa e varia influenza, che esercitano le strade ferrate su la economia sociale: per lo che è, scientificamente, incontrovertibile la utilità perfino di costruzioni, in sè stesse ed in introito di esercizio, non remunerative.

Queste leve potenti di progresso sociale non bisogna guardarle alla stregua di gretti vantaggi immediati, con miope taccagneria: pensosi meno del bilancio, che della economia pubblica e de' fini superiori della cultura e della civiltà, non dissecchiamo le fonti della vita nazionale!

La teorica è scientifica: ha fondamento nella statistica e nella storia, e fece dire a Quintino Sella, nel 1865: « Io non debbo nascondere che quando viene il ministro dei lavori pubblici a proporre nuove opere, oppure il ministro dell'istruzione pubblica a proporre nuove spese per l'istruzione, specialmente elementare, stento a ricordarmi di essere ministro delle finanze. »

Quintino Sella continuava, così, la tradizione illuminata del Parlamento subalpino — dove, nel 1857, con un discorso memorando, Camillo Benso di Cavour, discutendo la grave questione delle strade ferrate piemontesi, dimostrò, tecnicamente ed eloquentemente, che, una ferrovia non è una spesa negativa, ma è sempre un capitale, una ricchezza, qualche cosa che ha un valore per sè stessa, e una grande e benefica influenza sull'economia della nazione.

Così la Germania ha speso per le ferrovie fino al 1885, lire 12,150,000,000: la Francia ha assegnato alla sua rete completa 14 miliardi: le ferrovie nel Regno Unito sono costate lire 20,250,000,000: gli Stati Uniti d'America hanno speso, fino al 1883, lire 38,918,000,000. Ciò significa, o signori, che le ferrovie sono la fortuna di un paese: e chi vuol lesinare sulle spese ferroviarie — dico

oggi, come nel 1892 — attenta alla fortuna pubblica!

Ma io lascio star tutto e, soprattutto, osservo questo, o signor ministro: che lo Stato ha un dovere preciso, categorico, fondamentale, ha il dovere di non rinnegare la sincerità e la maestà della parola sua!

Questa parola, la parola d'onore dello Stato italiano fu scritta nella legge del 1879: e si può non averla votata, come nel 1887 dichiarò che non l'aveva votata il deputato Di Rudini; ma si deve concludere, com'egli nel 1887 concluse, che: « tenuto conto degl'impegni, che Governo e Parlamento assunsero di fronte alle popolazioni, sarebbe *impolitico, inopportuno ed ingiusto il venir meno alle promesse legislative.* » Ed è vero.

Con questo memento, o signori, io propongo alla Camera ed al ministro l'ordine del giorno, ch'è stato anche sottoscritto da' colleghi Imbriani, Spada, D'Alife, Brunicardi, Quintieri, Compagna, Chindamo, Colarusso: confidando che sia dal ministro accolto e — per principio di giustizia e sentimento nazionale — italianamente, dall'assemblea legislativa votato. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** L'ordine del giorno dell'onorevole Lucchini è stato già svolto.

Viene ora quello dell'onorevole Imbriani:

« La Camera invita il Governo a meglio studiare la questione perchè la legge del 1879 venga applicata con equità e tenendo conto del sentimento nazionale. »

L'onorevole Imbriani ha facoltà di parlare.

**Imbriani.** L'invito che io rivolgo al Governo ha il suo fondamento giuridico e morale.

Il ministro dei lavori pubblici è venuto innanzi a noi con questa legge, credendo di poterla far passare con uno scappalotto; tanto che il giorno in cui venne in discussione, egli voleva che questa fosse affrettata, credendo forse che si potesse esaurire nella stessa seduta.

Il signor ministro non si accorgeva (oppure, anzi, accorgendosene voleva fare approvare la legge a tamburo battente) che il suo disegno ledeva diritti già acquisiti, e specialmente il principio della giustizia e dell'equità.

Esaminando appunto queste linee, noi vediamo quante ne siano state costruite, e quante avrebbero dovuto esserlo. Già le ha indicate l'amico Mirabelli: e quello che egli diceva è giustissimo.



Ma vi pare equo che la maggior parte di queste linee siano state costruite, e le rimanenti siano, invece, rimandate ai secoli futuri?

Perchè ci sono stati interessi e parole più potenti che hanno spinto innanzi certe linee; perchè ci sono stati tutori, patroni che le hanno caldeggiate, le altre dovranno rimanere indietro con una applicazione d'ingiustizia patente? Io non credo che il ministro possa lusingarsi di ciò.

Con la vostra legge, signor ministro Prinetti, tutte le linee di pianura potranno essere costruite: quelle di montagna no. Questa è proprio l'esatta applicazione dei vostri provvedimenti.

L'esperienza, si dice, ha fatto palese che alcune di queste linee costerebbero immensamente, mentre non sarebbero molto produttive. Ma io dico che se alcuni errori sono stati riconosciuti, è giusto correggerli; ma non è giusto, invece, manomettere diritti e conculcare le ragioni della giustizia. Per esempio, della Cosenza-Nocera Tirinese sono stati costruiti alcuni tratti: ed ecco che si dice ora che, per compierla, dovrebbe spendersi una somma immensa.

**Mirabelli.** Non è esatto! Non ci sono gli studi!

**Imbriani.** Amico Mirabelli ben so che ciò non può essere esatto, appunto perchè per quella linea, non ci sono neanche gli studi, ma quel che dicono e pongono innanzi è appunto ciò. Però, ove si riconoscesse più utile la Cosenza-Paola e dagli studi si ricavasse la sicurezza del suo minor costo, io non so perchè non si dovrebbe accettarla.

Molti sostengono, infatti, che questa linea Cosenza-Paola sarebbe più proficua, perchè unirebbe Cosenza, che ora è quasi divisa da tutto il resto d'Italia, ad un punto più centrale della Eboli-Reggio e che più l'avvicini alla capitale.

Io ho, perciò, indicato nell'ordine del giorno che il signor ministro dovrebbe prendersi il tempo necessario per ultimare gli studi che ora non sono completi, e per trovar modo che la legge possa essere applicata con efficacia, tenendo conto del sentimento nazionale.

Voi, signor ministro, ben comprenderete che il sistema dei due pesi e delle due misure non può che ledere questo sentimento nazionale: non nel senso volgare di suscitare invidie, ma nel senso giusto e santo di ve-

dere che rimangono inadempite promesse verso ogni parte d'Italia.

Io non parlo, ci tengo a dirlo, più per il Mezzogiorno che per il Settentrione o per il Centro: parlo proprio per un sentimento italiano. Per esempio, io dico che la Bassano-Primolano è di un'importanza nazionale eccezionale, quantunque sia fra le linee di seconda categoria, perchè unisce direttamente la pianura Veneta con l'alto bacino dell'Adige e con Trento italiana. E dico altresì che se voi, con la vostra legge, rendete impossibile la costruzione di questa ferrovia che è di un'importanza non soltanto morale altissima, ma anche militare, voi commettete un atto d'ingiustizia che offende davvero il sentimento nazionale: quel sentimento che così altamente si è rivelato pur l'altro giorno nel congresso della lega nazionale di Rovereto!

Quando un Governo non intende o non vuole intendere siffatte questioni, manca assolutamente al suo dovere.

Io spero che voi, signor ministro, vorrete accettare il mio ordine del giorno. Spero che vorrete soprassedere: che vorrete prendervi il tempo necessario per studiare davvero tutta questa materia ferroviaria, al fine di non venire a proporre rimedi che non sono altro che impiastri in fin dei conti, e negazione di ogni principio di giustizia e di equità.

Ora dunque, sia dal lato giuridico, sia dal lato morale, sia dal lato dell'interesse nazionale, io credo che voi abbiate il dovere di meglio studiare e ponderare tutto il problema, per poi ritornare dinanzi al Parlamento con studi ben digeriti e non con proposte empiriche. Non aggiungo altro.

**Presidente.** Viene ora ultimo, il seguente ordine del giorno il quale, essendo stato presentato dopo la chiusura, non può essere svolto.

Ne do lettura:

« La Camera invita il Governo a presentare entro un anno quei provvedimenti necessari per assicurare la costruzione delle linee comprese nella legge del 1888 e che non potranno essere costruite con le sovvenzioni accordate dal presente disegno di legge.

« Brunicardi, Credaro, Mirabelli, Celli, Garavetti, Imbriani, Budassi, Valeri, Di Scalèa, Cimati, Mauro, Rossi E., Binelli, Ghigi, Fili-Astolfone, Majorana A., Chindamo, Colarusso, Orlando.»

Invito ora il Governo e la Commissione a fare le loro dichiarazioni a proposito di questi ordini del giorno.

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

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Anzitutto, per cominciare dalle cose molto piane, dichiaro, come avevo già del resto dichiarato in seno alla Giunta del bilancio, che accetto l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, interpretandolo nel senso in cui è stato svolto dai suoi proponenti in seno alla Giunta del bilancio stessa, e cioè che esso non è inteso a rendere maggiori gli oneri eventuali che possono gravare sul Tesoro, ma solo esige un disegno di legge per meglio commisurare il contributo del Tesoro alle varie linee, per le quali si può domandare la concessione in base alla legge del 1887. Ho detto commisurare meglio il contributo del Tesoro, tenendo conto del maggiore o minor costo di queste linee, e quindi rendendo possibile per alcune linee un massimo di concorso anche maggiore delle 3000 lire, e nello stesso tempo negando il sussidio di 3000 lire ad altre linee le quali possono non meritare o non aver bisogno di siffatto sussidio. Tale mi pare fosse il concetto dei proponenti l'ordine del giorno in seno alla Giunta generale del bilancio; ed io prendo l'impegno di ristudiare la questione e di presentare, al riprendersi dei lavori parlamentari (se sarò ancora a questo posto), una riforma della legge del 1887 informata a questo concetto.

Di più, una brevissima dichiarazione debbo fare in risposta agli onorevoli Mirabelli ed Imbriani.

In questo disegno di legge gli onorevoli Mirabelli ed Imbriani, come parecchi degli oratori che hanno parlato nei giorni scorsi, hanno voluto scorgere quello che proprio non esiste.

Con questo disegno di legge io non vengo affatto a compromettere la condizione di nessuna delle linee ferroviarie che sono state promesse al paese nominativamente con le leggi del 1879 e del 1888.

Questo disegno di legge è inteso unicamente a fornire all'amministrazione i mezzi per pagare i debiti che ha e che deve pagare.

Io vi ho introdotto poi una disposizione intesa ad aumentare il massimo della sovvenzione chilometrica per quelle linee che fu-

rono promesse, e finora, non sono state costruite; ma con ciò non ho inteso di diminuire menomamente l'impegno dello Stato verso queste linee.

Nella legge del 1892 era dichiarato che nel 1893 sarebbe stata presentata una legge per provvedere alla costruzione delle ferrovie, alle quali non si era ancora provveduto.

Ma questo compito non fu assolto nè dall'onorevole Genala, nè dall'onorevole Saracco, nè dall'onorevole Perazzi; e se non fu assolto vuol dire che ragioni superiori hanno impedito al Governo di assumere impegni precisi nel tempo e nella misura, di fronte alle condizioni d'allora della finanza, le quali anche oggi non sono così larghe da consentire una diversa linea di condotta.

Ma per parte mia intendo che tutti gli impegni presi restino integri e mi augurerei di poterli tutti tradurre in fatti, quando le condizioni della finanza lo consentissero.

Ad ogni modo ripeto quello che ho detto sabato scorso alla Camera. Io ho la ferma convinzione che, sebbene direttamente non assolverà tutti gli impegni presi dallo Stato, pure con questa legge affretto il tempo in cui diverranno tutti fatti compiuti, inquantochè se coll'approvazione di questa legge si diminuisce il numero delle ferrovie per le quali resterà da provvedere, ciò renderà al Governo meno grave e meno difficile il compito di soddisfare in avvenire agli impegni, ai quali sinora non ha potuto dare esecuzione.

Questa mia dichiarazione è così precisa e formale che proprio dovrebbe, io credo, persuadere i presentatori degli ordini del giorno a ritirarli, poichè qualora i loro ordini del giorno, posti a partito, non fossero accolti, evidentemente verrebbe pregiudicata la condizione di diritto e di fatto di quelle ferrovie, alle quali gli stessi ordini del giorno si riferiscono.

Invece, se la Camera respingesse gli ordini del giorno dell'onorevole Saporito, dell'onorevole Lugli, dell'onorevole Mirabelli, dell'onorevole Imbriani e in ultimo quello presentato adesso dagli onorevoli Brunicardi e compagni, il Governo sarebbe praticamente assoluto da quell'impegno che è formulato nella legge del 1892, e che oggi rimane integro.

**Imbriani.** Una votazione non può distruggere una legge.

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Se non la distrugge, certamente la infirma.

Se le condizioni della finanza lo permettessero, ed approvata che fosse la presente legge, il Governo potrebbe presentare domani una legge, quale è quella richiesta dalla legge del 1892 per provvedere al compimento delle linee. La legge che discutiamo non vi farebbe nessun contrasto. Questa mi pare la vera condizione delle cose. Quanto all'ultimo ordine del giorno presentato, ma non svolto, io chiedo ai firmatari: ma come mai potrei prendere l'impegno di presentare entro un anno un provvedimento per costruire quelle ferrovie che, come è detto nello stesso ordine del giorno, non possono essere costrutte con la legge presente? È evidente che provvedimenti di questa natura non possono avere la loro efficacia, nè in un anno, nè in due: le sole pratiche per far sorgere Società od enti che assumano le concessioni di ferrovie, e le altre pratiche per chiedere e conseguire il sussidio governativo assorbono ben più di un anno di tempo.

Ora, come conclusione di queste poche considerazioni, accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Lucchini, perchè corrisponde pienamente al concetto della legge e prego la Camera di non esigere di più, prendendo atto di tutte le dichiarazioni che ho fatto io, a nome del Governo, che questa legge lascia le cose nella condizione stessa, in cui si trovavano ieri.

**Imbriani.** E allora è inutile!

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** In questo senso accetto l'ordine del giorno dell'onorevole Lucchini, ma non posso accettarne altri.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore della Commissione.

**Carmine, relatore.** Innanzi tutto ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici di aver accettato l'ordine del giorno della Giunta del bilancio, notando che siamo perfettamente d'accordo nella interpretazione che egli ne ha data.

La Giunta generale del bilancio era partita, nel proporre il suo ordine del giorno, dalla considerazione che in passato, nello applicare le disposizioni della legge 24 luglio 1887, le quali autorizzavano il Governo a concedere una sovvenzione chilometrica fino al massimo di lire 3,000, in realtà, la sovvenzione era quasi sempre stata concessa nel

limite massimo, mentre in alcuni casi questo limite risultò insufficiente ed in altri esso avrebbe potuto anche non essere raggiunto. Il concetto della Giunta del bilancio, nel proporre il suo ordine del giorno, fu quello accennato dal ministro e cioè: che si cerchi di studiare una modificazione alla legge per effetto della quale la sovvenzione accordata a talune linee possa essere anche aumentata di qualche cosa oltre le lire 3,000 e sia invece ridotta al di sotto di questo limite per quelle a cui possa bastare un aiuto minore.

In quanto agli ordini del giorno che furono presentati da vari colleghi la posizione della Giunta del bilancio è molto chiara; come ebbi a dichiarare nella seduta di sabato, la Giunta ha considerato il disegno di legge per quello che è e non per quello che si poteva desiderare che fosse.

Si dice: questo disegno di legge viene a pregiudicare impegni già presi. Ma gli impegni della legge del 1879, riconfermati da quella del 1888, sono già stati pregiudicati da leggi precedenti a questa: da quella del 1892 e da quella del 1894. E ciò è tanto vero che, a' termini della legge 20 luglio 1888, tutti gli stanziamenti per le linee contemplate nelle tabelle A e B della legge stessa, che comprendono tutte le linee della legge 29 luglio 1879, dovevano essere esauriti col prossimo esercizio 1897-98; mentre in realtà, cominciando dall'esercizio 1892-93, le disposizioni di questa legge non furono mai rispettate.

Dunque, questi impegni, in realtà, erano stati pregiudicati in passato; e si è venuto meno agli impegni stessi, perchè le condizioni finanziarie non permettevano di mantenerli.

Che cosa fa il presente disegno di legge? Non fa altro che stabilire il riparto delle spese che rimangono ancora a farsi per saldare il pagamento dei lavori compiuti. E, poichè il Governo non crede ancor giunto il momento in cui le condizioni della finanza permettano di compiere la esecuzione dell'originario programma ferroviario, la legge introduce disposizioni che lo stesso ministro dei lavori pubblici e la Giunta generale del bilancio ritengono insufficienti a provvedere alla completa costruzione di tutte le linee, ma che potranno render possibile almeno la costruzione di alcune di esse.

Lo ripeto: la portata della legge non tende niente affatto a pregiudicare, in alcun

modo, gli impegni che sono stati presi, e la cui esecuzione è stata sospesa; ma questi impegni non sono mai stati derogati, e né anche la presente legge intende di annullarli.

Se ancora rimanesse qualche dubbio, certo, non potrà più rimanere, quando la Camera abbia approvato l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Lucchini, che il ministro dei lavori pubblici ha dichiarato di accettare, e che, a nome della Giunta del bilancio, anche io mi sento autorizzato ad accettare. Il quale ordine del giorno specifica precisamente il senso del presente disegno di legge.

Ripeto, quindi, che degli ordini del giorno presentati, la Giunta generale del bilancio, fedele ai concetti espressi nella sua relazione e che la persuasero a proporre l'approvazione di questo disegno di legge, non può accettare se non quello dell'onorevole Lucchini.

#### Presentazione di disegni di legge.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

**Di Rudini, ministro dell'interno.** Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge importante approvazione della spesa di lire 12,000 sul bilancio dell'interno, per la Conferenza sanitaria di Venezia.

Pregherei che il disegno di legge fosse trasmesso alla Commissione generale del bilancio.

Presento, poi, un altro disegno di legge pel raggruppamento obbligatorio delle Opere pie affini in Napoli.

Chiedo che questo disegno di legge segua la procedura degli Uffici.

**Presidente.** Do atto all'onorevole ministro dell'interno della presentazione di questi disegni di legge che saranno stampati e distribuiti.

L'onorevole presidente del Consiglio chiede che il primo sia mandato alla Commissione del bilancio e che il secondo sia trasmesso agli Uffici.

*(Così rimane stabilito).*

#### Si riprende la discussione del disegno di legge relativo alle ferrovie complementari.

**Presidente.** Adesso invito i singoli proponenti degli ordini del giorno a dichiarare, se intendano di mantenerli o di ritirarli.

Ha quindi facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

**Lugli.** Dichiaro che questa discussione non sarebbe avvenuta o certamente sarebbe stata accorciata, se il titolo della legge, che discutiamo, fosse stato inteso in modo diverso da quello che fu realmente.

Il titolo della legge dice: « Provvedimenti per la ultimazione delle ferrovie complementari »; era naturale quindi che tutti quei deputati, i quali sono così teneri di qualche linea non intieramente finita, facessero osservazioni più o meno fondate intorno al disegno di legge.

Riconoscendo, che ora non si tratta che di deliberare una liquidazione pura e semplice degli impegni assunti dallo Stato, dei quali esso non può far senza, anche se volesse, perchè la condizione giuridica delle diverse leggi sancite dal Parlamento resta intatta; io ritiro, anche a nome degli altri miei colleghi, firmatari, il mio ordine del giorno, associandomi a quello presentato dall'onorevole Lucchini ed accettato dal Governo.

E dichiaro infine, che ci associamo a quell'ordine del giorno, perchè esso lascia impregiudicata la questione dei diritti acquisiti.

E speriamo, che verrà un giorno, in cui l'onorevole ministro dei lavori pubblici potrà dire alla Camera di avere adempiuto anche questa parte del programma delle ferrovie; mostrando coi fatti di avere, oltre ai sei mila e tanti chilometri di ferrovie costruite, eseguite anche gli altri 300 o 400 chilometri di ferrovie che mancano ancora ad essere ultimate. *(Bene! Bravo!)*

**Presidente.** L'onorevole Lugli ha dichiarato d'unirsi all'ordine del giorno dell'onorevole Lucchini, e di ritirare il suo.

Onorevole Saporito, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

**Saporito.** M'associa all'ordine del giorno dell'onorevole Mirabelli, e ritiro il mio. Quando egli lo ritirasse, dichiaro d'associarmi a quello dell'onorevole Imbriani.

**Presidente.** Onorevole Mirabelli, mantiene o ritira il suo ordine del giorno.

**Mirabelli.** Lo ritiro.

**Presidente.** Onorevole Imbriani, ritira il suo ordine del giorno?

**Imbriani.** Lo mantengo, ed ho presentato la domanda per la votazione nominale su quest'ordine del giorno.

*Voci. Ooh! ooh! (Rumori).*

**Presidente.** Onorevole Brunicardi, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

**Brunicardi.** A me, a norma del regolamento, non è stato permesso di svolgere il mio ordine del giorno, ma, viceversa, il ministro ha detto le ragioni che lo inducevano a non accettarlo.

Ora io noto che il regolamento è alquanto difettoso...

**Presidente.** Ella non può che dire se mantiene o ritira l'ordine del giorno, con qualche dichiarazione succinta, se vuol farla, come hanno fatto altri.

**Brunicardi.** Allora posso fare qualche semplice dichiarazione?

**Presidente.** Sì!

**Brunicardi.** Ho compreso benissimo il concetto del presente disegno di legge, chiaramente espresso ed affermato dal ministro dei lavori pubblici.

Egli ha detto che il disegno di legge non pregiudica per niente gli impegni assunti dalle leggi ferroviarie precedenti, ed ha soggiunto: « sarei felicissimo se potessi presentare il programma definitivo di tutti gl'impegni presi da quelle leggi. »

Ora, che cosa chiede il mio ordine del giorno? Invita il ministro a mantener questi impegni e a presentare i provvedimenti entro un anno.

Ma tale era anche il mio concetto: io quindi credevo che il mio ordine del giorno non fosse sgradito al ministro in seguito alle dichiarazioni da lui fatte, e poi perchè, come ministro dei lavori pubblici, dovrebbe piacergli il concetto d'adempiere una buona volta a questi impegni.

L'onorevole ministro ha dichiarato che non lo accetta, ma la ragione addotta è questa sola: che in un anno è impossibile fare le trattative con le Società e farsi un concetto chiaro della condizione di esse. Ma, me lo perdoni l'onorevole ministro, egli avrebbe potuto promettere alla Camera che se ciò non era possibile compiersi in un anno, si compierà in due, perchè ciò sarebbe conforme ai suoi concetti.

Ella ha dichiarato che il presente disegno di legge non può, non deve pregiudicare gli impegni presi con le leggi precedenti. Dunque, quali sono le sue intenzioni, onorevole ministro? vuole eseguirle o no queste leggi, perchè l'essenziale è questo, di sapere se il Governo intenda mantenere e fino a qual

punto gli impegni assunti con le leggi precedenti.

A queste domande mi pare che Ella non abbia ancora risposto. Ma, considerato che il mio ordine del giorno è stato firmato anche da altri deputati e che servirà se non altro d'invito al ministro dei lavori pubblici ed al Governo, per non pregiudicare, ossequente al consiglio dato dallo stesso onorevole ministro, per non pregiudicare nessuno di questi interessi che riguardano le ferrovie da costruire, ritiro il mio ordine del giorno.

**Presidente.** Veniamo dunque alla votazione degli ordini del giorno.

Viene primo quello della Commissione, nei seguenti termini:

« La Camera invita il Governo a studiare e proporre provvedimenti diretti a migliorare e a rendere più efficaci le disposizioni sancite dall'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2<sup>a</sup>) e dall'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3<sup>a</sup>) allo scopo di facilitare la costruzione di ferrovie pubbliche mediante concessione a Corpi morali o alla industria privata. »

Lo metto a partito.

(È approvato).

Gli ordini del giorno degli onorevoli Luggi ed altri, Saporito e Mirabelli ed altri sono stati ritirati.

Ora dovrò mettere a partito quello dell'onorevole Imbriani, il quale come più largo ha la precedenza su quello dell'onorevole Luchini.

Ne do lettura:

« La Camera invita il Governo a meglio studiare la questione perchè la legge del 1879 venga applicata con equità e tenendo conto del sentimento nazionale. »

Quest'ordine del giorno non è accettato nè dal Governo nè dalla Commissione.

Su quest'ordine del giorno hanno chiesto la votazione nominale i seguenti deputati: Imbriani, Chindamo, Mirabelli, Brunicardi, Bosdari, Valeri, Budassi, Del Balzo, Saporito, Monti-Guarnieri, Celli, Spada, Diligenti, D'Alife, Colaruso, Gagliardi.

L'onorevole Imbriani è presente?

**Imbriani.** Presente. Ma perchè fa questa verifica, se vi sono le firme.

**Presidente.** Onorevole Imbriani, si è fatto sempre così.

(Il presidente chiama a nome tutti i firmatari della domanda della votazione nominale, i quali sono tutti presenti).

**Imbriani.** Protesto contro questa diffidenza del presidente.

**Presidente.** Procediamo dunque alla votazione. Coloro che approvano l'ordine del giorno dell'onorevole Imbriani risponderanno sì, coloro che non l'approvano risponderanno no.

Si faccia la chiama.

**Lucifero, segretario,** fa la prima chiama.

**Miniscalchi, segretario,** fa la seconda chiama.

*Risposero Sì:*

Aguglia.

Baccelli Guido — Biancheri — Bonfigli — Bosdari — Brunetti Gaetano — Brunicardi — Budassi.

Calabria — Celli — Chindamo — Colaruso — Coppino — Credaro.

D'Alife — D'Ayala-Valva — Del Balzo — Diligenti — Di San Giuliano — Di Sant'Onofrio.

Ferraris Maggiorino — Fili-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Florena — Fulci Niccolò.

Gagliardi — Garavetti.

Imbriani-Poerio.

Lazzaro — Lovito — Lucifero.

Mirabelli.

Nasi — Nocito — Nofri.

Pais-Serra — Pantano — Pavia — Picardi.

Quintieri.

Raccuini — Rossi Milano.

Sanseverino — Saporito — Scaramella-Manetti — Sciacca della Scala — Socci — Spada.

Tripepi.

Valeri — Valle Angelo — Vienna — Villa.

*Risposero No:*

Afan de Rivera — Alessio — Arcoleo — Avellone.

Bacci — Balenzano — Bellia — Bertetti — Bertolini — Binelli — Biscaretti — Bocchialini — Bonavoglia — Bonin — Borsani — Borsarelli — Bracci — Branca — Brenciaglia — Brin — Brunetti Eugenio.

Caetani — Calleri Giacomo — Calvanese —

Cambray-Digny — Cao-Pinna — Capaldo — Cappelli — Carboni-Boj — Carcano — Carmine — Carpaneda — Casalini — Castelbarco-Albani — Cereseto — Chiapusso — Chimirri — Cocuzza — Codacci-Pisanelli — Coletti — Colombo Giuseppe — Colonna — Compans — Conti — Cortese — Costa Alessandro.

D'Andrea — Danieli — De Asarta — De Bernardis — De Cesare — De Donno — De Martino — De Nicolò — De Nobili — De Renzis — Di Bagnasco — Di Broglio — Di Rudini — Di Scalea — Di Sirignano — Di Terranova.

Facheris — Falconi — Fani — Farina Emilio — Fasce — Ferraris Napoleone — Ferrero di Cambiano — Finardi — Frascara.

Galimberti — Galletti — Ghigi — Ghilini — Gianolio — Gianturco — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Giusso — Grossi — Guicciardini.

Lacava — Lojodice — Lucchini Luigi — Luchini Odoardo — Lugli — Luporini — Luzzatti Luigi.

Macola — Majorana Angelo — Manna — Marazzi Fortunato — Marescalchi Alfonso — Marinelli — Mariotti — Marsengo-Bastia — Martini — Masci — Massimini — Maurigi — Mauro — Mazziotti — Melli — Mestica — Miniscalchi — Monti-Guarnieri — Morando Giacomo — Morandi Luigi — Morese. Niccolini.

Orlando — Orsini-Baroni.

Palizzolo — Palumbo — Papadopoli — Pasolini-Zanelli — Pini — Piovene — Pivano — Podestà — Poli — Pompilj — Pozzi Domenico — Pozzo Marco — Prinetti.

Radice — Randaccio — Rasponi — Reale — Rizzetti — Rizzo — Rogna — Roselli — Rubini — Ruffo.

Salvo — Sanfilippo — Santini — Scalini — Serena — Sili — Sineo — Sola — Sormani — Soulier — Stelluti-Scala — Suardi Gianforte — Suardo Alessio.

Tecchio — Testasecca — Torlonia Guido — Torlonia Leopoldo.

Vagliasindi — Valli Eugenio — Vendramini — Vianello.

Weil-Weiss.

Zappi — Zeppa.

*Si astennero:*

De Nava.

Oliva.

Placido.

Rossi.

*Sono in congedo:*

Arnaboldi.

Baragiola — Barzilai — Bertoldi — Bombini — Bonacossa — Bonardi — Bonvicino — Boselli.

Calleri Enrico — Calpini — Capoduro — Ciaceri — Civelli — Collacchioni — Conte — Cremonesi.

Dal Verme — De Amicis — De Cristoforis — De Felice-Giuffrida — De Gaglia — De Giorgio — Della Rocca — De Riseis Luigi — Di Cammarata — Di Trabia — Donati.

Farina Nicola — Fazi — Fracassi — Freschi.

Gattorno — Gavazzi — Girardini — Giuliani — Gorio.

Lanzavecchia — Lochis.

Marcora — Menafoglio — Michelozzi — Mocenni — Morpurgo.

Ottavi.

Pastore — Pinchia — Pinna — Pullè.

Raggio — Rampoldi — Ridolfi — Romanin-Jacur.

Scaglione — Schiratti — Serristori — Silvestri.

Tasca-Lanza — Tiepolo — Tornielli.

Valle Gregorio.

Wollemborg.

*Sono ammalati:*

Ambrosoli.

Berio.

Giampietro.

Molmenti — Mussi.

Panattoni — Pipitone — Poggi.

Toaldi.

*È in missione:*

Chiaradia.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Cavagnari.

De Riseis Giuseppe.

Mazza.

**Presidente.** Comunico alla Camera il risultato della votazione nominale sull'ordine del giorno Imbriani.

Votanti . . . . .	217
Maggioranza . . . . .	109
Risposero sì . . . . .	53
Risposero no . . . . .	160
Astenuti . . . . .	4

*(La Camera non approva l'ordine del giorno dell'onorevole Imbriani.)*

## Giuramento.

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

**Fortis.** Giuro.

## Seguito della discussione del disegno di legge sulle ferrovie complementari.

**Presidente.** Passeremo ora alla votazione dell'ordine del giorno Lucchini, accettato dal Governo:

« La Camera prende atto delle dichiarazioni del Governo intorno alla portata della presente legge, che non pregiudica in alcun modo gli impegni precedentemente assunti dallo Stato relativamente alle altre linee complementari che sono ancora da costruire, e passa alla discussione degli articoli.

« Lucchini L., Danieli, Tecchio, Vendramini, Luporini, Mancini, Selvatico. »

Pongo a partito quest'ordine del giorno.

*(È approvato).*

Passeremo ora alla discussione degli articoli.

La discussione si fa sul testo della Commissione, onorevole ministro?

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Sì, signor presidente.

**Presidente.** Leggo, allora.

« Art. 1. La spesa di lire 86,035,693 occorrente nel prossimo sessennio per provvedere a tutti gli impegni in corso nella Categoria « Costruzioni di strade ferrate » sarà stanziata, secondo l'annessa tabella A, nel bilancio per il Ministero dei lavori pubblici.

« La ripartizione fra le diverse linee delle somme da stanziarsi a senso dei numeri 1 e 2 di detta tabella e la ripartizione in tre capitoli delle spese di personale, d'ufficio e della somma di riserva di cui ai successivi numeri 9, 10 ed 11, saranno fatte anno per anno con la legge di approvazione dello stato di previsione e potranno essere modificate, in relazione allo avanzamento dei lavori e delle liquidazioni, con la legge per lo assestamento del bilancio. »

Si dia lettura della tabella A annessa a questo articolo primo.

**D'Ayala-Valva, segretario, legge:**

N. d'ordine	INDICAZIONE DELLE SPESE	IMPORTO DEGLI STANZIAMENTI NEGLI ANNI					Totali	
		1897-98	1898-99	1899-900	1900-901	1901-902		1902-903
1	Lavori di completamento e consolidamento delle linee comprese nella tabella A della legge 24 luglio 1887, n. 4785 . . . . .	1,000,000	1,000,000	2,000,000	3,000,000	2,143,706	»	9,143,706
2	Tronchi in corso di costruzione e di liquidazione e lavori di completamento e consolidamento di quelli in esercizio delle linee comprese nella tabella A della legge 20 luglio 1888, n. 5550. . . . .	»	671,000	3,870,000	1,660,000	239,000	»	6,440,000
3	Ampliamenti e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale. . .	1,794,544	1,892,000	800,000	300,000	»	»	4,786,544
4	Ampliamenti di officine per la rete complementare. . . . .	»	»	»	1,000,000	1,000,000	»	2,000,000
5	Materiale metallico d'armamento per i tronchi concessi alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo colla legge 2 luglio 1896, n. 269. .	»	500,000	500,000	100,000	»	»	1,100,000
6	Aumenti e migliorie del materiale rotabile e di esercizio della Rete principale in relazione ai bisogni della Rete complementare . . . . .	2,019,965	770,103	500,000	550,000	500,000	»	4,340,068
7	Quote di concorso dello Stato nella costruzione di strade ferrate di quarta categoria concesse alla industria privata. . . . .	6,722,991	6,712,880	2,404,787	1,497,710	1,665,464	»	19,003,832
8	Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee complementari . . . . .	»	100,000	100,000	100,000	100,000	»	400,000
9	Spese per il personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie . . . . .	686,543						
10	Spese d'ufficio . . . . .	118,000						
11	Somma di riserva per aumenti di liquidazione, per transazioni di vertenze, per interessi e per altre maggiori spese imprevedute relative alle linee e titoli di spesa che precedono, nonchè per ogni altra spesa dipendente da contestazioni relative alla azienda ferroviaria. . . . .	2,500,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	»	»	9,304,543
12	Annualità alle Società delle ferrovie Meridionali e del Mediterraneo per la costruzione dei tronchi concessi colle convenzioni approvate dalla legge 2 luglio 1896, n. 269 . . . . .	4,517,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,000,000	29,517,000
	Totale . . .	19,359,043	18,645,983	17,174,787	15,207,710	10,648,170	5,000,000	86,035,693



**Presidente.** Niuno essendo iscritto e niuno chiedendo di parlare, metto a partito questo articolo primo.

(È approvato).

« Art. 2. La spesa occorrente per l'appalto di tronchi di ferrovie complementari non ancora intrapresi sarà autorizzata volta per volta con apposite leggi con le quali si stabiliranno i relativi stanziamenti in bilancio, nonchè, nella corrispondente previsione dell'entrata, i concorsi dovuti dalle Provincie e dai Comuni a norma delle vigenti leggi.

Su questo articolo è iscritto a parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

(L'onorevole Fili-Astolfone non è presente).

Perde l'iscrizione.

Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

**Lugli.** Dirò soltanto poche parole intorno ad un'aggiunta che ho presentata per chiarire meglio il concetto delle disposizioni di questo articolo 2.

Siccome in questo articolo si parla della spesa occorrente per l'appalto di tronchi di ferrovie complementari, e non si dice specificatamente di quali tronchi di ferrovie si tratti, così io, per togliere qualunque dubbio, mi sono permesso di presentare al banco della Presidenza un'aggiunta.

**Presidente.** Io non ho potuto dare lettura di questa sua aggiunta, perchè essa non è stata presentata in tempo, e non porta le firme volute dal regolamento.

**Lugli.** Non vuol dire niente, supponiamo che non sia stata presentata. Dirò adesso in che consiste il mio emendamento.

Dopo le parole « tronchi di ferrovie complementari » aggiungerei « indicate nelle tabelle A e B della legge 20 luglio 1888, numero 5550. »

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Sebbene a me paresse abbastanza chiaro il significato dell'articolo, ad ogni modo perchè sia meglio chiarito accetto l'aggiunta, ma allora sarei d'avviso di introdurre tutta la dizione che c'è poi nell'articolo 3, cioè: « o tronchi di linee indicati all'articolo 7 e nelle tabelle A e B della legge 20 luglio 1888, n. 5550. »

**Lugli.** Allora la posso presentare?

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Per parte mia sì.

**Presidente.** Onorevole relatore?

**Carmine, relatore.** Per le stesse ragioni dette dall'onorevole ministro, la Giunta crede di poter accettare l'aggiunta dell'onorevole Lugli, sebbene anche alla Giunta sembri perfettamente inutile, perchè la dizione *ferrovie complementari* è la dizione consacrata fin dalla legge 29 luglio 1879, la quale comincia con le parole: « È autorizzata la costruzione delle ferrovie complementari contemplate nella presente legge ». Ad ogni modo la Giunta non si oppone.

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** La modificazione sarebbe la seguente:

« La spesa occorrente per l'appalto di linee o tronchi di linee indicati all'articolo 7 e nelle tabelle A e B della legge 20 luglio 1888, n. 5550, non ancora intrapresi, sarà autorizzata volta per volta con apposite leggi colle quali si stabiliranno i relativi stanziamenti in bilancio, nonchè, nella corrispondente previsione dell'entrata, i concorsi dovuti dalle Provincie e dai Comuni a norma delle vigenti leggi. »

**Presidente.** E la parola *complementari*?

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Si può lasciare.

**Lugli.** Io accetto questa dizione, perchè coincide con quella presentata da me.

**Presidente.** Perfettamente.

Dunque, come la Camera ha inteso, dietro proposta dell'onorevole Lugli, modificata ed accettata dall'onorevole ministro e dalla Giunta, l'articolo 2 viene così modificato:

« Art. 2. La spesa occorrente per l'appalto di linee o tronchi di linee indicati all'articolo 7 e nelle tabelle A e B della legge 20 luglio 1888, n. 5550, non ancora intrapresi, sarà autorizzata volta per volta con apposite leggi con le quali si stabiliranno i relativi stanziamenti in bilancio, nonchè nella corrispondente previsione dell'entrata, i concorsi dovuti dalle Provincie e dai Comuni a norma delle vigenti leggi. »

Pongo a partito questo articolo 2 così modificato.

(È approvato).

« Art. 3. Le linee o tronchi di linee indicati all'articolo 7 e nelle tabelle A e B della legge 20 luglio 1888 (n. 5550) non ancora costruiti e fino a quando non sia provveduto alla loro costruzione come all'articolo 2 della presente legge, potranno essere concesse ai

privati o Corpi morali o alle Società ferroviarie già esistenti.

« Per dette linee e tronchi la sovvenzione annua chilometrica, da concedersi per un tempo da 35 a 70 anni, secondo le disposizioni della legge 25 luglio 1837 (n. 4785), del Regio Decreto 25 dicembre 1887 (n. 5162 bis) e della legge 30 giugno 1889 (n. 6183), viene elevata fino ad un *maximum* di lire 4500.

« Negli atti di concessione potranno, col voto favorevole dei Consigli provinciali delle Province interessate, introdursi modificazioni nel tracciato delle suddette linee o tronchi di linee, a condizione che il nuovo tracciato non risulti più lungo di quello indicato nelle tabelle *A* e *B* sopra indicate, o che, in caso contrario, la sovvenzione chilometrica venga commisurata sulla lunghezza di quest'ultimo tracciato.

« Qualora le Società delle strade ferrate Mediterranee, Adriatiche e Sicule, avendone diritto, dichiarassero di volere assumere lo esercizio di qualcuna di queste linee o tronchi alle condizioni dei contratti e capitolati approvati dalla legge 27 aprile 1835 (n. 3048), senza però domandarne la concessione, questa potrà essere accordata a privati od a Corpi morali che ne facessero domanda. In tale caso il concessionario dovrà sostituirsi allo Stato nei diritti e negli oneri che gli deriverebbero dai suddetti contratti e capitolati, oppure dovrà rinunciare a qualunque partecipazione nei proventi dello esercizio fino al 1° luglio 1905. »

Primo iscritto a parlare su questo articolo è l'onorevole Brunetti Gaetano.

Parli, onorevole Brunetti.

**Brunetti Gaetano.** Mi guarderò, signori, di rientrare, anche per poco, nella discussione generale; mi limito all'articolo 3, sebbene nell'articolo 3 si condensi tutta quanta la legge.

Or sono pochi giorni, l'onorevole Celli argutamente diceva, che a questa legge si doveva mettere per titolo l'antico motto: *Sero venientibus ossa*. Io dico invece, onorevole Celli, che a questo disegno di legge, e specialmente all'articolo 3, possa mettersi per titolo l'antico adagio: « Meglio qualche cosa che nulla; » ma a condizione che questa qualche cosa sia sufficiente, cioè, che riesca a farci conseguire lo scopo che ci proponiamo. Dappoiché se, promulgata questa legge, nessuno scopo si otterrà; se gli enti morali, i

Comuni e le Province troveranno assolutamente insufficiente ciò che noi diamo loro, naturalmente la legge si risolverà in una delusione ed anche, dico peggio, in un'amara derisione. E le nostre popolazioni, così barbaramente insodisfatte, perderanno ogni fiducia in noi, nel Governo, ed anche nelle nostre istituzioni.

E pur troppo di queste povere linee di quarta categoria dovremmo avere considerazioni speciali: queste davvero sono le cenerentole del nostro sistema ferroviario e del nostro programma del 1879. Oggi sono esse costrette quasi a raccogliere le briciole cadute dalle grandi mense ferroviarie bandite nel 1885 e nel 1888, e da non molti mesi, nel novembre passato, anche dalla mensa del Sempione.

Noi dovremmo avere speciali considerazioni di esse per molte ragioni: perchè queste linee, create colla legge del 1879, vennero a luce e posero in movimento Comuni, Province, deputati e popolazioni fin dal 1833. Furono concesse nel 1833, furono retrocesse allo Stato per libera opzione in virtù della legge del 1835, ed ultimamente poi nella legge 20 luglio 1888, n. 5550, quella che oggi è citata nell'articolo 3, furono riprodotte e confermate in guisa che la loro esecuzione doveva aver principio dal 1893, quando, in seguito a queste lusinghe, ci cadde sul capo quella fatale legge Branca de' 30 milioni, e queste povere linee rimasero affogate in quella cerchia di ferro, o meglio, furono come soldati, morti o feriti, messi fuori di combattimento.

Si è detto e si dice sempre che le nostre condizioni finanziarie non permettevano di fare diversamente. Ma questo non è esatto. Noi avremmo avuto i mezzi per eseguire queste linee, se si fosse rallentato il passo nella costruzione delle linee di seconda e di terza categoria. Allora l'onorevole Saracco non sarebbe venuto ad iscrivere 300 milioni in quattro esercizi; allora non avremmo avuti nel 1892-93 180 milioni, non ne avremmo avuti altri 63 gravanti sull'esercizio del 1894, e non vedremmo altri 138 milioni ripartiti a tutto il 1903. Si sarebbe potuto provvedere alla costruzione di queste linee se si fossero ripartite meglio le spese delle altre ferrovie; se invece di porre il termine di quelle costruzioni al 1903, si fosse posto al 1910 o al 1912, allora si avrebbe avuto largo margine

anche alla costruzione di queste povere linee, che sono rimaste escluse dalle altre.

E poi, o signori, noi non abbiamo potuto raggiungere il nostro scopo anche per un altro errore fatale, che si è imposto a noi e che perdura tuttavia: l'errore, che io rimproverai all'onorevole Sonnino, che pure era mio amico politico. Noi abbiamo l'uso di far gravare delle grosse spese straordinarie del bilancio sull'entrate ordinarie. In questo modo crediamo di fare opera di economia e, invece, facciamo opera di demolizione. Le Province ed i Comuni hanno più buon senso di noi, quando non fanno gravare le spese straordinarie sull'entrate ordinarie, ma mettono a carico dell'entrata ordinaria quella unità che rappresenta le spese straordinarie che occorrono all'opera desiderata.

Ebbene noi abbiamo fatto tutto il rovescio: in quest'Aula si stabiliscono delle teorie, ma di quando in quando viene una corrente che le distrugge.

Infatti questa teoria è stata distrutta quando per l'Africa si sono stanziati 50 milioni non sul bilancio ordinario, ma ricavandoli da nuova iscrizione di rendita; quando si sono iscritti i sussidi sul bilancio del tesoro che oggi sommano a 900 mila lire, e non ricordo se anche le spese del Sempione rappresentano anch'esse una trasformazione di capitali. Dunque non è punto vero ed esatto che oggi si sia chiusa l'era dei debiti e della trasformazione dei capitali, perchè debiti e trasformazioni di capitali si fanno continuamente, e se sui nostri bilanci apparisce talvolta che non si facciano, è perchè invece d'iscrivere le spese nei bilanci propri della finanza o dei lavori pubblici, si mettono a carico del bilancio del tesoro, come avviene per questi sussidi chilometrici.

Ma forse perchè 900 mila lire, un milione o due milioni, si pagano sul bilancio del tesoro, non costituiscono forse un debito dello Stato? forse questi milioni non rappresentano una trasformazione di capitali che si pagano per annualità, anzichè a rate o per intero?

Ora, o signori, noi ci dibattiamo entro questi sofismi, ma non raggiungeremo mai la mèta fino a che non avremo molto semplificato la contabilità nostra, da non permettere di fare una spesa straordinaria a carico delle entrate ordinarie.

L'onorevole Saporito aveva ben ragione di dolersi che queste ferrovie di 4<sup>a</sup> categoria

erano per tante ragioni state dimenticate. E mentre noi vediamo che mesi indietro si spesero milioni per le linee d'accesso al Sempione, non si comprende poi perchè per una spesa di 89 milioni entro i 15 anni nei quali ci affatichiamo, non si possa mai raggiungere lo scopo che noi vorremmo conseguire. L'onorevole Saporito in questo aveva ragione, ma io non sono d'accordo con lui quando ha creduto che questo disegno di legge pregiudichi i diritti che spettano alle linee di fronte allo Stato. No, onorevole Saporito, questo non era possibile, quando il contrario risultava evidentemente dalla locuzione dell'articolo 3; quando in quell'articolo si diceva formalmente ed espressamente che quei sussidi si accordavano alle linee di 4<sup>a</sup> categoria fino a che lo Stato non sarebbe stato in grado di provvedere alla loro costruzione. Il diritto era integro, era salvato, e non vi era da muover dubbio su di ciò.

Poi, a migliore conferma di quello che dico, vennero le dichiarazioni dell'altro giorno dell'onorevole Prinetti, fatte con imparzialità di ministro, e, mi si permetta di dirlo, con la franchezza di gentiluomo. Oggi poi, questo principio è stato meglio assodato nell'ordine del giorno del collega Lucchini, che, accettato dal Ministero, è stato concordemente votato dalla Camera.

Forse l'onorevole Saporito...

**Presidente.** Onorevole Brunetti, entri un po' nel tema dell'articolo 3<sup>o</sup>, perchè mi pare che vada spaziando un po' da per tutto (*Ilarità*).

**Brunetti Gaetano.** Ci vengo subito, ma è pur necessario ricordare queste cose.

Forse l'onorevole Saporito nelle sue note giustamente melanconiche guardava questo disegno di legge attraverso la Porto Empedocle-Castelvetrano. E aveva ragione, perchè quella linea non può profittare del presente disegno di legge. Una linea di 211 chilometri, anche con un sussidio chilometrico di 5,000 lire, avrebbe in complesso un sussidio totale di circa 1,055,000 lire, che capitalizzate anche al tenue interesse del 5 per cento verrebbe a dare appena 19 in 20 milioni. Ora io voglio concedere all'onorevole Saporito che il prezzo di quella linea preventivato in 55 milioni sia un po' esagerato, e voglio abbassarlo fino a 45. Ma anche con 45 milioni è naturale che con questa legge, questa linea resta assolutamente esclusa dal sussidio. Questo avverrà onorevole Saporito,

e quindi io dico che l'onorevole ministro avrebbe fatto opera buona e saggia ad escludere da questo articolo 3 la linea Castelvetro-Porto Empedocle, perchè alla linea non avrebbe recato alcun danno, ed invece avrebbe potuto giovare alle altre linee, e perchè quel sussidio ipotetico per la linea Castelvetro-Porto Empedocle sarebbe invece venuto ad accrescere la cifra per le altre linee contemplate nella tabella B.

Ora il ministro potrebbe dirmi: «Lasciamo il passato. Io ho trovato le cose così e non ne sono l'autore,» ed avrebbe tutta la ragione; ma egli mi permetta di esprimere francamente la mia opinione.

Anche nelle condizioni attuali si potrebbe ottenere la costruzione di queste linee, e non rendere la legge assolutamente illusoria. Io vi prego, onorevoli colleghi, di concedermi come dimostrato per un momento, perchè lo dimostrerò fra pochi minuti, che per costruire ed esercitare un chilometro di queste ferrovie di 4<sup>a</sup> categoria abbisogni una somma non minore di annue lire 5,500; e per 70 anni: allora essendo la massa chilometrica delle nuove linee di 4<sup>a</sup> categoria 500 chilometri, il sussidio complessivo sarebbe di 2,750,000 lire.

Ho domandato a me stesso: ma qual'è il valore attuale a cui questa annualità, messa per 70 anni, corrisponde? Naturalmente chi ha un po' di pratica delle formule algebriche e delle tavole degli interessi composti del Vintejoux, o del Pereire, comprenderà che il capitale cui corrisponde l'annualità dipende dall'interesse che si stabilisce.

Ora, se lo Stato dovesse costruire per conto degli enti morali queste linee, potrebbe, se non direttamente, a mezzo delle grandi Società, Adriatica, Mediterranea e Sicula, procurarsi questo capitale al 4 per cento, ed allora i 2,750,000 lire corrisponderebbero al valore capitale di 64 milioni.

Quale sarebbe allora la differenza? Il costo di tutte le nove linee di quarta categoria è di 89 milioni; ne avrebbero 64; la differenza dunque sarebbe di soli 25 milioni.

Sicchè, se invece di stanziare nel bilancio del Tesoro 2,750,000 lire, ne stanziasse lire 3,800,000, raggiungerebbe perfettamente la cifra degli 89 milioni, che importa il preventivo delle linee di quarta categoria, preventivo che non è un sogno, ma che si trova in tutti gli allegati alle leggi precedenti, ed in

tutte le tabelle annesse alle leggi stesse. Dunque, ecco, onorevole ministro, io che cosa avrei fatto nel caso suo: avrei stabilito un sussidio maggiore; avrei stabilito che queste linee, invece di essere concesse alle Compagnie assuntrici direttamente dagli enti locali, fossero concesse dal Governo per conto loro, ed allora, potendole conseguire a miglior tasso del 4 per cento, avrei, con questa cifra di 3 milioni e 800 mila lire, dato mano a tutte le nove ferrovie complementari.

Ora, secondo l'attuale disegno di legge, sono gli enti locali che ricevono questo sussidio, e pare che dovrebbero essere gli enti locali costretti ad andare con la lanterna di Diogene per tutti i mercati di Europa a trovarsi una Compagnia. E quanto sia ardua questa impresa io lo so, perchè ne ho anche un esempio recente.

La Provincia di Bari, alla cui solerzia, alla cui operosità io do lode, anzi non avrei parole sufficienti per lodarla, da molti e molti anni attende a cercare una Compagnia per la esecuzione della Bari-Luogorotondo. Alcune volte è giunta fino a fare dei contratti, ma poi, quando si è venuti a stringere i nodi, le Compagnie sono scomparse. Oggi ce n'è una che ha fatto il contratto col Governo, ed ha dato la cauzione di 280,000 lire, e tutto sembra conchiuso. Non so se i deputati di Bari ne sappiano più di me, ma io so che non una *spranga* di ferrovia è stata messa in opera.

Eppoi, onorevole ministro, quando si presentano gli enti locali, si presentano per una linea locale, e le Compagnie straniere non fanno, o raramente fanno contratti con essi per 8 o 9 milioni.

Queste Compagnie sono assai diffidenti dei nostri Comuni e delle nostre Provincie, e non dovrebbero esserlo, poichè i bilanci comunali e provinciali vanno in piena regola. Ma il fatto è così, e noi non possiamo mutare quello che è. La conseguenza di ciò è che le Compagnie costruttrici diffidando, naturalmente, davanti al pericolo che corrono circa le passività cui vanno incontro, si compensano aumentando il tasso dell'interesse e quindi aumentando il capitale: ecco la conseguenza che ne viene quando sono gli enti locali a fare queste concessioni, o meglio, ad approfittare dei sussidi, ed ad agire direttamente colle Compagnie.

Ora noi dobbiamo accettare il disegno di legge com'è? Ma 4,500 lire (il ministro dice

il *maximum*, ma non dice il *minimum*) calcolando l'interesse al 6 per cento corrisponde al valore attuale di circa 70 mila lire. Ora è possibile, onorevole ministro, Ella che è tanto intelligente e competente in fatto di pubblici lavori, è possibile che si costruisca e si eserciti un chilometro per 70 mila lire? Se si trattasse della sola costruzione potrebbe andare, ma quando si tratta della costruzione e dell'esercizio, quando si tratta di calcolare le spese del materiale mobile, che d'ordinario sono il 12 per cento, quando si devono calcolare le passività possibili (perchè queste linee per lungo tempo renderebbero pochissimo) si vede chiaramente che il sussidio di lire 4,500 è assolutamente insufficiente. Per molti anni abbiamo visto delle grandi linee, delle arterie come la Lecce-Bari, la Lecce-Otranto, la Lecce-Gallipoli, le quali sono state passive; ebbene che cosa ci potremo anzi aspettare da queste povere linee che sono davvero le Cenerentole del sistema ferroviario? Dunque si deve andare certamente incontro ad una passività; e vi par molto 70 mila lire di capitale, quanto sarebbe il capitale corrispondente a 4,500 lire per settant'anni calcolato al 6 per cento? Non potrebbe bastare naturalmente a tutti gl'impegni che prende una Compagnia.

Ma supponiamo invece dall'altra parte, che sia il Governo che conceda la costruzione alle Compagnie: allora con 4,500 lire annue e per 70 anni, calcolando il tasso dell'interesse al 4 per cento, egli avrebbe il capitale di oltre 90 mila lire. Meno male, non dico che si raggiungerebbe pienamente lo scopo, ma dico che almeno a questo scopo ci approssimeremmo di molto. E poi, onorevole ministro, Ella in quest'articolo ha stabilito il *maximum* di 4,500 lire; ma io ho domandato, e il *minimum* qual'è?

Il sussidio può scendere anche a 1,000, anche a 100 lire, perchè il *minimum* non è fissato.

È bensì vero che questo *minimum* è fissato nelle leggi del 1873 e del 1887, e forse il ministro ha voluto riferirsi a queste leggi.

Ma se così fosse, questo *minimum* sarebbe ben poco, poichè esso, se ben ricordo, si riduce a 1,500 lire.

La Giunta parlamentare (lo dico ad onore suo e del relatore onorevole Carmine) è stata diligentissima nel chiedere spiegazioni a que-

sto proposito al ministro; ed il ministro ha risposto: non si dubitasse, che quando si fosse trattato di concedere dei sussidi, egli sarebbe stato imparziale, ed avrebbe tenuto conto delle spese effettive a cui la costruzione delle linee avrebbe dato luogo.

Io non dubito punto della lealtà dell'onorevole ministro Prinetti che è un gentiluomo.

Ma la forza della logica si impone a tutti; e quando all'onorevole ministro, dopo la promulgazione di questa legge, si presentasse la domanda per una linea su terreno accidentato, fra rialzi ed avvallamenti, naturalmente egli dovrà concedere il massimo della sovvenzione. Ma se invece dopo si presentasse la domanda per una povera linea delle Puglie che corra sul piano, dove non ci sia da fare nemmeno un viadotto, sarà il ministro disposto a concedere anche per questa linea il massimo di 4,500 lire?

Vedano dunque l'onorevole Giunta e l'onorevole relatore che per quanta fede si possa prestare ad un ministro leale, altrettanto si deve avere riguardo ad una forza logica superiore alle dichiarazioni dei ministri e delle Commissioni.

Nota poi che questo articolo aprirà l'adito ad un altro gravissimo inconveniente, che è stato avvertito anche dalla Commissione. E l'inconveniente è questo:

Se gli enti locali rinunziano alla parte del prodotto chilometrico nel 40 per cento, allora (e questa è una facoltà che si dà nel primo comma dell'articolo 3), allora naturalmente le Società Adriatica, Mediterranea e Sicula, valendosi dei privilegi loro accordati dalla legge 27 aprile 1885, n. 3043, naturalmente ci chiederanno la prelazione ed i diritti connessi a questa prelazione. Potrà essere che queste Società vogliano questo diritto o lo rifiutino, ma gli enti locali risponderanno: Ma noi abbiamo dalla nuova legge, facoltà di rinunziare agli utili ferroviari, e vi rinunziamo, ma la Società no, perchè lei ha un diritto in faccia allo Stato. Le Società avranno sempre diritto di dire allo Stato: noi abbiamo facoltà alla prelazione per l'esercizio, ed a tutti i diritti che conseguono dall'esercizio; e siccome fra questi diritti v'è il pagamento di 3,000 lire di garanzia chilometrica per un lungo periodo d'anni, così il Governo rimarrà esposto a pagare 4,500

lire di sussidio da una parte, e la garanzia chilometrica alle Società le quali domanderanno la prelazione.

Ora questo è grave, e quindi, invece di impigliarci in questo laberinto ferroviario, molto meglio farebbe il Ministero, se pensasse lui, (invece di lasciare questi poveri enti locali a dibattersi in mezzo a tutti i mercati d'Europa), se pensasse lui a trovare delle Compagnie che costruissero ed esercitassero queste linee. Ed in questo modo avrebbe doppio vantaggio, perchè avendo delle grandi Compagnie, risparmierebbe sul capitale, e poi potrebbe fare dei migliori contratti quanto a questa garanzia chilometrica alla quale ora si vede esposto per virtù dell'articolo 3.

Dunque, signori, io mi riassumo ed ho finito.

Io doveva dir questo, perchè debbo votare con coscienza e dire le ragioni del mio voto, piaccia o non piaccia.

Per me vedo evidente che, se non si aumenta il sussidio chilometrico almeno sino a 5,500 lire per tutte le linee, meglio sarebbe non fare la legge.

In secondo luogo non gli enti locali, ma il Governo dovrebbe incaricarsi della costruzione delle linee a mezzo di grandi Compagnie senza però evadere dal limite del sussidio stabilito dalla legge stessa; di modo che io non pretendo maggiori oneri.

Gli enti locali non troveranno Compagnie. La legge rimarrà lettera morta, e siccome rimane integro il diritto di tali linee per essere costruite dallo Stato, così il Governo sarà spinto dal tempo, dalle grida incessanti delle popolazioni, e dai nostri richiami a contrarre dei prestiti ad opera con le grandi Compagnie.

Sono 15 anni che le popolazioni passano di aspettativa in aspettativa, di delusione in delusioni. Esse vedono che stringiamo sempre o direttamente o di straforo il torchio fatale delle imposte. Mostriamo almeno che le imposte valgono anche a fecondare i pubblici lavori, e mercè le ferrovie il movimento dei commerci e delle industrie. Altrimenti il paese perderà ogni fede, in noi, nel Governo, e nelle nostre istituzioni. (*Benissimo! — Approvazioni*).

### Presentazione di una relazione.

**Presidente.** L'onorevole Fasce ha facoltà di presentare una relazione.

**Fasce.** A nome della Commissione speciale dei diciotto deputati, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: sistemazione dei prestiti contratti dal comune di Roma con la Cassa dei depositi e prestiti e con la Banca d'Italia.

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

### Seguito della discussione del disegno di legge sulle ferrovie complementari.

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

**Valle Angelo.** Premetto una dichiarazione, e cioè: che il sussidio da me domandato per il tronco Viterbo-Siena non riguarda affatto una linea della Provincia dove si trova il mio collegio; e quindi non trattasi qui di interesse elettorale, ma di interesse generale.

Sono mosso a presentare questo emendamento, dal fatto che ebbi a rilevare nel novembre scorso, che, cioè, quando il fiume Fiora asportò il ponte sulla linea Pisa-Roma, la interruzione che ne derivò fu nociva assai al commercio, e, più che altro, fece vedere il pericolo che ne sarebbe derivato, nel caso di una mobilitazione del nostro esercito. Difatti, se si aprissero le ostilità, noi non avremmo altra linea che la Roma-Chiusi, per trasportare i nostri soldati nell'alta Italia: in quanto che delle linee del litorale non possiamo tener conto, perchè, con pochi colpi di cannone o con qualche cartuccia di dinamite, potrebbero esser fatte saltare le opere d'arte che si trovano e sulla riva adriatica e sulla mediterranea.

Ed in appoggio...

**Imbriani.** Viene Moltke in ballo. (*Si ride*).

**Valle Angelo.** Aspetti un momento.

In appoggio al mio asserto, debbo rilevare che, quando furono fatte le grosse manovre navali nel Mediterraneo, nel 1889, la flotta che aveva per sua missione d'interrompere la viabilità nostra sulla costa, riuscì, sotto l'ammiraglio Racchia, che rammento qui a titolo d'onore, ad interrompere la linea, presso San Vincenzo e Follonica, cioè in due punti. Sarebbe stato impossibile il trasporto delle nostre truppe nell'alta Italia, nel caso

che quelle interruzioni fossero state fatte non dall'ammiraglio Racchia, ma da un ammiraglio avversario.

Ed i giornali dell'epoca, come ben ricordo, richiamarono l'attenzione del ministro della guerra giusto appunto su questo inconveniente, rilevando che, in caso di guerra, quella linea sarebbe stata affatto inservibile.

Ma, oltre ad esserci un interesse militare, c'è un interesse commerciale ed anche un interesse per le comunicazioni fra l'Alta Italia e la capitale; inquantochè, se guardiamo le distanze che corrono tra Roma e Pistoia, come testa di linea, noi abbiamo una differenza di 80 chilometri, avendo da Roma a Pistoia la percorrenza di 346 chilometri e da Roma a Pistoia per la ferrovia Viterbo-Siena 80 chilometri in meno.

Quindi, tenendo conto della velocità, colla quale il direttissimo percorre la linea Roma-Chiusi-Pistoia, si impiegano sette ore di percorso; mentre per la linea Roma-Viterbo-Siena-Pistoia s'impiegano 4 ore e 40 minuti. Cosicchè l'economia di tempo è di un'ora e mezza; economia non trascurabile, quando si pensa che per andare a Milano, invece d'impiegarvi 12 ore e 20 minuti, quanto vi si impiega attualmente, vi si impiegherebbero dieci ore e 52 minuti. E questo credo, che potrà far piacere a tutti coloro che hanno da fare colla Lombardia o col Lombardo-Veneto; inquantochè accorciare il cammino di un'ora e mezza non mi par cosa di poco momento.

Io attendo che tanto il ministro della guerra, quanto quello dei lavori pubblici, mi dicano la loro opinione in proposito.

*Voci a sinistra.* Chiusura! chiusura!

**Imbriani.** Dai nostri banchi non si deve mai chiedere la chiusura; bisogna lasciare la libertà di parlare sempre.

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

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Io devo anzitutto dare la risposta, che nella discussione generale di questa legge ho riservata alla domanda degli onorevoli Castelbarco-Albani, Celli ed altri, riguardo alla misura massima dei sussidi chilometrici da potersi concedere alle ferrovie, rimaste da costruire, della legge del 1888.

Presentando questo disegno di legge, sapevo, che qualche cosa avrei pur dovuto accordare ai miei amici. Però debbo dir loro

schiettamente, che non posso arrivare alla cifra che essi domandano, perchè il mio collega del tesoro ha fatto il viso dell'armi e non mi è riuscito di smuoverlo: io posso arrivare ad arrotondare la cifra, consentendo che alla cifra di 4500 lire sia sostituita quella di 5 mila lire.

Questa cifra rappresenta le colonne d'Ercole del ministro del tesoro e per conseguenza anche le mie. Lo dico francamente per evitare un inutile prolungamento della discussione.

Detto ciò, non mi resta che rivolgere due parole agli onorevoli Brunetti e Valle Angelo. Mi pare, se non ho frainteso, che l'onorevole Brunetti abbia affermato che si sono votati 60 milioni per il Sempione.

La legge del Sempione, sebbene presentata non da me, ma dal mio predecessore, fu da me difesa alla Camera, e, dico il vero, se avessi largheggiato a favore di un'opera, sia pure d'importanza grandissima, come il traforo del Sempione, nella misura detta dall'onorevole Brunetti, mi sentirei molto scosso in quella politica di finanza rigida, di severa gestione del danaro pubblico, che io porto in tutti i rami dell'azienda a me affidata.

Ma, onorevole Brunetti, l'onere assunto dall'Italia per il traforo del Sempione si limita a 66,000 lire all'anno per 90 anni. Ora, anche sommando semplicemente queste annualità senza farne lo sconto che sarebbe dovuto al lungo periodo di tempo, nel quale verranno pagate, noi arriviamo a 6 milioni e non a 60.

Da questo punto di vista, dunque, mi preme di mettere in chiaro che io non sono venuto meno a quella rigidezza dell'impiego del danaro pubblico che credo essere compito mio.

L'onorevole Brunetti ha fatto un'altra obiezione a quest'articolo 3°; ha detto:

Qui si parla di *maximum*, quale è il *minimum*? Potrebbe essere zero; il ministro potrebbe non dar nulla a nessuno.

A rigore di termini della legge, l'onorevole Brunetti dice giusto; ma contro la sua ipotesi vi sono ragioni, a mio avviso, dirimenti.

Innanzi tutto, per l'articolo 3, non si lascia all'arbitrio del ministro il determinare la misura del sussidio, ma ci si riporta a quella legge del 1887, che funziona oramai da 10 anni in Italia, e in base alla quale si può dire che è stato quasi sempre accordato



il massimo della sovvenzione consentita; anzi, questo fatto ha talmente colpito l'acuta mente dell'onorevole Carmine e di altri colleghi della Giunta generale del bilancio, che essi hanno invitato il Governo a studiare una nuova legge, ed è quella che ho preso impegno di studiare pel prossimo anno, nella quale si stabiliscano dei criterii che funzionino, dirò così, automaticamente, onde appunto graduare la misura di questi sussidi a seconda del costo e dell'importanza della linea da sussidiarsi, perchè all'atto pratico si è visto che altrimenti si arriva quasi sempre al massimo.

Dunque da questo punto di vista, se c'è un pericolo nella latitudine lasciata dalla legge attuale, e che è l'istessa latitudine della legge del 1887, il pericolo è che si arrivi quasi sempre al massimo della sovvenzione, e non che si voglia contenersi in un sussidio minimo od anche nullo, come l'onorevole Brunetti ha temuto.

**Brunetti Gaetano.** Allora si tolgano quelle parole dalla legge.

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** No, onorevole Brunetti, si devono mantenere. La legge del 1887, sebbene non molto precisamente, ha pure stabilito alcuni criteri per la concessione della sovvenzione e in ciò vi è ragione per cui questa parola *massimo* va mantenuta. La legge del 1887, intendiamoci bene, sovvenziona anche linee a scartamento ridotto, anche linee con metodi diversi di trazione; e, per esempio, chi può dire quale mutamento nelle condizioni di costo e di esercizio di una linea può derivare dall'applicazione della trazione elettrica?

La legge del 1887 non impedisce, ripeto, di sovvenzionare linee di diverse specie, esercitate con metodi diversi. E se mi s'imponesse di sovvenzionare una linea addirittura col massimo di 5 mila lire, io mi troverei in questo dilemma: o di dare tutte le 5 mila lire o di non dar niente. E questo non so fino a che punto gioverebbe e all'economia del bilancio ed all'equità di trattamento verso gl'interessati.

Dunque, una latitudine ci vuole. Io comprendo che si possano meglio determinare i criteri coi quali si debba far uso di questa latitudine, ma è evidente che una latitudine ci vuole, nell'interesse del tesoro, come in quello di coloro che aspirano alla sovvenzione.

Ma contro il timore dell'onorevole Brunetti sta tutta la tradizione del passato e sta anche l'intenzione di un ministro, il quale, se ha presentata questa legge, l'ha presentata perchè non resti lettera morta, perchè valga a produrre qualcuno di quegli effetti cui mira la legge stessa.

In quanto poi alla sufficienza del sussidio, onorevole Brunetti, io non posso seguire completamente il suo ragionamento. Ella dice: 5,000 lire ci vogliono al minimo per l'esercizio della linea: dunque che cosa resta per la costruzione?

**Brunetti Gaetano.** No, no; ho detto costruzione ed esercizio.

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Allora va bene; se no si arriverebbe a stabilire, che occorre partire dall'ipotesi che la linea non dia neppure un traffico sufficiente per coprire le spese d'esercizio.

Ora purtroppo si sono costruite linee il cui traffico non paga le spese di esercizio.

Ma questo fatto dolorosamente si è constatato dopo che le linee erano costruite, ed in questa constatazione sta anche l'altra dell'errore di averle costruite. Ma *a priori* non possiamo ammettere di dare un notevole sussidio per costruire una linea, la quale non dovrebbe avere traffico sufficiente a pagare le spese dell'esercizio, perchè sarebbe molto discutibile prima di tutto la convenienza di costruirla.

Dunque, per parte mia, *a priori* debbo ammettere, come dato indiscusso, che la linea che si tratta di sovvenzionare lasci prevedere almeno un traffico che paghi le spese di esercizio.

In quanto poi a tutte le obiezioni fatte dall'onorevole Brunetti riguardo alla complicazione che viene dalle disposizioni contenute nell'articolo 3, relative all'esercizio o meno di queste linee da parte delle Società ferroviarie esistenti, osservo che questo comma dell'articolo ho dovuto introdurlo per la ragione semplicissima che non possiamo dipartirci dalle disposizioni del contratto esistente fra lo Stato e le Società, ed io non poteva non tenerne il debito conto, perchè altrimenti lo Stato potrebbe venire a trovarsi di fronte ad una questione di diritti dei terzi di cui le Società potrebbero eventualmente chiedergli conto. Ma praticamente le conseguenze che teme l'onorevole Brunetti saranno assai minori di quelle a cui ho accennato, perchè non biso-



gna dimenticare che il contratto attuale colle Società scade il 1º luglio 1905. Ora, se Ella tien conto del tempo necessario per le domande di concessione, del tempo necessario per le relative combinazioni finanziarie, per gli studi di dettaglio, per gli appalti, per la espropriazione, per la costruzione, per il collaudo, per tutte quelle operazioni insomma che bisogna compiere, prima che le linee arrivino a poter essere esercitate, evidentemente passeranno 3 o 4 anni anche per quelle le cui pratiche saranno spinte con la maggior alacrità. Quindi non mancheranno che 4 anni per veder disciolti quei vincoli con le Società di cui l'onorevole Brunetti si preoccupa. Ora, siccome si tratta di concessioni che vanno a 30, 40, 50 ed anche a 60 anni, è chiaro che 4 anni non possono esercitare una grande influenza e non possono intralciare, se non in una assai modesta misura, quelle combinazioni finanziarie che siano destinate a costruire queste linee.

L'onorevole Valle Angelo domanda un trattamento speciale per la linea da Viterbo a Siena, appoggiando la sua domanda a considerazioni di ordine militare. A dir vero negli specchi caratteristici delle varie linee ferroviarie che restano da costruire non ho mai visto nulla di militare per la Viterbo-Siena. Non solo, ma essa non è neppure menzionata negli elenchi delle linee del 1879, del 1882 e del 1888.

Quindi, se l'onorevole Valle intende domandare un trattamento speciale per la Viterbo-Siena, la sede non è questa, ma quando discuteremo una legge intesa a facilitare la costruzione di quelle linee che non sono precisamente tra le linee complementari. Se io entrassi nell'ordine d'idee dell'onorevole Valle dovrei per lo meno adottare una serie di disposizioni d'ordine generale; perchè non sarebbe giusto che io accettassi un provvedimento il quale, avendo un carattere completamente speciale, lascierebbe tutte le altre linee che aspirano ad essere costruite nella condizione nella quale oggi si trovano.

L'onorevole Valle ha citato l'interruzione avvenuta al principio del mese di novembre al passaggio del fiume Fiora sulla linea maremmana. Ebbene, da ciò che avvenne in quei giorni io ho tratto una conclusione opposta alla sua: sarà forse perchè io sono ottimista ed Ella forse per temperamento non lo è! In quei giorni, come l'onorevole Valle ri-

corda, vi era grande ed insolita affluenza di gente in Roma per occasione di un fausto avvenimento del quale durava ancor l'eco, anche il traffico di merci era maggiore del consueto; ora, malgrado l'interruzione che è durata parecchi giorni sulla linea principale, pure il servizio procedette in modo soddisfacente e tale da doversi preoccupare meno delle conseguenze di quella eventuale rottura della linea maremmana che l'onorevole Valle teme e che io non ritengo probabile, perchè spero che non si debbano verificare quelle contingenze belligere che egli prevede. In ogni modo, onorevole Valle, se ora dovessimo prendere provvedimenti per migliorare e completare le linee ferroviarie dal punto di vista militare, molti altri provvedimenti ed in ben altra misura dovrebbero essere studiati in modo organico e completo e quindi dovrebbero essere adottati, prima di votare quelle 15,000 lire a chilometro per la linea che l'onorevole Valle difende e predilige anche per la ragione molto spiegabile, che se non tocca proprio il suo Collegio, vi arriva molto, ma molto vicino. (*ilarità*).

Ho detto questo, perchè mi preme di chiarire le cose dal mio punto di vista.

**Luchini.** Chi è senza peccato, scagli la prima pietra.

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Oh! io sono proprio innocente.

Dunque, concludendo, io accetto di modificare da 4500 a 5000 lire la cifra massima della sovvenzione, ma non posso accettare altre modificazioni.

Vi è un ultimo emendamento dell'onorevole Brunetti relativo alle condizioni per il mutamento del tracciato, e me ne rimetto alla Camera.

Per mio conto non ho nessuna difficoltà di accettarlo, perchè come Ella, onorevole Brunetti, avrà veduto, questo comma è stato inserito dalla Giunta, ed accettato da me, senza obiezioni. Quindi mi rimetto a ciò che la Camera deciderà.

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

**De Cesare.** Sarò brevissimo. Dopo le dichiarazioni, che l'onorevole ministro ha fatto all'onorevole Brunetti (dichiarazioni, che questi ha provocato forse con poca prudenza, e che non lasciano di essere abbastanza preoccupanti), e prima di entrare a chiedere maggiori spiegazioni all'onorevole ministro dei lavori

pubblici, circa i rapporti giuridici, che la nuova legge viene a creare fra le Società e i consorzi di costruzione, io lo ringrazio, almeno per parte mia, d'aver elevato la sovvenzione chilometrica da 4500 a 5000 lire, accogliendo così, in parte, la proposta contenuta nell'ordine del giorno, che io, e altri miei colleghi abbiamo proposto. Se non è tutto ciò che si chiedeva, è qualcosa per quelle linee, le quali si trovano in condizioni da poter essere costruite col sussidio di 5000 lire. Per queste, l'assicurazione che saranno costruite col sussidio di 5000 lire, noi l'abbiamo ora di certo.

Questo progetto, onorevoli colleghi, viene a mutare lo spirito informatore di tutta la nostra legislazione ferroviaria. Al sistema della sovvenzione sostituisce un vero *forfait*; lo Stato dà 4000, o 4500, o 5000 lire, e se ne lava le mani, perchè non vuole andare incontro a maggiori rischi o responsabilità di spesa, memore di quanto è avvenuto nelle costruzioni, che ha fatto per suo conto. Lo Stato fa benissimo il dover suo. Ma i consorzi si troverebbero nella condizione di correre il pericolo di non veder costruite le proprie linee, anche con l'aumento del sussidio, qualora si lasciasse alle Società la facoltà di volerle costruire ed esercitare. E quando questi consorzi facessero dei sacrifici, e, aggiungendo al sussidio dello Stato anche dei concorsi da parte loro, riuscissero a costruire questi tronchi, avranno essi la sicurezza che saranno esercitati?

L'articolo 3, soprattutto nel comma secondo, mi pare abbastanza avviluppato. Io lo leggerò, e prego che su di esso mi diano spiegazioni, possibilmente esaurienti, i miei egregi amici, il ministro dei lavori pubblici e l'onorevole Carmine, relatore della Commissione.

Il secondo comma, state a sentire, dice così:

« Qualora le Società delle strade ferrate Mediterranee, Adriatiche e Sicule, avendone diritto, dichiarassero di volere assumere lo esercizio di qualcuna di queste linee o tronchi alle condizioni dei contratti e capitolati approvati dalla legge 27 aprile 1885, n. 3048, senza però domandarne la concessione, questa potrà essere accordata a privati od a corpi morali che ne facessero domanda. In tale caso il concessionario dovrà sostituirsi allo Stato nei diritti e negli oneri che gli deriverebbero dai suddetti contratti e capitolati,

oppure dovrà rinunciare a qualunque partecipazione nei proventi dello esercizio fino al 1° luglio 1895. »

Che cosa vuol dire tutto questo? Non vi pare che vi sia una contraddizione in termini?

Le Società, dunque, dichiareranno di voler assumere l'esercizio, e viceversa poi non chiederanno la concessione.

Ma non chiederanno la concessione della costruzione, o non chiederanno la concessione dell'esercizio?

*Una voce dal banco della Commissione.* Ma della costruzione!

**De Cesare.** Ma, in nome di Dio, quando si sanciscono disposizioni di questo genere, si ha bene il dovere di essere chiari e precisi. Questa è una dizione avviluppata e contraddittoria, che potrebbe far nascere dei dubbi, e io desidero e aspetto spiegazioni in proposito.

C'è, finalmente, un'altra difficoltà, ed è nel secondo comma, che consente di poter introdurre modificazioni al tracciato.

Io veramente avrei voluto che questo secondo comma non fosse inserito nell'articolo, e riconosco che aveva più ragione il ministro a non volerlo, che la Commissione a volerlo.

Non farò nessuna proposta, ma desidero che questo comma sia redatto in guisa da renderlo più chiaro e preciso rispetto alla facoltà di mutare questi tracciati. Le mutazioni sono sempre pericolose, perchè possono ridestare vecchie ire e gelosie nuove e compromettere, in fin dei conti, la costruzione stessa delle linee.

Tutti i ministri, che hanno preceduto l'onorevole Prinetti, si sono unanimemente rifiutati di accettare variazioni di tracciati. Ma una volta che la Commissione vuole che, in alcuni casi, mutazioni si facciano, io voglio che le cautele siano sufficienti.

Ora a me non pare sufficiente cautela quella di dire: si muti pure il tracciato, ma se il nuovo tracciato sarà più lungo di quello prima stabilito, la misura del sussidio rimanga tale e quale.

C'è proprio della ingenuità nel voler inserire in questa legge una disposizione simile. Io riconosco che una mutazione di tracciato possa essere consigliata da ragioni gravi, da non doversi, nè potersi trascurare; e riconoscendo la gravità e l'utilità di que-

ste ragioni, come si potrebbe evitare che il sussidio da parte dello Stato divenisse maggiore, o per sentimento di equità da parte del ministro, o su proposte della Camera?

Vedete che il pericolo c'è, e non è lieve. Io non propongo che il secondo comma sia soppresso, ma si stia bene attenti nell'ammetterlo, potendo in qualche caso, avvenire che la mutazione del tracciato importi maggiore onere di esercizio; e in tal caso è facile intenderne le conseguenze.

È un pericolo, sul quale il ministro deve portare la sua attenzione.

Io dunque consiglierai che al voto favorevole dei Consigli provinciali si aggiungesse quello dei Comuni più interessati.

Non sempre può accadere che siano interessati parecchi Consigli provinciali; spesso la linea è nella stessa Provincia; spesso può succedere che prevalgano in questi Consigli correnti opposte, o intrighi inconfessabili, e che il Consiglio provinciale venga lui a sentenziare che si possa mutare il tracciato di una linea.

Ad impedire, dunque, tutto questo, io proporrei che si aggiungessero almeno le parole: *dai Comuni più interessati*. Avremo così un maggiore equilibrio di interessi, e una maggiore garanzia che la mutazione risponda ad un bisogno vivo e reale.

Detto questo, ringrazio la Camera della attenzione prestata alle mie parole, e attendo dichiarazioni rassicuranti dall'onorevole ministro e dall'onorevole relatore della Commissione: dichiarazioni, che dissipino i vari e legittimi dubbi circa la interpretazione di questo disegno di legge, al quale sarò lieto di dare il mio voto.

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

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Non mi sembra, onorevole De Cesare, che l'articolo sia così avviluppato come pare a Lei; ma per bene interpretare questo articolo, bisogna riportarsi alle Convenzioni del 20 aprile 1885, che regolano i rapporti fra lo Stato e le Società. In quelle convenzioni si parte dalla supposizione che le linee da costruire, che sono poi quelle a cui si riportano gli articoli 2 e 3 della presente legge, ed a cui si riporta anche la disposizione che stiamo analizzando, sieno costruite dallo Stato.

E, naturalmente, partendosi dall'ipotesi che lo Stato le dovesse costruire durante il periodo pel quale durava il contratto fra lo

Stato e le Società, il contratto ha provveduto a determinare da quale delle Società, ed a quali condizioni, dovessero essere esercitate le linee mano mano che sarebbero divenute pronte all'esercizio.

Io dunque mi trovo dinanzi al patto contrattuale fra l'Amministrazione e le Società, per cui, mano mano che le linee vengono aperte all'esercizio, ciascuna Società assume l'esercizio della linea assegnatale a quelle determinate condizioni che sono qui accennate e cioè: 3000 lire di dotazione fissa per ogni chilometro, più il 50 per cento del prodotto del traffico: queste sono le condizioni per l'esercizio della rete secondaria del Regno.

Di questo patto contrattuale che obbliga naturalmente l'Amministrazione, io non potevo non tenere conto, laddove vengo a dire che le linee, finchè non sieno costruite dallo Stato, potranno esser concesse all'industria privata. Perchè non posso volere, che venga giorno in cui le Società ferroviarie accampino diritti e pretese di risarcimento di danni. Quindi che cosa dice questo articolo? Dice: « Qualora le Società delle strade ferrate, *avendone diritto*, dichiarassero... ». E guardino che anche l'inciso « *avendone diritto* » ha la sua ragion d'essere, perchè non tutte le linee, contemplate dagli articoli 2 e 3, sono assegnate nelle Convenzioni del 1885 all'una od altra Società. Onde per alcune di esse non c'è vincolo per l'esercizio, e per queste la concessione può essere data piena ed intera. La frase « *avendone diritto* » sta appunto a significare che non si vogliono dare diritti che non risultino da patti stipulati.

Dunque l'articolo dice:

« Qualora le Società delle strade ferrate Mediterranee, Adriatiche e Sicule, *avendone diritto*, dichiarassero di volere assumere l'esercizio di qualcuna di queste linee o tronchi alle condizioni dei contratti o capitolati approvati dalla legge 27 aprile 1885 (n. 3048), senza però domandarne la concessione... »

Anche questo mi par chiaro, onorevole De Cesare. Mi perdoni la Camera se entro in dettagli, ma è bene metter le cose in chiaro. Per queste linee la previsione al 1885 era che sarebbero state costruite dallo Stato ed esercitate dalle Società a determinate condizioni. Oggi lo Stato cambia sistema e dice: io passerò le costruzioni agli enti locali ed ai privati.

Fin qui lo Stato è libero nell'azione sua; ma il diritto all'esercizio delle Società resta

integro. E allora perchè si dice: « senza però domandarne la concessione? » Perchè, nel caso che la Società, che ha il diritto all'esercizio, domandasse la concessione per la costruzione in base a questo comma, allora, rimarrebbero nelle sue mani la costruzione e l'esercizio, e in questo caso cesserebbero di essere applicabili quelle condizioni speciali d'esercizio, che erano state stipulate, con le Società, pel caso che le linee si fossero costruite dallo Stato.

Mi pare, onorevole De Cesare, che l'articolo sia chiaro, non solo, ma che ciascuna di queste parole e di queste frasi abbia la sua ragion d'essere.

**De Cesare.** Una cosa sola è chiara: che il commentario che fa Lei, rende più chiara la dizione dell'articolo.

Mi basta, quindi, il commento che fa all'articolo stesso.

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Resta un ultimo lato della questione, su cui devo essere, se mi riesce, altrettanto chiaro.

Io sono sempre partito dal principio, che il diritto, in quanto esiste, delle Società ad assumere l'esercizio, indipendentemente dalla costruzione di queste linee, costituisce piuttosto una difficoltà, che una facilitazione alla concessione della loro costruzione alla industria privata ed agli enti locali: perchè io stento ad immaginare uno che domandi la costruzione di una linea, senza domandarne, in pari tempo, l'esercizio, e senza sperare di ritrarre dall'esercizio un vantaggio.

Difatti, l'onorevole Brunetti era preoccupato della difficoltà che alla concessione di queste linee sarebbe derivata dal vincolo che esiste pel loro esercizio. Spero di aver rassicurato l'onorevole Brunetti, spiegandogli che il vincolo, praticamente, non sussisterà, al massimo, che per quattro anni.

Mi pare che l'onorevole De Cesare consideri la cosa da un punto di vista opposto: e, cioè, egli crede che se le Società domandassero di esercitare queste linee, anche quando non domandassero la concessione della loro costruzione, sarebbe più facile costruirle.

Confesso che l'ipotesi dell'onorevole De Cesare mi pare rispondere ad un caso molto poco frequente e poco verosimile.

In ogni modo, posso assicurare l'onorevole De Cesare, che, verificandosi il caso che egli prevede, e che ad ogni modo non potrebbe verificarsi, al massimo, che durante quattro

o cinque anni, io sarò lieto d'interporre i miei buoni uffici perchè le Società si prestino a questa nuova forma di combinazione. Così, in Italia, avremo provato tutte le combinazioni ferroviarie, tutti i metodi possibili, per arrivare a costruire ed esercitare ferrovie: concessione della costruzione ad uno; concessione dell'esercizio ad altri; e tutto questo a base di Stato e di enti locali.

Con ciò spero di avere risposto a tutto quello che riguarda l'ultimo comma dell'articolo.

Quanto poi alla questione presentata dall'onorevole De Cesare, dico schiettamente, che non l'aveva considerata. E per vero, dal momento che per tutte queste linee il decreto, che ne stabilisce il tracciato è emesso, meno che per una, che credo sia la Urbino-Fabriano (affermo questo a memoria, perchè non ero preparato alla domanda), l'aprire uno spiraglio a nuove questioni circa il tracciato vale creare per l'amministrazione un sopraccapo di più.

D'altra parte io non poteva non arrendermi alle considerazioni molto gravi, che mi ha fatto anche in privato l'onorevole relatore della Giunta del bilancio, il quale mi ha citato dei casi, in cui una modifica di tracciato può rispondere ad interessi veri e rappresentare anche per lo Stato un vantaggio, sia accorciando il tracciato, sia presentando dei risultati più utili per l'economia nazionale.

Ma è anche giusto, onorevole De Cesare, che io difenda l'erario contro il pericolo di un aumento di chilometraggio e quindi di un maggiore carico per sovvenzioni. Io accettai le proposte dell'onorevole Carmine negli utili e non nei danni: le accettai negli utili, dicendo: se il percorso chilometrico sarà minore, minore ancora sarà la sovvenzione; se sarà maggiore, la differenza l'aggiungerete voi. Questo, onorevole De Cesare, non è nuovo nell'Amministrazione, perchè, ripeto, noi abbiamo provato tutti i sistemi.

Ora, per esempio, nelle strade di serie succede la stessa cosa, e si sono già verificati parecchi casi.

L'onorevole De Cesare sa, che le strade di serie sono fatte a metà di spesa dalle Provincie e dallo Stato. È nata contestazione parecchie volte sul tracciato o sulla linea da eseguire: se la strada deve stare in fondo ad una valle o svolgersi a mezza costa, ecc. ecc.

Ed è naturale che questioni del genere sorgano di frequente, perchè lo Stato mira a costruire il tracciato meno costoso e le Province hanno interessi locali, di cui debbono tenere il debito conto. Ora anche in questa materia siamo venuti, a poco a poco, a stabilire la consuetudine, per la quale, quando le Province vogliono eseguire un tracciato più costoso e, magari, più lungo, lo Stato vi consente a condizione che la sua metà di spesa totale non superi la cifra, alla quale giungerebbe, qualora si seguisse il tracciato più breve e meno costoso che l'Amministrazione avrebbe ideato e studiato.

Quindi noi applichiamo qui, alle ferrovie, un metodo che già in altri rami dell'Amministrazione è stato sperimentato.

Del resto, io non sono profeta nè figlio di profeta, ma, guardando la tabella di queste linee e riflettendo alle contestazioni che hanno accompagnato la determinazione dei tracciati, posso prevedere che non saranno molte le questioni che sorgeranno e saranno poche le modificazioni che avverranno.

Certo, siccome queste modificazioni di tracciato, a termine dell'articolo 3, non possono avvenire che sentiti i Consigli provinciali e semprechè il Governo vi acconsenta, posso assicurare l'onorevole De Cesare che, finchè sarò io a questo posto, le modificazioni di tracciato saranno accolte con grande sobrietà e prudenza dal Governo, appunto perchè io sono assai rispettoso dei diritti quesiti e non intendo di consentire a modificazioni, se non quando sono reclamate, non dirò da tutti, ma almeno dalla grande maggioranza degli interessati.

L'onorevole De Cesare mi domanda se potrei consentire che, oltre all'approvazione dei Consigli provinciali, si richiedesse anche l'approvazione dei Consigli comunali principali.

Comprendo il pensiero dell'onorevole De Cesare e potrei accogliere la sua proposta; ma una dizione di questo genere: *i Consigli comunali principali*, è una delle peggiori che si possano introdurre in una legge. Quali sono i Consigli comunali principali? Dove finiscono i Comuni principali, e dove cominciano i non principali? Io entro nel suo pensiero, onorevole De Cesare, e, se vuole, sono disposto ad aderire alla sua proposta, ma purchè Ella proponga una formula più determinata e precisa; e ciò per non dar luogo a nuove e più complicate contestazioni. Ad ogni modo

ripeto quello che ho già detto all'onorevole Brunetti: io accetto quest'aggiunta della Commissione del bilancio, perchè in fondo mi pare che, in alcuni casi, possa esser utile, quando la si adoperi con grande sobrietà e prudenza.

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

(Non è presente).

Non essendo presente, perde l'iscrizione. L'onorevole Brunicardi?

(Non è presente).

*Voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** L'onorevole Mariotti ha facoltà di parlare.

**Mariotti.** Le dichiarazioni dell'onorevole ministro sull'emendamento che ho sottoscritto insieme agli onorevoli Celli, Castelbarco ed altri, tolgono qualunque opportunità al mio discorso.

Egli infatti ci ha parlato delle colonne d'Ercole che sono state poste dal ministro del tesoro; quindi io non posso certo sperare d'influire con le mie parole sulla Camera, perchè questa accolga il massimo dell'assegno chilometrico di lire 5,500 come si proponeva nel nostro emendamento.

Mi limiterò dunque a ringraziare l'onorevole ministro per le buone disposizioni che ha manifestato, e ad augurarmi che nella pratica una soverchia rigidità nell'applicazione della legge non renda illusoria la speranza che la legge ha suscitata nelle Province interessate.

**Presidente.** L'onorevole Rossi ha facoltà di parlare.

**Rossi Enrico.** Nella votazione testè fatta per appello nominale ho creduto di astenermi perchè ho voluto, prima di dare il mio giudizio sulla legge in esame, attendere che opportuni emendamenti la possano modificare in guisa che essa riacquisti quel senso di giustizia che a mio debole intendimento le manca. Mi affretto intanto a ringraziare l'onorevole ministro per un primo passo di miglioramento da lui fatto in questa legge allorchè ha annunciato che eleva la quota di sussidio da 4500 a 5000 lire, che secondo il mio emendamento è una somma adeguata per sovvenzionare le costruzioni d'iniziativa privata.

Quella che mi sembra ingiustizia enorme,

me lo permetta il ministro, è questa: disuguaglianza di trattamento fra le linee classificate e quelle che classificate non sono. Tutte le leggi precedenti, da quella del 1879, che è l'origine di questa legislazione che noi esaminiamo, contengono provvedimenti che riguardano le linee non classificate. Queste ultime sono quelle che non poterono avere la fortuna, nel momento che le dette leggi si votarono, di essere in esse comprese, sono quelle per le quali non prevalse l'influenza politica del momento, o per le quali gli studi non erano completi.

Ma sin dalla legge del 1879 si è sempre considerato questo, che in un qualunque momento, dato che l'iniziativa privata per il sentito, impellente, vero bisogno di costruire una linea, si rivolga al Governo per dire: dateci un sussidio, si è stabilito che in questo caso il sussidio non si possa nè si debba negare nella misura ugualmente concessa per le linee classificate. Nè si può nè si deve negare, perchè i sussidi dati alle ferrovie da costruire per iniziativa privata, è risaputo, sono non già un aggravio, ma sibbene una valvola di attività per la finanza dello Stato. Ogni nuova costruzione ferroviaria è un beneficio immenso nella compagine grande della vita del paese.

Dunque, se questi sussidi non si possono e non si debbono negare, con quale criterio, io domando all'onorevole ministro, oggi, facendo un gran salto all'indietro, la legge attuale ci riporta a questa conclusione: mentre si dà un sussidio sufficiente per le linee classificate, si mettono le linee non classificate, si mette qualunque iniziativa privata nelle condizioni di trovare chiusa la porta.

Perchè, non accettando l'emendamento proposto, per qualunque altra linea, per la quale l'iniziativa privata domandasse al Governo la sovvenzione, il ministro non potrebbe dar altro che la sovvenzione di lire 3.000, la quale sovvenzione fu giudicata insufficiente tutte le volte che venne in esame la questione.

Infatti il progetto degli onorevoli Perazzi e Colombo aveva riconosciuto la necessità di aumentare la sovvenzione anche per le linee non classificate, necessità che fu pure riconosciuta dalla Commissione parlamentare della passata Legislatura.

Allorquando quella Commissione parlamentare, presieduta dall'onorevole Lacava, sta-

biliva che a tutte le linee, anche alle non classificate si dovesse concedere un sussidio in misura ancora più elevata, voi vedeste, o signori, che, ovunque si sente vivo il bisogno di una costruzione ferroviaria, si rafforzarono le speranze. Oggi l'onorevole Prinetti viene a togliere queste speranze sostituendo alla proposta di legge una semplice promessa di nuovi studi. E mi sorprende come questa semplice promessa sia valsa a fare arrendere, come dice lo stesso onorevole Carmine, la Commissione del bilancio.

Ma quando io leggo nella relazione della Giunta del bilancio che gli studi su questa legge sono stati fatti e rifatti, a che, domando io, attendere nuovi studi? La questione, del resto, era semplicissima: si doveva estendere anche alle non classificate questo beneficio. Domandiamo noi forse uno stanziamento concreto, il quale possa portare oggi un aggravio al bilancio dello Stato? Certo che no; noi chiediamo un precetto di legge che consacri questo giustissimo principio: tutte le volte che la iniziativa privata dimostra al Governo l'imperiosa necessità di una costruzione, questa trovi la via aperta alla necessaria sovvenzione.

Io potrei citare molte linee che si trovano in questa condizione, ma ne ricordo una sola; la linea Imera-Madonie per Polizzi Generosa, le Petralie, Alimena, Geraci e Gangi per la quale da nove anni e più si studia, e per la quale il Consiglio provinciale di Palermo autorizzò la Deputazione a formare il consorzio. Ebbene il comitato presieduto dal sindaco di Palermo si è molto di essa interessato, ed intanto questa linea, malgrado il Consiglio superiore dei lavori pubblici l'abbia riconosciuta di massima importanza, non ha potuto aver la fortuna di essere eseguita unicamente per la insufficienza delle sovvenzioni.

La speranza che questa sovvenzione fosse elevata a misura sufficiente nella passata Legislatura ci fu data in forma concreta dalla Commissione parlamentare.

Oggi l'onorevole Prinetti bruscamente ce la toglie, non volendo occuparsene in questo disegno di legge.

Perchè? Quando la Commissione del bilancio lo interpellò per sapere i motivi per i quali egli si rifiutava di estendere questo aumento alle linee non classificate, l'unica risposta che ebbe a dare fu questa: « ammet-

teva l'opportunità di migliorare le disposizioni presentemente in vigore relative alle concessioni di nuove ferrovie non ancora classificate, però non giudicava sede conveniente per nuove proposte in questo senso il presente disegno di legge. »

Questa sola frase, me lo permetta l'onorevole ministro, serve per dire garbatamente *non voglio*; ma non è una ragione. Che questa sia la sede conveniente ce lo prova la legge del 1879, la quale contempla le classificate e le non classificate: ce lo provano gli altri atti parlamentari precedenti che ritennero sempre questa la sede necessariamente conveniente.

Ma oltre alla ragione addotta alla interrogazione fattagli dall'onorevole Carmine, l'onorevole ministro ne ha addotta una alla Camera ed è la solita frase che copre tutti i dinieghi dei ministri: « Non si può perchè ne verrebbe aggravio alla finanza dello Stato; » soggiungendo: « e perchè il ministro deplora che alcune linee, specialmente della parte meridionale d'Italia, siano poco remunerative. » Ed io mi permetto di osservare all'onorevole ministro, che veramente questa questione ferroviaria non va guardata come una partita di dare e di avere. Se una linea può dare un provento di un migliaio di lire di meno si trova il compenso in altre più remunerative, ma la dovuta perequazione dei benefici esige che tutte le regioni d'Italia siano allo stesso modo e con lo stesso sentimento di giustizia trattate e provvedute delle ferrovie da tanto tempo loro promesse.

Però io credo che in questo la parola dell'onorevole ministro abbia sorpassato il suo pensiero; poichè egli sa meglio di me come la funzione del ministro dei lavori pubblici non si limiti a vedere numericamente il provento maggiore o minore di una linea per concederla o negarla.

Allora non si richiederebbe che sedesse a quel posto un uomo così preclaro, basterebbe un ragioniere qualunque.

La funzione del ministro dei lavori pubblici è d'ordine assai più elevato: le grandi opere pubbliche, le ferrovie in specie, vanno considerate ed approvate da un punto di vista più elevato, in quanto che esse mirano allo sviluppo dell'economia nazionale.

L'onorevole Prinetti ci ha detto che egli confida nelle forze economiche, nelle iniziative del nostro paese; ma confidarvi senza

aiutarle è un'ironia: se voi vi confidate, affrettatevi ad aiutarle, aprite anche le porte all'iniziativa privata, concedendo per qualunque nuova linea importante, possa in ogni momento essere richiesta, la sovvenzione necessaria.

Ma io ho citato la linea Imera-Madonie, una linea che interessa in Sicilia e non posso non rilevare che voi, onorevole ministro, rispondendo all'onorevole Saporito, avete detto che se foste deputato siciliano avreste sostenuto alla Camera che di ferrovie per ora non è il momento di parlare; permetteteci, onorevole ministro, che degl'interessi siciliani parliamo con coscienza maggiore noi che siamo siciliani autentici. (*ilarità*).

Onorevole ministro, la Sicilia che è stata in ogni tempo il campo sperimentale di leggi eccezionali, potrebbe per mezzo dei suoi rappresentanti chiedere al Governo ed alla Camera anche una legge eccezionale ferroviaria. Ma certamente io non penso di far questo; io ispiro le mie osservazioni unicamente al concetto dell'interesse generale italiano e quindi vi presento un emendamento il quale unicamente riguarda gl'interessi generali; chiedo che ovunque l'iniziativa privata sorga per domandare al Governo una sovvenzione, se concorrono tutte le legali condizioni, se ne è riconosciuta la necessità, se il Consiglio dei lavori pubblici ne vedel'importanza, sia aperta anche per questa la via ad ottenere la concessione del sussidio sufficiente in lire 5,000.

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

*Voci.* A domani! a domani!

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

**Credaro.** Poche parole. D'accordo con alcuni colleghi ho presentato un articolo aggiuntivo a questo articolo terzo, che è il seguente:

« Alle linee di montagna sottoposte alle inondazioni dei torrenti viene sempre concesso il massimo della sovvenzione portata dalla presente legge. »

Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici che, cioè, in pratica si concede sempre il massimo del sussidio, questa aggiunta potrebbe parere inutile.

Parmi tuttavia che essa potrebbe essere accettata per dare maggior chiarezza alla legge.



**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Non la posso accettare.

**Credaro.** Ne udrò volentieri la ragione.

Si è fatta accusa all'onorevole Prinetti di volere iniziare una dittatura ferroviaria. La migliore risposta a quest'accusa sarebbe quella di accettare quest'aggiunta, con la quale, se non altro, si verrebbero a fissare i criteri in base ai quali si concederebbe il massimo del sussidio.

In genere le linee di montagna costano molto più per costruzione e manutenzione di quelle di pianura.

Molte volte accade che per riparare ai danni sofferti da una linea occorra farne una nuova. E potrei citare esempi di linee che ad ogni pioggia sono interrotte.

Mi pare dunque che la mia aggiunta non sia fuor di luogo e che il ministro potrebbe accettarla.

Vorrei dilungarmi sull'argomento e fare qualche altra osservazione, ma l'ora tarda e le interruzioni dell'onorevole ministro me ne sconsigliano.

Mi limito dunque a fare una sola domanda: Le future linee ferroviarie che saranno studiate per effetto di questa legge potranno in via eccezionale e per brevissimi tratti esser dispensate dall'averne una sede propria?

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Non posso accogliere l'emendamento dell'onorevole Credaro, perchè evidentemente non posso perturbare con un emendamento tutta l'economia della legislazione del 1887 e del 1889 a cui questa legge si riporta. Può essere sottoposta all'inondazione di un torrente anche una ferrovia che costi meno delle altre.

Ci sono delle ferrovie di pianura, che hanno per esempio un ponte sul Po; e se il percorso è breve e la spesa del ponte si ripartisce perciò sopra un piccolo numero di chilometri, la ferrovia di pianura costa più di una ferrovia di montagna.

Onorevole Credaro, queste questioni non si disciplinano per il secondo un criterio unico; con criteri, informati a casi singoli e dando loro forma generale, si creano dei paradossi nella legislazione.

L'onorevole Credaro si affidi ai corpi costituiti, al Consiglio superiore dei lavori pubblici, al Consiglio di Stato, al Comitato superiore delle ferrovie, i quali sono chiamati ad emettere il loro parere, non solo sulla

concessione delle sovvenzioni, ma anche sulla loro misura.

Mi pare che una certa garanzia non manchi, e quindi non posso accogliere il suo emendamento.

Quanto all'altra sua domanda, se una parte del percorso possa essere fatta sulla strada ordinaria, non ho che da rammentare all'onorevole Credaro, che la Camera ha votato 4 o 5 mesi fa una legge, che è intesa appunto a disciplinare le ferrovie economiche e le tramvie. In essa sono appunto determinati i criteri che distinguono il tram dalla ferrovia, e prendendo per base il criterio della sede propria o non propria delle linee, ha concesso in via eccezionale, che le ferrovie economiche possano avere qualche tratto (dove la necessità lo imponga) sulle strade ordinarie, sebbene in ogni modo esse debbano essere divise dalla zona riserbata alla viabilità ordinaria con un riparo stabile. Ora, se anche per queste linee che si sovvenzionano in una misura così larga, si dovesse concedere il percorso sopra una strada ordinaria, verremmo a creare una confusione di tipi, che proprio mi pare assolutamente necessario di evitare. Nella pratica le cose possono agevolmente accomodarsi se si tratta di piccoli percorsi, inquantochè provincie e comuni possono cedere a queste ferrovie anche una parte della loro proprietà stradale.

Ma questa è cosa della quale non occorre occuparsi ora; necessario è che la proprietà della sede sia completamente della ferrovia e dell'ente proprietario di essa. Perchè altrimenti a poco a poco riusciremo a sovvenzionare linee che non rispondono più a quella formula legislativa, dalla quale queste linee hanno tratta origine: e non si giustificherebbe più l'onere che il Tesoro viene per esse ad assumere.

In quanto all'onorevole Rossi evidentemente non posso accettare il suo ordine del giorno. Egli mi deve perdonare se gli ricordo che per tre giorni ho annoiato la Camera per spiegare che la legge attuale riguarda due punti specialmente: il pagamento dei debiti già contratti, ed un provvedimento inteso a facilitare la costruzione mediante concessione delle linee votate colle leggi passate, sino a quando di queste linee non possa essere ripresa la costruzione diretta; ma che assolutamente restava impregiudicato tutto il resto. Ed ho anche accettato un ordine del giorno



della Giunta del bilancio che mi invita a studiare una modificazione alle leggi esistenti per assicurare il compimento delle altre linee che si vogliono costruire.

Se accettassi l'emendamento dell'onorevole Rossi, smentirei tutto quello che per tre giorni ho detto alla Camera e mi metterei in contraddizione con le mie stesse dichiarazioni, di cui l'onorevole Lucchini ha preso atto a salvaguardia della posizione di diritto e di merito delle ferrovie che finora sono state votate.

Mi permetta invece, onorevole Rossi, che una sola frase io raccolga del suo discorso, perchè mi par giusto di doverne dimostrare la inesattezza. Ella ha detto: dovete fare per la Sicilia, per la quale avete fatte tante leggi eccezionali, dovete fare anche una legge eccezionale ferroviaria. Onorevole Rossi, questa legge eccezionale esiste già, ed esiste nel fatto che, mentre lo Stato partecipa nella misura del 27 1/2 per cento alle entrate lorde di tutte le ferrovie continentali, per le ferrovie Sicule non partecipa che nella misura del 3 per cento; cioè non prende quasi nulla. Vede l'onorevole Rossi che un trattamento eccezionale lo Stato lo ha già fatto alla Sicilia ed in tal misura che decide a svantaggio dell'erario di una differenza molto notevole annua nelle sue entrate ferroviarie.

Creda, onorevole Rossi, che, da parte mia, proprio, non c'è che un sentimento di alta equità; un sentimento nel quale non c'entrano nessuna considerazione, nessun pregiudizio per una regione o contro un'altra regione di Italia.

Io sono uomo di nessuna regione, come sono stato, si può dire, uomo di nessun partito, per lungo tempo, in quest'Aula. Potrò errare; ma il mio giudizio e la mia azione di ministro sono e saranno sempre ispirati al bene generale del mio paese e di tutte le regioni che lo compongono.

*Voci.* A domani! a domani!

*Altre voci.* La chiusura! la chiusura!

**Presidente.** Il seguito di questa discussione sarà rimandato a dopo domani.

**Prinetti, ministro dei lavori pubblici.** Votiamo almeno l'articolo.

### Verificazione di poteri.

**Presidente.** La Giunta delle elezioni ha presentato la relazione sull'elezione del quarto Collegio di Roma (eletto Torlonia Leopoldo).

Questa relazione sarà stampata e distri-

buita agli onorevoli deputati, e verrà inscritta per la discussione nell'ordine del giorno del 3 giugno.

### Interrogazioni ed interpellanze.

**Presidente.** Si dia lettura delle domande di interrogazione e d'interpellanza.

**Miniscalchi, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se sia disposto a consentire agli stabilimenti siderurgici la riduzione in frantumi delle lamiere usate, che s'impiegano per coperte dei pacchi da laminare, diguisachè, rimanendo conformi alle disposizioni vigenti la grandezza dei singoli pezzi di essi, la loro forma sia consentanea alla necessità della fabbricazione.

« Casale. »

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze intorno alla circolare della Direzione generale delle private del giorno 1<sup>o</sup> maggio prossimo passato circa le condizioni richieste dalle aspiranti per essere ammesse come operaie nelle fabbriche per la manifattura dei tabacchi.

« Luporini, Niccolini, Pais. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno intorno alle circostanze, che lo han determinato alla soppressione dell'Istituto vaccinogeno dello Stato nella capitale del Regno.

« Santini. »

« Il sottoscritto interroga il Governo circa le nuove stragi che i turchi vanno ricominciando nell'Isola di Candia, malgrado la *garantia, la protezione e la presenza* delle forze navali e terrestri delle Potenze del famoso Concerto Europeo.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto interroga il ministro delle finanze circa i nuovi banchi di Lotto che va aprendo contrariamente alle affermazioni fatte in questa Camera.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno circa le violenze morali e le disposizioni illegali commesse dall'autorità di pubblica sicurezza di Genova contro un testimone per ragione della sua deposizione innanzi al magistrato.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro delle finanze per sapere quali provvedimenti vorrà prendere perchè cessino gli abusi continui commessi a Milazzo dalle guardie doganali; e per sapere come intenda provvedere in seguito al deplorabile fatto di maltrattamenti da loro usati contro un ragazzo.

« Fulci N. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia circa i suoi criteri sui rapporti del potere esecutivo con l'autorità giudiziaria allorchè essa compie atti istruttori nei processi penali.

« Aguglia. »

**Presidente.** Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Ora si dia lettura di una domanda d'interpellanza.

**Miniscalchi, segretario, legge:**

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il Governo sui criteri d'applicazione della legge 4 agosto 1894, sui domini collettivi e sul loro mantenimento, ove non aveano ancora avuto piena esecuzione le disposizioni delle precedenti leggi abolitive, riferibili specialmente ai paesi montani delle Marche, dell'Umbria e della Romagna.

« Budassi, Celli. »

**Presidente.** Chiedo al Governo, se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

**Di Rudini, presidente del Consiglio.** Dopo i bilanci.

**Presidente.** Allora rimane così stabilito.

La seduta termina alle ore 19.40.

#### *Ordine del giorno per le tornate di domani.*

Seduta antimeridiana.

Seguito della discussione in seconda lettura del disegno di legge: Modificazioni alla legge sull'ordinamento del R. esercito. (1)

Seduta pomeridiana.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Villa ed altri per la concessione di una lotteria a favore dell'Esposizione generale italiana in Torino.

3. Verificazione di poteri — Elezione contestata del Collegio di Siracusa (eletto Reale).

4. Seguito della discussione in seconda lettura, ove non sia stata esaurita nella tornata mattutina, del disegno di legge: Modificazioni alla legge sull'ordinamento del R. esercito. (1)

5. Seguito della discussione del disegno di legge:

Provvedimenti per la ultimazione delle ferrovie complementari (60).

#### *Discussione dei disegni di legge:*

6. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1897-98. (32)

7. Assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1896-97. (24)

8. Modificazione dell'articolo 4 della legge 11 luglio 1889, n. 6216, riguardante gli appalti dei lavori pubblici alle Società cooperative di produzione e lavoro. (76 e 76 bis).

9. Tumulazione nel Tempio di S. Domenico in Palermo della salma di Michele Amari. (58).

10. Autorizzazione di spesa straordinaria da inserirsi nel bilancio della guerra per l'esercizio finanziario 1896-97 per l'invio di truppe in Oriente. (78)

11. Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1896-97. (46, 46-a, 46-ter)

12. Tassa speciale sugli zolfi esportati dalla Sicilia per le altre parti del Regno e per l'estero, in sostituzione delle tasse dirette e indirette sulla produzione e sul commercio dello zolfo. (52)

13. Aumento dell'assegnazione stabilita dall'articolo 11 della legge 30 luglio 1896, n. 343, a favore dell'ospedale di S. Spirito ed Istituti annessi. (84)

14. Aggiunta alla legge elettorale politica (Incompatibilità parlamentari). (89)

15. Modificazioni all'articolo 57 della legge 22 dicembre 1888, n. 5849 (Serie 3<sup>a</sup>), per la tutela dell'igiene e della sanità pubblica. (93)

16. Modificazione del 5° comma dell'articolo 88 del testo unico della legge elettorale politica. (86)

**PROF. AVV. LUIGI RAVANI**  
*Direttore dell'ufficio di revisione.*