

LIV.

TORNATA DI GIOVEDÌ 9 FEBBRAIO 1899

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI

INDICE.

Atti vari:

Relazione (*Presentazione*):

Publicazione degli atti della Repubblica Veneta (TECCHIO). Pag. 1908

Disegno di legge (*Discussione*). 1900

Sovvenzioni ferroviarie:

Oratori:

BRUNIALTI. 1914

CELLI. 1926

CUZZI. 1917

DE NAVA. 1927

FILI-ASTOLFONE. 1900

MAJORANA A. 1908

VALLE A. 1919

VISCHI. 1921

Interrogazioni:

Divieto di una commemorazione in Padova:

Oratori:

ALESSIO. 1894

MARSENGO-BASTIA, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. 1893-95

Decreto di grazia per un condannato innocente:

Oratori:

BONARDI, *sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia*. 1895

MONTI-GUARNIERI. 1896

Distillazione dei vini deboli:

Oratori:

CARCANO, *ministro delle finanze*. 1899

CERESETO. 1898

VENDRAMINI, *sotto-segretario di Stato per le finanze*. 1897

Osservazioni e proposte. 1930

Oratori:

BOVIO. 1930

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. 1930

MAZZA. 1930

SANTINI. 1931

Verificazione di poteri. 1900

La seduta comincia alle 14.5.

Talamo, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Alessio al ministro dell'interno « per conoscere le ragioni da cui fu determinato il Governo del Re a vietare la commemorazione dell'8 febbraio 1848 in Padova, data solenne che ricorda l'avvenimento più splendido della storia patriottica di Padova di questo secolo. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno.

Marsengo Bastia, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. Ho ricevuto or ora sommarie informazioni dalla prefettura di Padova circa il fatto che forma oggetto dell'interrogazione dell'onorevole Alessio e mi faccio premura di comunicare i motivi che possono aver dato luogo alla presentazione dell'interrogazione, all'onorevole Alessio e alla Camera.

Alcuni giorni or sono, a cura di un Comitato composto di studenti, fu mandato un invito alle associazioni politiche e di mutuo soccorso di Padova per una riunione da tenersi nella sala dei veterani allo scopo di intendersi sul modo di commemorare, in modo

pubblico, il glorioso anniversario dell'8 febbraio 1848.

Intervennero a questa riunione circa venti persone; ma i loro pareri non furono per nulla concordi; perchè alcuni volevano che la dimostrazione non si limitasse a commemorare il glorioso fatto dell'8 febbraio 1848, ma fosse rivolta anche ad altri scopi. Ne nacquero dissidi. Alcuni fra coloro che erano intervenuti a questa riunione si ritirarono e non vollero più prender parte a questa dimostrazione. Così non si poté ottenere nè il concorso della autorità comunale, nè quello delle musiche cittadine, e tanto meno quello del Governo e dei reduci, che sarebbero stati maggiormente interessati.

Il rettore dell'Università, al quale pure il Comitato si era rivolto per ottenerne il concorso, non volle concedere il cortile dell'Ateneo per la riunione.

Riducendosi quindi la commemorazione all'iniziativa di pochi che, secondo quanto mi si riferisce e secondo quanto ho ragione di credere, non davano garanzia che l'ordine non sarebbe stato turbato, il prefetto ha creduto, valendosi della facoltà che gli è concessa dall'articolo 8 della legge di pubblica sicurezza, di proibirla. È da ritenersi che la autorità governativa, essendo sul luogo, e tenendo carico di tutte le circostanze di fatto, abbia agito correttamente, e non sia uscita dalla via della legalità.

Presidente. L'onorevole Alessio ha facoltà di dichiarare, se sia o no soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato.

Alessio. Debbo rettificare molte delle circostanze esposte dall'onorevole sotto-segretario per l'interno.

Quella dell'8 febbraio 1848 è una delle più splendide date che ricordi il popolo di Padova e la commemora ogni anno, come commemorano le loro date gloriose Brescia, Venezia e Vicenza.

Quindi l'autorità politica, prima di prendere un provvedimento così contrario ai sentimenti del popolo, avrebbe dovuto maturar meglio le circostanze di fatto. Perchè non è vero che la iniziativa della commemorazione sia venuta da pochi: vi parteciparono tutte le associazioni liberali della città di qualunque partito, anzi quella dei veterani del 1848-49 aveva dato, in seguito ad informazioni assunte dal comitato, piena adesione

alla cerimonia ed aveva anche deliberato di mettersi alla testa del corteo. E poichè, secondo taluni, la commemorazione avrebbe dovuto rivolgersi anche ad altri scopi, fu nettamente deciso che la cerimonia dovesse avere soltanto il fine di ricordare quella data memoranda. Così fu dichiarato anche in un manifesto innocuo e modestissimo la cui pubblicazione fu pure vietata.

Infine si trattava di inni patriottici e di un semplice discorso che doveva essere pronunciato dinanzi ad una lapide. Perciò la proibizione del prefetto fu un atto inconsulto, un atto ispirato ad idee apertamente in contraddizione coi sentimenti della città, che è sempre calma, pacifica e tranquilla; una città nella quale non si possono nemmeno sospettare certe correnti politiche. Infatti tutto sarebbe proceduto col massimo ordine; e lo dimostrano i negozi che furono chiusi in quel giorno e il fatto che la Giunta stessa, conservatrice, ha voluto appendere una corona nel luogo ove doveva avvenire la commemorazione; manifestando con questo suo contegno che non approvava assolutamente la condotta del prefetto.

Ma io non voglio far questioni di carattere locale, nè intendo di insistere sulle circostanze di fatto; dico soltanto che questa proibizione ha fatto un penosissimo effetto sul popolo; giacchè se noi gli togliamo il modo di manifestare i propri sentimenti di gratitudine e di riconoscenza per gli autori del suo risorgimento e della sua indipendenza, noi non sapremo più quali ideali indicare al sentimento popolare. Del resto, onorevole Marsengo-Bastia, io non mi dolgo dell'operato del prefetto, nè credo di far risalire a lui, forse male informato, la responsabilità del fatto. Chi è veramente colpevole di queste decisioni è il Governo, il quale, ispirandosi ad una tendenza di reazione in questi ultimi tempi, autorizza codeste interpretazioni da parte dei suoi funzionari; è il Governo il quale coi suoi provvedimenti politici, con le discussioni sull'amnistia, con l'indirizzo generale mette in una posizione difficile e imbarazzante i funzionari, i quali si pongono poi in determinati momenti in piena contraddizione colle idee delle popolazioni. Ecco perchè io non posso assolutamente dichiararmi soddisfatto della risposta datami dall'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno. (Bene! *a sinistra*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno.

Marsengo-Bastia, *sotto-segretario di Stato per l'interno*. È obbligo mio di respingere subito il concetto esposto dall'onorevole Alessio, che cioè il Governo sia dominato da idee di reazione.

Il Governo è amante della libertà (*Commenti e interruzioni a sinistra*), e vuole che essa si espliciti in tutte le possibili manifestazioni. Il Governo ha un culto sincero per queste date storiche e vuole pure che le glorie della patria vengano commemorate; ma non vuole che queste date storiche si prestino a riunioni ed a manifestazioni che possano turbare l'ordine pubblico. (*Interruzioni a sinistra*). Se il prefetto di Padova è stato determinato a proibire quella commemorazione lo fu per concetti che, secondo me, non possono essere criticati. Non si tratta di principii, ma di fatti; e coi fatti non si può discutere. (*Nuove interruzioni a sinistra*).

Presidente. L'onorevole Monti-Guarnieri ha interrogato il ministro guardasigilli « per sapere se intenda di provocare la grazia sovrana a favore di Pietro Federiconi, da Sinigaglia, che ha scontato 25 anni di reclusione, per un reato del quale altri si è confessato autore. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

Bonardi, *sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia*. L'onorevole interrogante chiede se il Ministero intenda di provocare la revisione, od un provvedimento di grazia, in favore di questo Federiconi; ed il Ministero non ha esitanza a dichiarare che non può provocare la revisione, e non può neanche, per ora, provocare la grazia, per le ragioni che dirò subito. Ecco i fatti.

In una sera del dicembre 1895...

Monti Guarnieri. 1875.

Bonardi, *sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia*... 1875, Cancellieri Francesco di Sinigaglia fu aggredito da ignote persone e ferito. Ricoverato nell'ospedale, dopo pochi giorni (sebbene, da principio, sembrasse che vi fosse pericolo di vita) ne uscì guarito.

Era appena uscito dall'ospedale e stava per portarsi a compiere il suo servizio di leva militare quando nella sera del 4 gennaio 1876 fu di nuovo aggredito e con tre colpi di stile ucciso.

La voce pubblica indicò immediatamente

quale autore del reato certo Federiconi Pietro. Si procedette al suo arresto, e fu trovato ferito ad una mano. Essendogli stato chiesto da qual causa provenisse la ferita, dichiarò che si era difeso nella colluttazione col Cancellieri.

Di qui, il processo dinanzi la Corte di assise, che lo ritenne responsabile del reato e lo condannò a morte, pena ridotta a quella dei lavori forzati, avuto riguardo alla sua età, inferiore a 21 anni.

Scorsi due o tre anni, certo Fanesi, pure di Sinigaglia, venne a morte, in causa di etisia; e, sul letto di morte, chiamato a sé il pretore del luogo, gli dichiarò che autore del reato, cioè dell'omicidio del Cancellieri, era stato esso Fanesi, e che era innocente il Federiconi. Poi morì.

In seguito a questa dichiarazione, fatta dal Fanesi sul letto di morte, incominciò tutto quel lavoro, che non è ancora cessato, inteso alla revisione del processo ed alla liberazione del Federiconi; ma, per quante istanze siano state fatte (fra cui una recente, firmata da moltissime persone), il Ministero, rivoltosi alle autorità locali, e chieste le informazioni di dovere, ha dovuto persuadersi che gli estremi della revisione non ci sono. Infatti (me l'insegna l'interrogante) la revisione, per le nostre leggi, è ammessa in tre casi soli: nel caso di due sentenze contraddittorie; nel caso dell'esistenza provata di colui che si riteneva ucciso, e nel caso di falsa testimonianza.

Dunque siamo fuori di questi casi.

Ma non fu soltanto per questo, che il Ministero resistette alle istanze; vi resistette, anche perchè l'autorità giudiziaria, ossia la procura generale di Ancona, accennò ai gravissimi indizi che costituirono gli elementi di prova contro il Federiconi e che persuadono tuttora a ritenerlo colpevole del reato per cui fu condannato.

Intanto in lui c'era una grande spinta a delinquere, consistente nel proposito di vendetta manifestato dopochè nel 1872 fu ferito con pericolo di vita dal Cancellieri.

In secondo luogo, il fatto di averlo trovato ferito dopo che avvenne l'assassinio; la scusa da lui addotta di essere stato ferito nella colluttazione, mentre c'è il dubbio che si fosse ferito da sé per pretestare una specie di provocazione; la non giustificabile ragione per la quale esso si sia lasciato con-

dannare a morte anzichè dichiarare qual'era l'autore del reato, cioè il Fanesi.

Amnesso che si sia ferito da sè, la ragione ch'egli abbia taciuto per non compromettere il Fanesi non vale, perchè non poteva immaginarsi che sarebbe stato accusato il Fanesi, che non fu mai incolpato di ciò nè come correo, nè come complice; e così altre circostanze hanno indotto il procuratore generale, anche in questi ultimi giorni, a dichiarare che non vi sono elementi per ritenere che il Federiconi sia stato ingiustamente condannato.

Questo per quanto riguarda la revisione. Per quanto riguarda la grazia, credo che l'interrogante non sia a cognizione di un fatto gravissimo a carico di questo Federiconi Pietro.

Egli fu mandato al bagno penale di Nisida, dal quale nel 1888 fuggì e si recò in Sicilia ove si arruolò con una banda di briganti. Questa banda di malfattori nel giorno 11 settembre 1888 si presentò in una tenuta presso Alcamo per compiere un ricatto a danno di un possidente del luogo, certo Zalapì, e per ottenere da lui una forte somma di danaro.

Io voglio ammettere che nelle intenzioni del Federiconi e della banda vi fosse quella di compiere il reato con tutti i riguardi possibili, senza toccare le persone. Ma purtroppo non avvenne così. Lo Zalapì ed i suoi figli giovanetti erano gente che non tollerava simili aggressioni e ne avvenne una colluttazione in seguito alla quale un figlio di Zalapì fu trucidato sotto gli occhi del padre, un servo fu pure ferito e tutta la famiglia gettata nella più grande disperazione.

Per fortuna, sopraggiunta la pubblica forza, questa riuscì a fermare ed imprigionare il Federiconi; gli altri furono arrestati in seguito. Si fece il processo innanzi alle Assise di Palermo ed il Federiconi fu condannato per tentata estorsione e ricatto, punibili coi lavori forzati. Siccome su di lui pesava già la condanna dei lavori forzati a vita e non era possibile colpirlo di più, così la pena venne limitata alla segregazione cellulare per due anni, ferma la pena dell'ergastolo.

Ho voluto citare questo fatto, perchè credo che non sia conosciuto dall'onorevole interrogante, e da tutti coloro che hanno firmato l'istanza; e dopo ciò voglio credere che egli si persuaderà che anche una grazia oggi sa-

rebbe assolutamente prematura. Con questo non nego che, se la sua condotta nel bagno sarà buona, egli possa in avvenire aspirare a qualche mitigazione di pena, ma nelle condizioni attuali il Governo non si sente assolutamente di proporla.

Ecco le ragioni per le quali l'istanza presentata a favore del Federiconi non fu accolta. Comprendo anch'io ciò che forse l'interrogante dirà, ossia che il fatto susseguente, di avere appartenuto ad una banda di briganti e di avere preso parte ad un ricatto accompagnato da omicidio, non basta per farlo ritenere autore del primo reato.

Basta però a comprovarne maggiormente la capacità a delinquere e si aggiunge a tutti quegli elementi che, come dissi, persuadono ancora la Procura generale di Ancona, a ritenere giusta e fondata la prima sentenza della Corte di Assise di Ancona. Il Ministero crede perciò di non meritare osservazione qualsiasi se non propone per ora alcun atto di clemenza a favore del Federiconi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole interrogante.

Monti-Guarnieri. Prendo atto delle dichiarazioni del sotto-segretario di Stato per la grazia e giustizia e mi permetto di fargli considerare che se io ho portato in quest'Aula la mia parola a difesa del Federiconi, che militava in politica nel partito repubblicano, l'ho fatto non certo per atto di solidarietà politica (*Interruzioni*) ma perchè effettivamente sono convinto della sua innocenza. E il fatto che da venticinque anni, dacchè il Federiconi è detenuto in un reclusorio, la popolazione di Sinigaglia continua a ritenerlo innocente è certo una riprova della bontà del mio convincimento.

Il sotto-segretario di Stato ha accennato all'omicidio del Cancellieri ed al processo subito dal Federiconi nel 1876. Ora io mi permetto di ricordargli questa circostanza di fatto: è vera la ferita riportata dal Federiconi ad una mano, ma è vero anche che il Federiconi dichiarò dinanzi ai giurati, ed in parte riuscì a provare, che quella ferita aveva riportato per impedire che quel tale, del quale non volle allora rivelare il nome, uccidesse il Cancellieri.

Il Federiconi dichiarò, è vero, dinanzi ai giurati che egli assumeva la responsabilità per salvare l'amico che aveva moglie e figliuoli mentre egli era scapolo, e, avendo 19

anni, sperava potersene uscire con lieve condanna.

I giurati invece lo condannarono ai lavori forzati in vita e, appena arrestato il Federiconi, il Fanesi s'imbarcò a Genova sopra una nave che faceva volta per il porto di Nicolajeff. Ora è provato dalle ricerche giudiziarie che, non appena a Nicolajeff il Fanesi venne a notizia che il Federiconi era stato condannato, ebbe a svenire immediatamente; poscia a dichiarare ai suoi compagni di viaggio che egli e non altri era l'autore dell'omicidio del Cancellieri.

In aggiunta a questo fatto sta che il Fanesi, dopo 4 o 5 anni, tornato a Sinigaglia, sentendosi malato gravemente, ebbe a chiamare il pretore della città al suo letto ed a dichiarargli, che intendeva confessarsi di questo delitto, affermando solennemente, mentre stava per esalare l'anima sua, che egli e non altri era colpevole dell'omicidio del Cancellieri. Ora, il fatto della confessione del Fanesi fatta in terra straniera un mese e mezzo dopo che l'omicidio del Cancellieri era avvenuto, unito al fatto della confessione fatta dallo stesso Fanesi in punto di morte, non poteva non contribuire a radicare sempre più di prima nella cittadinanza sinigagliese la convinzione che il Federiconi sia effettivamente rinchiuso innocentemente in un carcere. E di questa convinzione, che perdura con la stessa costanza nella mia città nativa da oltre 25 anni dopo che l'omicidio del Cancellieri è avvenuto, il Governo del Re non può non tener conto!

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha detto non esser possibile la revisione del processo, ed io in questo sono d'accordo con lui per la semplice ragione, che, essendo morto il Fanesi, il Codice penale vieta l'esaurimento di questa benefica procedura; ma, appunto perchè non è possibile la revisione, io invoco il beneficio della grazia sovrana.

L'onorevole sotto-segretario di Stato ha aggiunto non poter ancora il Governo presentare la domanda di grazia al Re, perchè il Federiconi, evaso dal bagno di Nisida, si recò con altri in Sicilia, dove fu condannato per altri reati. Orbene, io dico all'onorevole sotto-segretario di Stato: verissima la evasione del Federiconi dal bagno di Nisida; vero che egli, evaso dal bagno con altri 4 o 5 forzati siciliani, fu costretto, perchè non aveva da vivere, a seguire costoro, ma vero

anche il fatto che, se davanti alle Assisie di Trapani, difensore il collega Mauro, che allora faceva le prime armi in avvocatura, il processo ebbe seguito e gli autori di vari ricatti furono condannati, ciò avvenne semplicemente perchè il Federiconi, anima onesta, non si volle prestare a negare i delitti dei suoi compagni, tutte invece confessando le lordure alle quali egli era stato costretto ad assistere senza però parteciparvi.

Presidente. Onorevole Monti-Guarnieri, i cinque minuti sono passati.

Monti-Guarnieri. Sono ossequente al suo monito, onorevole presidente, ed ho finito.

Il fatto della evasione del Federiconi pare a me che non possa essere portato quale argomento atto ad allontanare dal capo di questo giovane il beneficio della grazia sovrana.

Onorevole sotto-segretario di Stato, si metta Ella nella condizione di questo giovane disgraziato... (*Ilarità*) che sconta da 25 anni un delitto non suo; e si persuada, che, se dopo tanti e tanti anni verrà la grazia sovrana, essa verrà tanto più benedetta quanto più lungamente invocata. (*Commenti*).

Presidente. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Cereseto al ministro delle finanze « per conoscere se intenda proporre provvedimenti per favorire e proteggere la distillazione e il consumo dei vini di minore forza alcoolica e soggetti a facile deterioramento. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze.

Vendramini, *sotto-segretario di Stato per le finanze.* Nel rispondere alla interrogazione dell'onorevole Cereseto per quanto mi è possibile nel modo più completo, io debbo cominciare dal farmi la domanda, se i provvedimenti invocati con la interrogazione, tendano a ricostituire un sistema di legislazione che è cessato fino dal 10 dicembre 1894, oppure se quei provvedimenti mirino soltanto ad ottenere disposizioni speciali in vista delle condizioni eccezionali della industria enologica in quest'anno. Se si trattasse di aumentare gli abbuoni che attualmente sono concessi alla distillazione dei vini, dovrei subito dichiarare che non sono allo studio provvedimenti di sorta, anzi che l'assetto ottenuto dalla legge sugli spiriti, è tale da sconsigliare provvedimenti nuovi diretti ad invertire le condizioni fatte all'industria della distillazione; e ciò specialmente per non

creare concorrenze, per non rinnovare i conflitti altra volta deplorati fra gli industriali, data la diversità delle materie prime e la diversità dei prodotti che possono ottenersi con la distillazione dei vini e con la distillazione delle sostanze amidacee o zuccherine.

Resterebbe dunque da vedersi se provvedimenti precari possano occorrere per le qualità e le quantità del prodotto del vino nell'ultimo anno 1898. Fino ad ora notizie tali da consigliare disposizioni nuove intorno a questa materia non ne abbiamo e quindi sarebbe anche intempestiva una dichiarazione, la quale tendesse ad assicurare che nuovi provvedimenti saranno dati, oppure ad escludere la possibilità che simili provvedimenti vengano posti allo studio.

È questa la risposta che io posso dare, allo stato delle cose e in presenza dei fatti che sono a cognizione dell'amministrazione delle finanze. E credo che, specialmente con la riserva fatta di un eventuale studio, se circostanze nuove lo giustificheranno, l'onorevole Cereseto vorrà dichiararsi soddisfatto delle spiegazioni che ho avuto l'onore di dargli.

Presidente. L'onorevole Cereseto ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario per le finanze.

Cereseto. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze della risposta cortese, che mi ha data.

Io, veramente, non intendeva di domandare ora un provvedimento definitivo, nè che si rimaneggiasse ora la legge sugli spiriti, per quanto questo possa essere un desiderio giusto. Io voleva che si tenesse conto delle circostanze speciali del prodotto inferiore di quest'anno, aggravato ancora dalle condizioni che sono fatte ai vini deboli dal recente trattato con la Francia.

È una questione questa di una notevole importanza, che meriterebbe una discussione più ampia di quella consentita ad una interrogazione, come questa che ho presentato a nome mio e del collega Calissano.

Giova prima di tutto tener presente questo: il trattato di commercio con la Francia, se ha lievemente favorito i vini forti, in confronto della precedente tariffa con la Francia, ha, invece, danneggiato, se fosse stato ancora possibile, i vini deboli, che sono di gradazione inferiore a 11 gradi.

Molte illusioni si erano fatte su questo trattato con la Francia. Si è creduto per un certo tempo che i vini del Piemonte, della Toscana e altri, che sono vini buoni, ma non molto forti, potessero avere uno sbocco maggiore verso le frontiere della Francia; e invece è stato provato che, riguardo ai vini deboli, si stava meglio quando si stava peggio.

Una volta, per i vini di una gradazione inferiore a 11 gradi, vi era con la Francia un dazio di frontiera proporzionato ai gradi: di guisa che il vino di 7 gradi meno un decimo pagava 7.20, mentre ora paga 12; il vino di 8 gradi meno un decimo pagava 8.40, e ora invece paga 12; il vino di 9 gradi meno un decimo pagava 9.60, ed ora paga 12; il vino di 10 gradi meno un decimo pagava 10.80 ed ora paga 12; il vino di 11 gradi meno un decimo pagava 12, come pagherà adesso.

Il vantaggio del nuovo regime doganale comincia dal vino che ha una gradazione superiore a 12 gradi, ed è un vantaggio non molto rilevante, perchè la diminuzione dei dazi non è notevole nemmeno pei vini di molta forza alcolica.

Di fronte a questo vantaggio, che è insignificante anche per i vini forti, abbiamo il danno sicuro della concorrenza aperta ai vini francesi col dazio di favore di 5.75 per i vini in fusti e di 0.60 alla bottiglia pei vini fini.

Io avevo presentato nella discussione del trattato di commercio con la Francia un ordine del giorno, allo svolgimento del quale, per riguardo alla giusta impazienza della Camera, ho rinunciato, anche perchè l'onorevole presidente del Consiglio aveva dichiarato di accettarne il concetto e aveva promesso di tenerne conto.

Quest'ordine del giorno suonava così: « La Camera invita il Governo a studiare i provvedimenti opportuni per proteggere i generi esclusi dal beneficio del progettato accordo internazionale colla Francia, o danneggiati dal detto accordo. » E mi volevo riferire di preferenza ai vini deboli, specialmente a quelli danneggiati dal nuovo trattato.

Ora, di fronte al fatto che ai vini deboli sono maggiormente chiuse le vie dell'estero, il Governo ha maggiormente il dovere di proteggere questi vini, almeno nel commercio coll'interno.

Le protezioni che io domando al Governo

sono di ordine diverso, e spero, dopo le cortesie parole dell'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze, che il suo affidamento si concreterà al più presto possibile nel campo dei fatti.

Quest'anno abbiamo una produzione scadevole più dell'ordinario, e fra un mese o due vi saranno lagnanze per il vino debole, che fatalmente si guasterà e dovrà essere portato nelle distillerie.

Se noi manterremo il semplice beneficio del 15 per cento per i vini da distillarsi, quel vino non potrà essere distillato e sarà una ricchezza che andrà perduta. Non si preoccupi troppo il ministro della concorrenza allo spirito di cereali; deve preoccuparsi pure del diritto che hanno i produttori che i vini deboli vengano utilizzati nella distillazione.

Io non voglio un beneficio del 25 per cento, come era nella legge del 1894, mi contento anche di meno; ma vorrei che questo problema fosse studiato con quell'amore che l'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze pone in tutto quello che riguarda l'interesse della finanza e dell'agricoltura, che possono qui far causa comune.

E vengo ad un altro ordine di considerazioni. Poichè sono in argomento, voglio accennare ad un provvedimento che assai vagheggio e che potrebbe tanto giovare al maggior consumo dei vini per l'interno.

Mentre alla frontiera vige il principio, che il vino paga in ragione della sua forza alcoolica, nell'interno il vino paga sempre un dazio di consumo uguale, qualunque sia la sua forza.

Una sola distinzione è fatta in ragione non del contenuto ma del contenente, secondo che si tratta di vino in fusti o in bottiglie; ma questo è un altro inconveniente che io segnalo e che fa tanto danno all'industria dei vini in bottiglie, appena nascente.

Il sistema del dazio fisso e costante, che può essere comodo per la rapidità delle operazioni daziarie, è altrettanto ingiusto per i consumatori e i produttori, e dannoso per i contribuenti e per l'erario. Vi è infatti una grande differenza tra il vino a 15 gradi e quello a 9 gradi; e pare impossibile che al giorno d'oggi ancora si persista, nei grandi centri di popolazione, a tassare con la mede-

sima tariffa i vini di 15 gradi e quelli di 9 gradi.

Io non desidero certamente che si trasporti la procedura delle dogane nei dazi di consumo, perchè sarebbe impossibile, all'entrata nei Comuni, verificare il grado alcoolico di ogni damigiana di vino: ci sarebbe da perdere tempo e danaro. Ma io non comprendo come per le partite grosse, per cui il contribuente può del proprio anticipare le spese della verifica del grado alcoolico, si neghi questo beneficio.

E sapete quali sono le conseguenze di questo trattamento enormemente ingiusto? Le conseguenze sono queste: che voi recate un danno all'erario, perchè il vino di 15 gradi, mescolato con acqua e portato a 10 gradi, viene a pagare 5 lire, mentre il vino di 10 gradi, naturale, ne paga 10. Ed allora avete questo, che il vino buono paga metà di quello che pagherebbe il vino debole, il quale perciò non entra, e resta fuori delle porte. Dimodochè nei grandi Comuni chiusi il più grande concorrente dei vini deboli è l'acqua, poichè nessuno ignora che fin adesso l'onorevole ministro delle finanze ha lasciato l'acqua esente da dazio.

Non vi è infatti taverniere ignorante che non sappia che questo è il modo più spiccio di sofisticare i vini. E così a danno dell'erario e dello stomaco dei consumatori, del vino che il poeta latino chiamò *cosa buona*, e dell'acqua che il poeta greco chiamò *cosa ottima*, sifa la cosa più triste, che è il vino annacquato, quando non è anche avvelenato!

Protegete i vini deboli: ecco la migliore legge contro la sofisticazione dei vini!

Presidente. Onorevole Cereseto, la prego di concludere!

Cereseto. Spero quindi che l'onorevole ministro terrà conto di queste mie raccomandazioni, non senza augurarmi che presto venga presentato anche un disegno di legge contro le sofisticazioni dei vini.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Carcano, ministro delle finanze. Dichiaro soltanto che prenderò in esame le osservazioni fatte dall'onorevole Cereseto.

Presidente. Sono così esaurite per oggi le interrogazioni.

Verificazione di poteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca la verificazione di poteri: Elezione contestata del collegio di Savigliano.

Do lettura delle conclusioni della Giunta, le quali sono per la convalidazione di questa elezione in persona dell'onorevole Donadio.

La discussione è aperta su queste conclusioni (*Pausa*).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, pongo a partito le conclusioni della Giunta.

(*Sono approvate*).

Salvo quindi i casi d'incompatibilità non conosciuti fino a questo momento, dichiaro convalidata questa elezione.

Discussione del disegno di legge per sovvenzioni ferroviarie.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge per disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

Talamo, segretario, legge. (*Vedi Stampato numero 90-A*).

Presidente. È aperta la discussione generale ed ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

Fili-Astolfone. Onorevoli colleghi, fu dato a me, dai firmatari dell'emendamento che abbiamo presentato all'articolo primo di questa legge, l'onore di svolgerlo, ed io ho accettato volentieri questo incarico, perchè delle ferrovie di quarta categoria io fui, se non il più fervente apostolo, uno dei più caldi sostenitori.

Membro della Commissione che ha esaminato questo disegno di legge, a me è doluto che essa mi abbia dato ragione a parole, ma me l'abbia negata coi fatti. È una magra consolazione, mi suggerisce un collega, e di questa troppo magra consolazione, come è naturale, non posso e non debbo contentarmi.

In favore delle ferrovie di quarta categoria io combattei in vario modo alla Camera, perchè la regione alla quale appartengo, è quella che ha subito le maggiori ingiustizie, e con dolore ancor oggi debbo ricordare, e quasi vorrei chiederne venia all'onorevole Branca, che mi spiace di non vedere qui, le roventi parole che io pronunciai quando,

facendo egli parte del primo Ministero Di Rudini, presentò il primo disegno di legge per la sospensione delle costruzioni ferroviarie. E dico con dolore; imperocchè oggi dovrei adoperare parole ancora più aspre specialmente contro gli autori della legge del 1897.

Dissi allora, e ripeto oggi, che le popolazioni tanto si sentono affezionate alle istituzioni e al Governo del proprio paese, quanto più il Governo e le istituzioni rispettano i loro legittimi interessi, ed i loro diritti acquisiti. Aggiunsi che, se in epoca non molto remota per noi, il Governo Borbonico fu stigmatizzato come la negazione di Dio, a coloro che non rispettano i solenni impegni presi verso di noi si può ripetere che sono la più evidente negazione d'ogni legalità!

Infatti quando una legge votata dai due rami del Parlamento attribuisce un diritto, quando il potere esecutivo in omaggio alla legge stanziava i fondi per una data opera, quando è prescritto persino il termine entro cui quest'opera deve essere compiuta, abbiamo il diritto di dolerci di quel Governo che ponendosi al di sopra della legge, la rinnega e la calpesta.

Se poi riguardando direttamente la materia che discutiamo, si considera il diverso trattamento fatto ad altre linee di quarta categoria in altre regioni, abbiamo ancora maggiormente il diritto di rammaricarci e protestare, poichè quella che interessa la nostra regione si è vista passare innanzi altre linee, che sono state persino promosse di categoria, e di cui non si faceva nemmeno il nome quando già era deciso che la nostra dovesse eseguirsi.

Non nominerò che due sole di queste linee, a titolo di ricordo storico, tanto più che, trattandosi di opere oramai compiute, nulla si può togliere a quelle popolazioni che furono così fortunate. Una è la Ovada-Asti, che non era stata classificata, e neanche nominata, ma che fu costruita, perchè ebbe la fortuna di essere patrocinata da un eminente uomo di Stato altrettanto tenace quanto autorevole; e se noi ci felicitiamo dei benefici ottenuti da quelle popolazioni, non per questo possiamo rassegnarci alla ingiustizia fatta alla nostra regione, che aveva una linea già classificata prima della Ovada-Asti. E qui sento ancora alto il sentimento della gratitudine pel ministro dei lavori pubblici del tempo, onorevole Saracco, che da 53 avrebbe consentito l'aumento sino a 55 milioni, ma

la Società Sicula esitò e la nostra linea rimase di là da venire.

Per la Lecco-Colico accadde ancora di peggio, poichè dalla quarta categoria essa fu passata alla seconda, e così fu costruita.

La legge del 1888 dispose i fondi per alcune linee di questa categoria tra cui, se non è delitto nominarla, noterò che si trovava inclusa la Castelvetro-Porto Empedocle con le diramazioni Naro-Canicatti e Favara Girgenti. Noti la Camera che la spesa per le linee di quarta categoria in totale era stata prevista per 89 milioni e che 55 di essi erano destinati alla Castelvetro-Porto Empedocle.

Quindi la maggior parte di quella somma era destinata a questa linea tra le più importanti, come quella che doveva completare la ferrovia di circoscrizione dell'isola stessa, e mettere in comunicazione tre provincie, cioè Girgenti con Trapani e Palermo, appena da pochi anni dotate di strade ordinarie.

E qui, o signori, sarà istruttivo per la Camera sapere che, nella legge per le Convenzioni ferroviarie (Tabella B) erano impostate per la linea Castelvetro-Porto Empedocle, le seguenti somme: 7 milioni nel 1892-93; 10 milioni nel 1893-94; 10 milioni nel 1894-95; 10 milioni nel 1895-96; 10 milioni nel 1896-97 e nel 1897-98, per il compimento della linea, 8 milioni. Ebbene, non ostante queste impostazioni e sebbene nel 1892 questa linea dovesse essere compiuta, ed aperta al pubblico, essa fu messa da parte e Governo e Parlamento (permettano i colleghi che lo affermi con rammarico) non hanno esitato a respingere le nostre domande tutte le volte che abbiamo chiesto l'applicazione pura e semplice della legge; mentre noi abbiamo sostenuto oneri uguali a quelli di tutte le altre regioni e continuiamo a sostenerli.

Se le necessità del tesoro pubblico dovessero valere per tutti, noi piegheremmo il capo; ma se esse debbono servire di mezzo per eludere le nostre speranze, ed i nostri diritti, io mi ribello ad una disparità di trattamento veramente odiosa. Infatti, mentre a noi si è negata l'applicazione della legge, si è aiutata sotto forma diversa la costruzione della linea del Sempione: è una linea utile, l'ho approvata anch'io, ma avrei desiderato di trovare nei miei colleghi la stessa equità a riguardo della linea Castelvetro-Porto Empedocle e sue diramazioni. Alla ferrovia del Sempione si danno, mi pare, 66 mila lire all'anno come

contributo annuale, un sussidio chilometrico di lire 3,000 per l'esercizio, e si sono concesse anche esenzioni doganali per l'entrata del materiale e per le tasse di registro, e bollo, che non sono lievi. Non ci opponemmo a quella spesa, perchè quel valico porterà a tre grandi centri dell'Alta Italia quel benessere che tutti dobbiamo desiderare di vedere crescere e prosperare.

Nè ciò solo, ma per citare un altro fatto fra i tanti che si potrebbero enumerare, segnalerò come in una seduta mattutina dello scorso luglio, si sottopose così alla sordina, senza rumori, alla approvazione della Camera un progettino di legge, di tre articoli, ma arrecante ben dieci milioni di spesa per la sistemazione dei torrenti nel Veneto. Ma era ministro del tesoro uno dei più brillanti e poderosi ingegni di quella benemerita, simpatica deputazione, l'onorevole Luzzatti Luigi!

E a noi si contesta ciò che legittimamente domandiamo, e con noi si lesina e si discute, dopo lo sperpero di miliardi in linee forse e molte certamente di discutibile utilità, e perciò di comodo e improduttive.

Ed a noi che siamo rimasti fra i diseredati, si chiude brutalmente la porta, rimproverandoci l'impazienza non solo ma gli effetti di quelle cattive amministrazioni che, chiudendo tutti e due gli occhi sugli insidiosi preventivi, in molti casi, come per la galleria dei Giovi, permisero il decuplo del costo, di cui ora, con sovrana condannabile ingiustizia, si vogliono fare subire a noi unicamente le disastrose conseguenze.

E si ha il coraggio, per la costruzione della nostra linea, con lo scopo di far paura ai timidi e decidere gl'incerti, di evocare lo spettro del dissesto finanziario, come se lo Stato non dovesse curarsi della soddisfazione dei legittimi interessi delle popolazioni, anche indipendentemente da criteri finanziari.

E i nostri colleghi i quali hanno sostenuto l'importanza, e l'utilità di questo valico perchè non si muovono, perchè non debbono essere giusti ed equanimi verso noi e forzare la mano al Governo il quale, come ha provveduto ad altri interessi, deve provvedere anche a tutti quelli che ha per la legge assunto l'impegno di tutelare? Ma non basta ancora.

Notino gli onorevoli colleghi che, i fatti ai quali accenno trovano dolorosa conferma

negli stati consuntivi e nelle leggi di liquidazione approvate dal Parlamento.

Quella nostra linea, come notai, era stata preventivata per una somma di 55 milioni, e la convenzione relativa sarebbe stata firmata, se chi dirigeva la società Sicula non avesse avuto un momento di infelice esitazione. Il ministro che proponeva la convenzione fu lo stesso che propose la convenzione per la Ovada-Asti: e devo notarlo ancora una volta a sua lode, si mostrò disposto a farla approvare, ma egli non credette di consentire a pretese che gli studii posteriori chiarirono non lontane dal vero. Ebbene nuovi studii ordinati dal Governo portarono la cifra del preventivo da 55 a circa 36 o 38 milioni. Se questa cifra non è esatta, il ministro mi corregga, ma presso a poco dev'essere quella. Dunque il Governo ha avuto un vantaggio di parecchi milioni; ed io domando: questa prima economia non deve incoraggiarlo a ricercarne altre? (*Interruzioni*).

Onorevole ministro Lacava, voi sapete che le popolazioni di Sciacca, Menfi, Santa Margherita, Sambuca Zabut, Caltabellotta, Ribera, Naro, Favara della Provincia di Girgenti e di altri popolosi ed industri centri interni della stessa Provincia, sono assolutamente tagliate fuori da ogni comunicazione ferroviaria. Forse che gli abitanti di quei Comuni sono gli iloti d'Italia? E forse perchè appartengono a contrade fino alle quali lo sguardo del Governo difficilmente si è spinto, a quelle infelici regioni si nega perfino di fare una agitazione legale? Infatti, non appena il giusto risentimento di quelle popolazioni viene a manifestarsi, cadono su di esse i fulmini di Giove, e si sciogliono le amministrazioni comunali e loro si dice: basta, voi avete il dovere di pagare e noi il diritto di farvi tacere!

Ecco come si governa col paterno bastone! (*Interruzioni - Mormorio*). Proprio così: ed è inutile che vi meravigliate. Se volete, potete consultare gli Atti Parlamentari e troverete nell'elenco dei decreti che il Ministero comunica alla Camera dei comuni sciolti, cosa che, se non fosse vera, parrebbe incredibile. Ora, quando si sciogliono le rappresentanze legali dei comuni, e si nega loro perfino il diritto di chiedere l'esecuzione della legge, ma, per Dio! trovate voi una frase che sia meno aspra e dura della mia e sostituitemela a quella colla quale affermo che si governa col paterno bastone. E ci qualificate ribelli?

e ci trattate come gente fuori legge? E sarà forse per questo che, ad ogni stormir di foglia che avvenga in Sicilia, voi v'impaurite e vi apprestate a trattarci colla forza?

Ed è naturale! Noi vi domandiamo l'esecuzione della legge, ve la domandiamo re-missivamente, vi supplichiamo, ci rivolgiamo ai poteri costituiti dello Stato, facciamo insomma tutto ciò che è legalmente ammesso; voi ci mettete il bavaglio: e considerandoci come una quantità trascurabile ci negate ogni cosa.

Ma, che cosa volete? Con la nostra natura vulcanica è naturale che avvengano esplosioni contro chi, così facendo, provoca le nostre popolazioni alle quali riesce amaro il diniego della giustizia.

Onorevole ministro, voi eravate presidente dell'altra Commissione per l'esame del disegno di legge di cui fu relatore l'onorevole Buttini e ricorderete le mie insistenze che voi, onorevole ministro, con quella abilità che vi distingue, cercavate di attutire. Il relatore, che pure mi lusingava, mi fece la platonica concessione di riconoscere che il diritto di quella linea era sacrosanto, che noi avevamo un diritto inconfutabile, perchè nessun'altra linea, onorevole ministro, è stata rimandata che avesse impostati, come l'ebbero la Castelvetro-Porto Empedocle e le sue diramazioni Naro-Canicatti, Favara-Girgenti, i fondi. Ma è pur vero che nulla si fece, e che non fu dato a noi alcun mezzo per quella linea di richiamare il Governo allo adempimento del proprio dovere.

Eppure nella relazione Buttini si afferma che la Castelvetro-Porto Empedocle, colla Naro-Canicatti-Favara-Girgenti, è d'importanza superiore a quella di molte delle linee già costruite.

La relazione soggiungeva che la classificazione e la iscrizione dei fondi significava la realtà per queste linee e soltanto una speranza per le altre non classificate; che le linee classificate, e per le quali esistevano le impostazioni avevano un vero, e proprio diritto *acquisito* che Governo e Parlamento non potevano disconoscere e con questo diritto una innegabile condizione *giuridica* che solo colle più manifeste ingiustizie si poteva distruggere.

La stessa relazione concludeva, che nel trattamento di favore dovevano certo includersi i tronchi di linee già classificate collegati con

quelli in esercizio, fra i quali vanno annoverate le diramazioni Naro - Canicatti - Favara-Girgenti.

La Commissione attuale, poi, ha scritto:

« E non mancarono proposte di portare a lire 8,000 il massimo del sussidio per una delle più importanti fra esse, cioè per la Castelvetro-Porto Empedocle e diramazioni Naro-Canicatti e Favara-Girgenti. Di fronte al reciso rifiuto opposto dal Governo di elevare, neppure eccezionalmente, il massimo consentito dalla Camera nella passata Sessione, la vostra Giunta stimò savio consiglio non spingere le cose agli estremi; ma, pur adottando per codeste linee la misura di sussidio proposta, fu di avviso tener fermo rispetto ad esse il disposto dell'articolo 2 della legge del 1897 così concepito:

« La spesa occorrente per l'appalto di linee o tronchi di linee indicati nell'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 sussidi dovuti dalle Provincie e dai Comuni a norma della presente legge. »

Il concetto adunque si può sintetizzare in poche parole: rimando di costruzione per la legge Branca, per l'articolo 3 della legge Prinetti, sussidio di lire 5000 con concessione all'industria privata, e con questa che discutiamo, ritorno alla costruzione diretta dello Stato, provvedendo però volta per volta con legge speciale; e così continuerà il sistema di non eseguire la legge, e di misconoscere il diritto.

Eppure, in questa Commissione, io novero molti altri amici; l'onorevole Chimirri pieno di affetto verso di me; e l'onorevole Torraca, quando mi udiva accennare le ragioni per cui domandavo l'esecuzione della legge del 1888 mi osservò: avete ragioni da vendere mio caro collega; ma non ci sono i mezzi. Laonde io dovetti persuadermi che avrei invano lottato.

La Commissione consacra due o tre paragrafi nella pregevole relazione per lenire un diniego tanto più giudaico, quanto più larvato. E che cosa mi si dice: sapete, la vostra ferrovia non entra in questa legge. Ma spiegatemi adunque in qual legge voi la collo-

cherete. Forse in quel famoso articolo 2 della legge Prinetti?

Torraca. Chiedo di parlare.

Fili-Astolfone. Abbiate almeno la bontà di spiegarmelo. Io ho diritto di sapere in che maniera intendete provvedere a questa linea. A chi dobbiamo reclamare, qual legge dobbiamo invocare, perchè questo diritto non ci sia contrastato? Vorrete lasciarci nel limbo? (Bravo!) Ho avuto, è vero, molte buone parole, e chi sa che cosa in questo momento rumina la mente feconda dell'onorevole ministro dei lavori pubblici per rispondermi; ma il dilemma ormai non consente scappatoie, e bisogna che si esca dall'equivoco. Ed a lui ripeto la domanda: che cosa volete fare di questa benedetta linea? Parliamoci chiaro una volta. Abbiate il coraggio di dire che verrete a chiedere la revoca della legge, e lasciandoci giudici di questa revocazione, riservate altresì a noi il diritto che abbiamo di stigmatizzare l'atto vostro. Ma finchè la legge esiste, finchè il Parlamento non la revoca, troppi sono gli arbitrii coi quali fate continuare la delusione di popolazioni che noi, rappresentanti di esse, non ci sentiamo più l'animo, nè il modo di trattenerne nei risentimenti loro fatti più acerbi dalle continuate ipocrisie. Ci direte dunque questa fatale parola? Noi la provochiamo, onorevole ministro: imperocchè nella Provincia della cui rappresentanza politica io faccio parte, la sovrainposta è addirittura insopportabile ed è la quarta fra quelle nelle quali l'aliquota oltrepassa, e di molto, il limite legale. Questa Provincia fra le più gravate è la quarta, eppure ha contribuito e contribuisce, appunto per la legge del 1879 e del 1885, e si è sobbarcata a pagare il concorso del decimo perchè non possiate dire che siamo stati noi ad offrirvi ragione dell'abbandono della linea.

Ma un nostro collega del settentrione, con melliflua voce, e quasi a mio conforto, mi sussurra che non c'è quella sola linea in condizioni disgraziate.

Ma, onorevole collega: (e non vi nomino per farvi grazia ed evitare fatti personali) il dire che vi sono anche altre linee nelle condizioni disgraziate della Castelvetro-Porto Empedocle, non è una ragione e non può infirmare il diritto acquisito di fronte a tutte. Già non sono molte più in quella condizione (Commenti), perchè alcune sono state costruite. Lo so che ci sarebbe la Ventimiglia-Cuneo

ancora da costruire; ma io, a questo proposito, non ho davvero l'autorità dell'onorevole Biancheri, ma se l'avessi non esiterei d'impiegarla per spingere il Governo apertamente al maggior rispetto della legge.

E mi compiaccio notare che di fatto sono i due estremi d'Italia che ancora oggi debbono lottare per difendere la esecuzione della legge, e debbono congiungersi non per domandar favori o privilegi, ma a rigorosa esecuzione della legge.

Ghigi. Anche la media Italia.

Fili-Astolfone. La media Italia non è mancante di ferrovie. Essa, se non ne abbonda, ha una costruzione fatta razionalmente e non può paragonarsi alla nostra. Lasciamo adunque i confronti sempre odiosi.

Ghigi. I confronti sono a vostro vantaggio.

Gallo. Questo poi no!

Fili-Astolfone. Io notai già, che degli 89 milioni preventivati per le ferrovie di 4ª categoria, 55, ossia più della metà, erano per la linea Castelvetro-Porto Empedocle e sue diramazioni, locchè attesta la riconosciuta maggiore importanza di questa su tutte le altre linee, giacchè essa, come rilevai, pone in comunicazione tre Province e attraversa giacimenti zolfiferi che, se non altro, rendono proficuo l'esercizio. E questo riflesso non è senza valore, imperocchè abbiamo certe linee della rete Mediterranea quasi passive, ma ne abbiamo remunerative in Sicilia, appunto perchè là il traffico ed il commercio hanno raggiunto un certo sviluppo. Ebbene, ormai, molte delle linee della 4ª categoria sono costruite. Non vi parlo della Colico-Lecco che persino saltò in 2ª categoria; e mentre per la Castelvetro-Porto Empedocle e le sue diramazioni, si stornarono i fondi a beneficio di altre linee come la Sparanise e le ferrovie dei Castelli Romani, ed anche della Circumetnea in Sicilia, la sola linea dimenticata, e che avete ripudiata, è la Castelvetro-Porto Empedocle e le sue diramazioni. E quindi non si dica che il fatto della esistenza di altre linee ancora non costruite, possa acquistare l'animo nostro o menomare il diritto delle nostre popolazioni.

Ed aggiungo che nella diversità dei casi, ed ove le condizioni ed i diritti non sono identici non è possibile l'applicazione della stessa regola, imperocchè, giova ripeterlo, noi per legge, abbiamo acquisita una condizione giuridica che nessun'altra linea può vantare,

e nessuno potrebbe contrastarci. E l'emendamento da noi proposto trova la sua ragione di essere in tale singolare condizione giuridica, ma la Commissione a cui l'aveva prima presentato chiamò nel suo seno il ministro: ma questi credette di rispondere che non si sapeva in quale mare si poteva imbarcare; che questa legge non concerneva la Castelvetro-Porto Empedocle, che molte altre linee erano nelle identiche condizioni, e che per conseguenza non poteva accettare il mio emendamento.

E l'emendamento era molto semplice e diceva: se, indistintamente, per tutte le linee esistenti, o nate per via, ma non preesistenti alla nostra, ammettete che possa arriversi ad un sussidio chilometrico di seimila lire quando sieno nelle condizioni che stabilisce la legge, per quelle linee, poi, come la nostra, che avevano già uno stato giuridico precedente a queste, volete voi fare un trattamento uguale che sia alla stregua di quello delle ultime linee che sono state improvvisate e non hanno uno stato di legittima prelazione? (*Il deputato Prinetti va a parlare con l'onorevole ministro dei lavori pubblici*).

Ecco l'onorevole Prinetti che arriva in rinforzo all'onorevole ministro. (*Si ride*). Figuriamoci se poteva star seduto, mentre si parlava della nefasta legge che porta il suo nome. (*ilarità — Il deputato Prinetti seguita a parlare col ministro dei lavori pubblici*).

Onorevole Prinetti, ha rinforzato abbastanza l'onorevole Lacava? (*Interruzioni — Ilarità*).

Prinetti. Io dai ministri vado sempre per istruirmi; mai per dare loro istruzioni o lumi. (*Bravo! Bene! — Ilarità*).

Fili-Astolfone. Dunque, ripeto, la ragione del mio emendamento stava in questa osservazione che ho avuto l'onore di sottomettere alla Camera; vale a dire, che la nostra linea, se non è privilegiata, ha tuttavia, per legge, uno stato giuridico acquisito che Governo e Parlamento devono rispettare e quindi abbiamo proposto un emendamento nel quale abbiamo riassunto questo concetto, col quale domandiamo un sussidio chilometrico di non meno di 7 e di non più di 8 mila lire.

E qui prevengo un'obbiezione: ma questo sussidio sarà sufficiente ad allettare l'industria privata a costruire la linea che desideriamo? Onorevole ministro, questa non sarebbe una ragione per arrestarvi e fermarvi;

verranno fuori domande di concessioni e suffragate da sane speculazioni che assumeranno la costruzione? Per il momento la domanda sarebbe fuori posto. Del resto ogni esame e responsabilità rimangono a voi riservate. Forse, a rigore, il sussidio chilometrico dalle 7 mila alle 8 mila lire non corrisponderà all'interesse del capitale e non basterà; forse, avremo, poi, la questione dell'esercizio; ma voi oggi, per evadere alla nostra domanda e respingerla, non potete fare queste obiezioni.

E quando senza circonlocuzioni, ed in una forma perentoriamente chiara e stringente, vi abbiamo significato quale sia il nostro pensiero; quando vi abbiamo detto d'intendere come le necessità dello Stato non possono consentire a che questo costruisca direttamente la nostra linea, e ci riduciamo a chiedere, per così dire, un sussidio quasi equivalente al saggio del capitale, voi avete il dovere di secondare questa nostra proposta: perchè, altrimenti, non secondandola, voi verreste a violare, prima di tutto, la legge che ci dava il diritto di veder costruita la linea direttamente dallo Stato, e verreste poi a negarci coll'attuale legge un sussidio chilometrico che non ci tolga del tutto la speranza di vedere costruita la ferrovia.

Noi, onorevole ministro, avremmo anche compreso che il Governo ci avesse detto: non è possibile fare la ferrovia a scartamento ordinario e affrontare ora tutta la spesa. Ma non far nulla, ed elevarvi al di sopra della legge, e trincerarvi nelle strettezze del bilancio dello Stato, è cosa che ci dà il profondo rammarico di notare che abbiamo un Governo il quale, non eseguendo le leggi, si mette al di sopra dello stesso potere legislativo.

E giacchè mi trovo a parlare, dirò un'altra parola relativamente ad un altro emendamento. Io credo che le sovvenzioni, qualunque esse sieno, dovrebbero esser date al netto: imperocchè altrimenti ostacolerete il sorgere ed il costituirsi delle sane speculazioni. Quando voi date una sovvenzione e sotto qualunque forma ne riprendete poi una parte fra ricchezza mobile ed altre spese, voi difficilmente troverete il capitale che vi segna. Voi farete una legge; mostrerete di avere buone intenzioni; ma non otterrete il conseguimento del fine che noi tutti ci proponiamo.

E ci sarebbe da dire un'altra cosa, onorevole ministro. In uno degli articoli della

legge, voi avete stabilito (e la Commissione ha accettato) due condizioni: cioè che per avere questo sussidio nel primo caso dell'articolo 1° il costo non deve oltrepassare una determinata cifra; e che se, completando, congiungono più direttamente reti esistenti o conducono a porti di mare, queste ferrovie devono mettere in comunicazione prima i minori centri. Ora, di queste due condizioni, voi non potete raggiungerne che una.

Infatti è chiaro che difficilmente la prima disposizione di legge potrà trovare applicazione e che sarebbe sufficiente restringerla al caso di linee che congiungendo completamente una linea, o conducano ad un porto di mare. Il resto dell'articolo può dirsi esplicativo, ma non prescrittivo.

Relativamente alla spesa per linee per le quali gli studi sono fatti e il cui costo chilometrico è noto, io penso che la spesa sarà quella che sarà: altrimenti, pretendendo che rimanga quella condizione, per noi avrebbe purtroppo un altro significato negativo per la concessione del sussidio proposto.

E se è così, che cosa dobbiamo sperare?

Io vorrei che l'onorevole Lacava, che è fra gli uomini politici più sagaci, pensasse che non è lecito, sol perchè le distanze sono così lunghe, sol perchè siamo all'ultimo lembo d'Italia ed attaccati come crostacei ad uno scoglio, di negarci ciò che è nel diritto nostro di chiedere.

Che cosa avete fatto e intendete di fare per noi? Eppure noi non fummo amici della ventura! Ci regalerete un altro Governo eccezionale forse? Vi fummo consegnati una volta: e voi, onorevole Lacava, intimo amico nostro, credeste fosse utile che avvenisse così.

Che cosa fece il commissario in Sicilia in rapporto alle opere pubbliche?

Voce. Fece le elezioni.

Fili-Astolfone. Lasciamo, onorevoli colleghi, la parte politica: non voglio entrarvi: essa potrebbe trascinarci fuori della discussione nella quale è bene restiamo.

Dunque che cosa fece il commissario civile, il quale costituiva per noi un governo eccezionale? Doveva darci dei buoni frutti amministrativi; almeno fu questa la ragione adottata da coloro che lo idearono.

Ebbene una sola cosa noi abbiamo avuto: la confusione nei bilanci comunali, sicchè le amministrazioni, la Giunta Provinciale amministrativa, il Consiglio di Stato e il Mini-

stero dell'interno non sanno come fare per provvedere ai bisogni locali.

L'intenzione potè essere buona: ma è certo che i fatti non corrisposero.

Perciò ripetiamo: che cosa pensate di fare? Riconoscerete il nostro diritto inconfutabile e sacrosanto? Vi ravvederete, o sarete impetenti, nel negarci l'esecuzione della legge?

Pensateci: poichè qualche giorno, qualche brutto giorno, in qualche momento di sconcerto e di concitazione, gli animi possono esplodere e i milioni che ora non volete dare per la ferrovia dovreste spenderli in altro modo: ed il 1893 insegna! Il ricordo non dovrebbe essere perduto!

Evitiamo dunque le cause di perturbazione: mostratevi più ossequenti alla legge, e pensate che voi siete potere esecutivo e che non potete e non dovete innalzarvi su quello legislativo, e che alla legge voi dovete inchinarvi, ed ubbidire!

Voi dovrete conoscerci, voi che siete nato in luogo non molto distante dal nostro vulcano. Il popolo siciliano è buono, ma fiero, e insofferente degli arbitri, da qualunque parte vengano.

Onorevole Lacava, se voi vorrete meglio approfondire le disposizioni di questa legge, saprete risponderci; ma se vorrete chiudere gli occhi e la mente alla ragione, fate pure; però riflettete che la cenere può coprire non spegnere il fuoco, e che la giustizia, pur camminando lenta, arriva.

Io ho finito. Credo di avere interpretato il sentimento dei miei colleghi, che con mirabile sentimento di solidarietà di cui li ringrazio, onorarono il mio emendamento della

loro firma; noi abbiamo creduto di compiere un dovere verso i nostri rappresentati, e di non aver chiesto nulla al di là dei limiti della legge.

L'onorevole relatore ha introdotto una disposizione, colla quale si dice che si richiama con efficace vigore l'articolo 2 della legge, dell'onorevole Prinetti, il quale (*Interruzioni*) dovrebbe essere assai imbarazzato se dovesse spiegarne la portata.

Prinetti. Io non sono mai imbarazzato.

Fili-Astolfone. Lo so, ed è questo che lo distingue dagli altri. Non posso far torto alla sua volontà, ma parlo dal mio punto di vista, e replico che dovrebbe essere imbarazzato se dovesse precisare il significato della sua legge. Ma, a che discorrere di questo articolo se, discutendosi la legge Prinetti, fu detto che essa non contemplava la nostra linea? Ma la Commissione e l'onorevole relatore, non potendo sottrarsi al dilemma da noi proposto, o *sussidio privilegiato*, o costruzione diretta, hanno creduto conservarlo, ed esplicitarlo. A che prò se le finanze dello Stato non ci danno affidamento e se a noi manca ormai la fede nelle leggi?

È per queste ragioni che ho proposto l'emendamento che ho avuto l'onore di svolgere, a nome di molti miei colleghi della Sicilia, e che con me s'interessano della nostra regione. Io voglio augurarmi che il Governo vorrà ponderare questo nostro emendamento; egli ci darà la risposta che crederà: e pel rispetto che debbo al Governo del mio paese, spero che sarà ancora in lui alto il sentimento della giustizia e della imparzialità. Ad ogni modo ho detto *caveant consules!* (*Bravo! Bene! — Congratulazioni.*)

Tabella B.

Assegni per la costruzione di strade ferrate di quarta categoria.

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	1892-93	1893-94	1894-95	1895-96	1896-97	1897-98	Totale degli impegni per ciascuna linea
4^a Categoria.								
1	Cremona-Borgo S. Donnino	1,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	»	»	7,000,000
2	Adriatico-Fermo-Amandola	»	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	5,000,000
3	Monza-Besana	»	»	500,000	500,000	500,000	500,000	2,000,000
4	Besana-Oggiono	»	»	500,000	500,000	500,000	500,000	2,000,000
5	Cento S. Pietro in Casale	»	»	»	»	750,000	750,000	1,500,000
6	Fano-Santa Barbara	»	»	750,000	750,000	1,500,000	»	3,000,000
7	Sondrio-Tirano	»	1,000,000	1,000,000	1,500,000	1,500,000	1,000,000	6,000,000
8	Lecce-Francavilla	»	1,000,000	1,500,000	1,500,000	2,000,000	2,000,000	8,000,000
9	Castelvetro-Porto Empedocle con le diramazioni Girgenti-Favara e Naro- Canicatti	7,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	8,000,000	55,000,000
	Totale . . .	8,000,000	15,000,000	17,250,000	17,750,000	17,750,000	13,750,000	89,500,000

Presentazione di una relazione.

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

Tecchio. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge: Autorizzazione di spesa per la pubblicazione degli atti della Repubblica Veneta.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata.

Presidente. Si riprende la discussione del disegno di legge per sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Majorana Angelo.

Majorana Angelo. Mi affretto a dichiarare che in mancanza di meglio (la frase è proprio questa: in mancanza di meglio) io accetto il disegno che oggi si discute. Sento anche il dovere di aggiungere che tanto l'onorevole Lacava quanto l'onorevole Chimirri, ci danno un lodevole e purtroppo non frequente esempio di coerenza; poichè entrambi, l'uno dal banco dei ministri e l'altro da quello della Commissione, come relatore, vengono oggi a proporre l'attuazione di quelle stesse idee che da semplici deputati han sempre sostenuto.

Approvo dunque il disegno di legge, che pur non costituisce il mio ideale: spiegherò poi le mie osservazioni e riserve e proposte. E poichè ho presentato un emendamento, ad un punto che parmi di molta importanza, lo raccomando all'onorevole ministro, alla Commissione ed alla Camera, senza che perciò il mio giudizio, complessivamente favorevole alla legge, venga ad esserne sminuito od offeso.

Svolgerò brevemente il mio pensiero. Il principio cui questa legge si informa, è quello già consacrato nella nostra legislazione e che anzi può dirsi oramai essere il nostro diritto comune ferroviario, in materia di costruzioni: vale a dire che non si possano più costruire ferrovie, altrimenti che per iniziativa privata, col sussidio dello Stato.

Quel vecchio contrasto che per tanto tempo si è svolto fra le due tendenze, da un canto l'attività di Stato, dall'altro l'attività privata, relativamente all'esercizio delle ferrovie, si è manifestato e manifesta anche per quel che si riferisce alle costruzioni.

Ma io dichiaro che se può esservi, in teoria, argomento di dubbio per l'esercizio, non ve ne dovrebbe essere per le costruzioni: le quali, realmente, come tutte le imprese di stretto carattere economico, meglio sarebbero condotte dalla privata attività. Ma in poche cose come in questa le teorie contraddicono ai fatti; o piuttosto, quelle debbono piegarsi avanti a questi. Le condizioni economiche e finanziarie d'Italia, di fronte alla necessità di risolvere in pochi decenni un gravissimo problema ferroviario, cominciando *ex novo* le costruzioni, che prima mancavano in modo quasi assoluto, han fatto sì che non si è potuto provvedere alle costruzioni medesime, in altro modo che con l'esclusiva opera dello Stato.

Siamo anzi, in questo sistema, arrivati ad un punto, a cui le finanze dello Stato e la economia della nazione, se opportunamente interrogate, non avrebbero consentito che si giungesse.

Però fino dal 1873, a proposito delle ferrovie venete, voi lo sapete, si affacciò nella nostra legislazione il concetto della costruzione privata col sussidio dello Stato: concetto che si insinuò, dapprima, per una misura assai breve di tempo (trentacinque anni) e ben limitato per la durata del sussidio stesso (mille lire a chilometro): laonde non se ne ebbe alcun pratico risultamento.

Nel 1887 si dovette andare più oltre: e l'onorevole Saracco sentì il dovere di raccogliere il germe rimasto sterile, e fecondarlo, così da accrescere, con apposita legge, l'ammontare del sussidio a 3,000 lire estendendone la durata fino a 70 anni.

Ma neanche ciò fu sufficiente, poichè come tante volte è stato rilevato, di quella legge poche linee han potuto approfittare: basti dire che, in base ad essa, appena 350 chilometri si sono potuti costruire in dodici anni circa! La necessità di accrescere e allungare il sussidio è stata sempre manifesta; e la Camera, per bocca di molti suoi insigni componenti, anche dei più rigidi custodi della finanza, l'ha fatto sentire più volte. Varii progetti sono stati elaborati e qualcuno anche

presentato e discusso; ma nessuna legge è andata finora in porto, ove si eccettui quella del 1897, dovuta all'onorevole Prinetti; il quale accogliendo il principio della costruzione per iniziativa privata, ma col sussidio da parte dello Stato, estese un tal principio anche a quelle linee, per le quali la costruzione, grazie a precedenti classificazioni legislative, avrebbe dovuto esser fatta dallo Stato.

E qui sento il dovere di altamente affermare che non parmi giusto, dirò di più, non parmi onesto, che la inversione nel sistema di provvedere alle costruzioni ferroviarie, debba pregiudicare, anzi offendere, i diritti già acquisiti.

A tale proposito non ho che da sottoscrivere pienamente a quanto ha detto testè l'amico Fili-Astolfone. Poichè vi sono alcune linee, riconosciute indispensabili per legge (come è quella importantissima Castelvetro-Porto Empedocle che è qui venuto a difendere l'onorevole Fili-Astolfone con frase tanto colorita quanto era richiesto dalla bontà e giustizia della causa) e per le quali il Parlamento, lo Stato, la legge si sono già impegnati, occorre mantenere la promessa.

Se oggi, per considerazioni di ordine generale, si è dovuto invertire il sistema di costruzione; se lo Stato non provvede più alla diretta costruzione delle ferrovie, ma soltanto interviene con un sussidio ad agevolare l'opera dei privati, io non voglio dire che queste nuove disposizioni non abbiano ad avere un valore retroattivo; affermo bensì che una certa ragione di preferenza, se non altro per la misura del sussidio, deve essere garantita a quelle linee che già erano state classificate.

Ecco perchè io assai volentieri accetto l'emendamento proposto dal collega Fili-Astolfone, quantunque non interessi direttamente le popolazioni, per le quali mi onoro di sedere qua dentro. Parmi però che esso comprenda un'opera di giustizia alla quale tutti abbiamo il dovere di contribuire!

Ma dopo il trattamento da farsi, quasi direi in modo *pregiudiziale*, alle linee classificate, viene ciò che contribuisce la maggiore importanza del presente disegno di legge, in quanto esso mira ad agevolare la costruzione di una serie di interessantissime linee complementari, mediante la concessione di un sussidio ammontante ad una cifra che è

venuta gradatamente crescendo. Dal limite infatti della legge del 1887, ristretto a lire 3000 e rimasto sterile, si è riconosciuta la necessità di salire a 4000, ed oggi la Commissione propone di arrivare fino a 5000.

Dichiaro che accetto questa misura, quantunque non mi soddisfi pienamente: e perciò avendo altri colleghi presentato proposte per aumentare la misura medesima, io le voterò assai volentieri. Parmi infatti che noi in Italia non abbiamo una rete ferroviaria quale dovrebbe aversi per le nostre condizioni economiche e politiche. Non voglio farmi eco di quegli sfrenati desideri che facilmente si manifestano, senza preoccuparsi in alcuna maniera del modo con cui realizzarli; ma credo di poter affermare che, anche restando nei limiti della più rigorosa tutela delle finanze dello Stato, nonchè della meglio intesa economia nazionale, la nostra rete ferroviaria appare così viziosa, così irrazionale, così monca, che urge (assai più che non urgano altri problemi dell'ora presente) la necessità di completarla, o meglio integrarla.

Acennerò ad una sola grande regione che conosco meglio delle altre: la Sicilia. Non possiamo non deplorare come nelle linee ferroviarie della nostra isola, la duplice preoccupazione di seguire il litorale da un canto e, dall'altro, di proseguire l'obbiettivo assoluto di raccordare i punti estremi delle grandi linee, abbia tagliato fuori una gran quantità di cospicui centri abitati. Vi è la famosa linea interna Catania-Palermo, per esempio, che attraversa il cuore della Sicilia, nella quale i nomi di città apposti alle stazioni ferroviarie, sono vere figure rettoriche: in certi casi, metafore; in altri vere e proprie ironie. (*Bene!*) Si corre lungamente attraverso a piani desolati, che danno un'idea ancora più triste che non sia la realtà, dei nostri latifondi; si passano le stazioni che portano pomposamente i nomi di città, la maggior parte delle quali sollevano ricordi cari ed illustri nella storia; tali città si cercano con lo sguardo, e a mala pena si trovano — quando pure si trovano — perdute giù nelle valli o su nei monti, a dieci, a quindici, a venti chilometri di distanza. Bel sistema, bel criterio di saggia politica abbiamo avuto, di costruire una nuova rete ferroviaria, lasciandone in disparte i centri abitati intermedi: in una regione nella quale la po-

polazione è agglomerata e non risiede nelle campagne!

L'onorevole Chimirri, nella sua relazione, ha saviamente accennato come, anche dal punto di vista finanziario, giovi il costruire linee complementari che, raccordandosi a quelle esistenti, le rendano più produttive.

E ciò a parte le considerazioni delle economie che ne verrebbero nei pubblici servizi, che pur sono tanto copiosi e costosi; del passaggio della manutenzione delle strade ordinarie alle Provincie, e via dicendo. Ma non è certo per dimostrare l'utilità delle ferrovie che io dovrò rompere una lancia in questa Aula. Continuando, invece, a discorrere della Sicilia e della sua deficientissima rete ferroviaria, dirò come indispensabile sia il costruire una linea, per cui tutta intera la zona ricchissima della parte più meridionale ed occidentale della provincia di Siracusa sia raccordata alla provincia di Catania, e propriamente alla stazione di Vizzini e Licodia. È tutta la così detta Contea di Modica, specialmente nei suoi tre grossi centri di Ragusa, Comiso e Vittoria, che dovrebbe essere riavvicinata non a Catania soltanto, ma al Continente, ma a tutte le grandi correnti di vita economica e morale.

Tuttavia v'è una linea, ancora più importante, che dovrebbe costruirsi, per cui Catania dovrebbe essere raccordata a Palermo, per la via delle montagne, dai contrafforti occidentali dell'Etna, fino alle Madonie.

Noi abbiamo (ai sensi alla legge rimasta inefficace, che ci permetteva un sussidio di lire 3000) costituito il consorzio per la Paternò-Nicosia; consorzio che, pure essendo formato con ammirevole zelo dagli enti interessati, pur rimanendo sempre vigile al raggiungimento del nobile fine che si è proposto, è stato messo nella impossibilità di agire. Anche in questo caso le leggi, come i nomi delle stazioni interne della Sicilia, sono rimaste semplici metafore!

Il consorzio fu bensì istituito: ma il concorso del Governo sarebbe stato talmente irrisorio, di fronte alle gravi difficoltà dell'impresa, che non si è potuto far nulla. Nè ho bisogno di dimostrare come la Paternò-Nicosia fra le linee complementari sia di primaria importanza. Essa rannoderebbe città, come son quelle del circondario di Nicosia e come è, soprattutto, il capoluogo, benemerite per servizi resi alla patria; notevoli per popola-

zione; potenzialmente ricche per l'estensione e la fertilità del suolo; ma sempre neglette, sempre ingiustamente obliate. Aggiungo che una tal linea non dovrebbe finire a Nicosia, ma logicamente svilupparsi per Gangi e per le Petralie, fino a Termini, in modo da metter capo a Palermo, ravvivando tutta la parte montuosa dell'interno nordico della Sicilia, con inestimabile vantaggio economico, politico ed anche strategico.

Sono semplici accenni che io mi permetto di fare, avendome dato occasione il collega Fili-Astolfone, che di altre linee, non più importanti certamente della Paternò-Nicosia, ha tenuto discorso. Riserbomi, però, ulteriori e maggiori sviluppi, in più propizia occasione, che forse si presenterà spontaneamente al più presto; che, ad ogni modo, io non mancherò di provocare, ritenendo che sia mio dovere il rendermi eco assidua e tenace in quest'Aula, degl'interessi e dei diritti delle nobilissime popolazioni che ho l'onore di rappresentare.

Ben venga dunque, per ora, la legge dell'aumento del sussidio, pur riserbando una qualche ragione di preferenza a quelle linee, cui soltanto il cambiamento di sistema introdotto dall'onorevole Prinetti ha tolto la costruzione diretta da parte dello Stato. Ben venga l'aumento dal sussidio, in quella misura che l'esperienza del passato e i bisogni del presente e dell'avvenire consigliano! Ammesso il concetto, io credo però che qualche modificazione rimanga da fare al disegno di legge, oltre quella della misura del sussidio. E qui debbo richiamare l'attenzione della Camera intorno ai criteri a cui la concessione del sussidio medesimo si propone che sia subordinata. In proposito, noi abbiamo l'articolo 2 del disegno di legge ministeriale, accettato dalla Commissione, nel quale si dà prevalente importanza alla spesa di costruzione, disponendo che il massimo delle sovvenzioni non potrà darsi se non quando la spesa superi le lire 120,000 a chilometro. Ora, è questo concetto che, con tanta absolutezza, a me non pare debba accettarsi.

Quando, nello scorso luglio, questa legge venne per la prima volta in discussione alla Camera, ed io ne ero assente per ragioni di salute, l'amico Enrico Rossi svolse egregiamente la questione medesima, che ora io risollevo e svolgo per conto mio, sperando

averne il suffragio anche di molti altri colleghi. A rigore, il dire, come concetto generale, che si debba tener conto della spesa di costruzione, quale criterio prevalente, nella concessione del sussidio, non sembra affermazione che debba sollevare contrasto.

Pare una cosa molto logica che lo Stato debba dare un sussidio maggiore, quanto maggiore sia la spesa. Però, esaminando bene la cosa, una tale opinione dovrà modificarsi. Infatti se il costo di produzione...

Curioni. Costo di costruzione.

Majorana Angelo. Mi permetta il mio egregio interruttore che io dica anche «costo di produzione»; chè, come egli ben sa, questa frase indica in economia politica, con formula costante, il complesso della spesa con cui viene a crearsi qualsiasi effetto utile: può quindi riferirsi anche alla costruzione di una ferrovia. Dicevo dunque che se il costo di produzione, o di costruzione che dir si voglia, fosse qualche cosa di fisso e costante, e non dipendente dall'arbitrio, dall'ignoranza, dalla malafede, o anche dalla mera negligenza degli uomini, noi andremmo in diversa sentenza. Ma pur troppo la cosa non è così. Quando una legge dice: voi avrete un sussidio maggiore se la linea costerà di più; allora accadrà che tutti i consorzi, tutti g'ingegneri, tutti coloro che in modo diretto o indiretto hanno ingerenza nelle costruzioni, incoraggiati in tal modo, verranno a domandare opere più grandiose e più costose, aggravandone il bilancio degli enti locali e dello Stato.

Ne sarà resa, in conseguenza, più difficile per tutti l'applicazione di questa legge. Poichè, siccome il denaro per questi sussidi dovrà essere dato allo Stato dai contribuenti, che non gli forniscono l'inesauribile borsa di Aladino, è evidente che quando si cominceranno a prevedere dei costi esagerati, le prime e poche linee più sollecite e fortunate escluderanno le altre, forse più meritevoli, ma certamente più disgraziate, che troveranno i fondi esauriti.

Ripeto che il costo di costruzione è un *quid* non determinato. Or che cosa accadrà praticamente? Il primo effetto sarà certamente questo: che siccome la legge, con ragione, promette il sussidio tanto alle ferrovie ordinarie, quanto a quelle a scartamento ridotto; in via di fatto, per avere un sussidio maggiore, i consorzi saranno incorag-

giati a domandare linee ordinarie, abbandonando quei sistemi economici, che pur dovrebbero preferirsi per le linee secondarie integratrici di quelle principali. Ma anche restando nei limiti o dello scartamento ridotto o del sistema ordinario, entro ciascuno di essi per sè solo, allo scopo di ottenere il sussidio maggiore, si esagereranno e progetti e preventivi. Aggiungasi a tutto questo quella tendenza, per così dire psicologica, che hanno tutti i corpi morali di costruire opere monumentali, di arte, di lusso, che rimangono a testimonianza dello zelo degli amministratori: *aere perennius*. Aggiungasi la tendenza che hanno gli ingegneri (per quella pratica psicologica che è ispirata dalla cognizione del proprio interesse particolare) ad aumentare coi preventivi l'importanza dell'opera, e quindi il numero ed il valore dei propri servizi: ed allora vedrassi a quali gravissime conseguenze si può, si deve, arrivare.

Io porterò un esempio che per fermo l'onorevole ministro non ignora; perchè, disgraziatamente, è uno dei più tipici che offra la storia ferroviaria italiana.

Si è costruita, in Sicilia, una linea che tocca due città, di cui una di molta importanza, Ragusa e Ragusa Inferiore: orbene, in questa linea vi è una serie di gallerie elicoidali, giustamente celebri; che rivaleggiano, serbando le molto minori loro proporzioni, con quelle del Gottardo; che sono costate moltissimo; che rappresentano dal punto di vista tecnico un lusso enorme. Quella linea fa certamente onore agli ingegneri che l'hanno costruita, e soddisfarebbe al gusto estetico dei *decadenti* che professano la formula dell'arte per l'arte; ma è stata rovinosa pel bilancio dello Stato ed anche nociva all'economio delle contrade medesime che attraversa. Per costruire quelle gallerie si è allungato incredibilmente il percorso complessivo della linea: i centri più grossi, come Ragusa e Comiso, si sono, l'uno rispetto all'altro, artificialmente allontanati: altri minori, ma pure importanti, come Chiaramonte-Gulfi, sono stati lasciati fuori; è rimasto insoluto il problema di comunicazioni pronte e rapide per molti paesi contigui, che son costretti, oggi, a chiedere nuove ferrovie, con nuove spese e nuovi sacrifici!

Ricorderò, in senso inverso, come anni addietro, con pochissima logica ed ancor minore accorgimento, siasi detto in Italia: diamo le

costruzioni alle Società ferroviarie esercenti; ma diamole à *forfait*, con un prezzo unico per chilometro, qualunque siano le opere di arte da costruirsi. Da ciò venne la conseguenza che le Società allungarono enormemente il percorso, risparmiando i ponti e i trafori, restringendo le curve, deteriorando l'esercizio, ma guadagnando per l'accresciuta complessiva somma dei chilometri: informi la linea Scordia-Caltagirone.

Il che mostra come, per vie diverse, gli errori nella valutazione del cosiddetto *costo di costruzione* si scontino amaramente. Un analogo errore (quantunque diverso ne sia il contenuto) parmi che si vorrebbe commettere oggi. Cerchiamo di ripararlo, poichè siamo in tempo, e voglia l'onorevole ministro Laccava accogliere le mie ragioni.

A conforto della mia tesi, io desidero sottoporre alla Camera un'osservazione di ordine logico, a cui l'autorità stessa dell'onorevole Chimirri mi incoraggia, quantunque l'onorevole Prinetti sia andato in diversa opinione.

Bene ha detto l'onorevole Chimirri, nella sua relazione, che la ragione giuridica del sussidio è diretta più all'esercizio, che alla costruzione. Sottoscrivo pienamente a questa affermazione: non c'è dubbio che le considerazioni della spesa di costruzione retrotraggano nel valutare preventivamente gli oneri dell'esercizio; appunto perchè versiamo in materia di un'impresa economica nella quale, come in tutte le imprese analoghe, è essenziale la previsione del costo. Ripeto però che la prima ragione giuridica sta nell'esercizio; onde ha fatto bene la Commissione ad allungare il termine per la durata del sussidio.

Se ora la ragione prevalente del sussidio è data dall'esercizio, noi abbiamo con ciò un argomento di più, per non tener conto della spesa di costruzione, se non come di uno dei coefficienti, concomitanti ma non predominanti, nella determinazione della misura del sussidio medesimo. E dico concomitanti, perchè escludere completamente la costruzione della linea, come uno dei criteri necessari per determinare il sussidio, non mi pare giusto. Ed è per questo che io propongo, nè più, nè meno, che la soppressione del capoverso secondo dell'articolo 2, col ritorno puro e semplice alle disposizioni oggi vigenti, quali risultano dalla legge del 1889 e dal Decreto legislativo del 1887.

A questo proposito io debbo fare un'altra osservazione, dirò così, di tecnico-legislativa, nella quale sono convinto che lo stesso onorevole Chimirri converrà meco.

Noi, in Italia, abbiamo, fra i tanti difetti della nostra legislazione, quello gravissimo di procedere con ritocchi parziali, che richiamano in parte una precedente legge, la quale ne richiama un'altra, e poi un'altra, e poi un'altra ancora: in modo che contemporaneamente, sopra una materia, vigono quattro, cinque o sei leggi; cosa che rende difficile la consultazione, il confronto e tante volte, perfino, come ben mi suggeriscono i colleghi a me vicini, l'applicazione della legge medesima, determinando non solamente equivoci, ma vere e proprie contraddizioni.

Così è nel caso presente. Oggi ci proponiamo di modificare ciò che è disposto da leggi precedenti. Orbene: approvandosi la formula del ministro e della Commissione, noi avremmo in applicazione la legge presente, la quale modifica quella 24 luglio 1887, che richiama quella del 29 giugno 1873 e che, per la sua esecuzione, si rimette al Decreto legislativo del 25 dicembre 1887, convalidato e modificato con la legge 10 giugno 1889.

Confesso alla Camera che, quando ho voluto farmi un'idea chiara del disegno di legge, ho dovuto consultare tutte queste varie fonti, e sono stato imbarazzato nel vedere quali e quante parti delle leggi precedenti fossero state abrogate dalle successive. Sarebbe stato preferibile che la Commissione, specialmente avendo come relatore un così valente giureconsulto, avesse rifiuto in un testo unico tutta quanta la materia, ripetendo le sole disposizioni che si volevano lasciare in vigore, cancellando recisamente le abrogate. In tal modo, come accennavo dianzi, sarebbe stata resa più certa e più facile, non soltanto la consultazione, ma anche l'applicazione delle leggi sul riguardo.

Ma su questa osservazione io non insisto: la esprimo, come un modesto desiderio mio, senza farla assurgere agli onori di una formale proposta.

I criteri in base ai quali, secondo il sistema vigente si può chiedere il sussidio, sono di doppio ordine: relativi ed assoluti. Assoluti sono quelli che concernono le condizioni senza le quali nessun sussidio può mai darsi, a nessun patto. Relativi sono invece quelli che graduano le condizioni di prefe-

renza, per estendere od accorciare la misura del sussidio secondo i vari casi, dopo che, in linea principale, siasi riconosciuta la ragione di concederlo.

L'articolo 1 della legge 1889, che in questa parte ancora vige, stabilisce le condizioni assolute per dare il sussidio. Esso prescrive che la sovvenzione sarà accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale, o a sezione ridotta, che congiungono fra loro o alle reti principali o ai porti del Regno ampi e popolati territori, centri cospicui per industria e ricchezza di prodotti agricoli, bacini minerari, regioni ancora prive di ferrovie, capoluoghi di Circondari o di Mandamenti, già esistenti, purchè le nuove ferrovie non facciano concorrenza a linee principali già esistenti.

Ora, poichè queste sono le disposizioni vigenti, io chiedo: quali ragioni avremmo noi, come se dicessimo una novità, di disporre al capoverso dell'articolo 2 che il sussidio si dà a quelle linee che congiungano più direttamente, completando anche reti esistenti « importanti zone di terreno, o colleghino due o più ferrovie già esistenti, o conducano ai porti di mare? »

Tutto ciò esiste di già nella legge. Chè se al contrario si credesse che la nuova disposizione debba modificare ciò che è oggi vigente, bisognerebbe andare molto guardinghi, per non compromettere in modo incidentale una questione che dovrebbe essere assai seriamente meditata.

Ma non basta quello che ho detto per le condizioni assolute: perchè qualche altra osservazione bisogna fare per le condizioni relative, che sono anche più importanti. Infatti in esse risorge quel problema del costo di produzione o costruzione di cui mi sono dianzi occupato. In questa materia non più abbiamo la legge del 1889, ma il decreto del 1887; il quale dispone all'articolo 4 che il sussidio chilometrico sarà dato in somma più o meno elevata, tenuto conto delle seguenti condizioni: ammontare del concorso degli enti interessati in relazione al costo della ferrovia, alle difficoltà e spese di esercizio, alle condizioni economiche e finanziarie degli enti che hanno interesse alla costruzione; alla quantità ed estensione del traffico, che si presume possa essere portato sulla rete o linea principale; al vantaggio che ne avranno i servizi pubblici e specialmente

la difesa nazionale; ai proventi diretti o indiretti delle imposte; alla popolazione e superficie della zona servita dalla nuova ferrovia; alla produzione agricola e industriale della medesima.

Io manifesto francamente il mio pensiero: ed è che le disposizioni del Decreto del 1887, convertito più tardi in legge, mi sembrano più logiche ed organiche di quelle per cui, prevalentemente in base al costo della ferrovia, si vorrebbe ora proporzionare il sussidio.

E per vero esse contengono un ampio complesso di condizioni che non trascurano il costo, ma considerano anche le spese di esercizio che, per molti fattori loro, sono indipendenti dalla costruzione; considerano soprattutto le condizioni economiche dei paesi che si attraversano; le finalità della strada, il raffronto colle altre ferrovie che possono essere più o meno convergenti o divergenti; le popolazioni, il territorio, e perfino la ragione dei servizi pubblici e, particolarmente, della difesa nazionale.

Ora, quando abbiamo disposizioni così ben fatte ed organiche (il che, lo dico sottovoce, potrebbe spiegarsi col fatto che esse sono contenute in un decreto anzichè in una legge; ma i colleghi non ascoltino le mie parole, che non suonano molto lusinghiere per l'attività legislativa dei nostri Parlamenti); quando, dico, tali disposizioni abbiamo, per quali ragioni dovremmo ripeterle, o ridurle, confonderle certamente? Perchè dovremmo dare la prevalenza ad un criterio estrinseco, quale è quello della spesa di costruzione: criterio che un solo effetto sicuro avrebbe: l'aumento di spesa per parte dei Consorzi e dello Stato?

Per tutte queste ragioni, io confido che si voglia puramente e semplicemente sopprimere il capoverso dell'articolo 2, lasciando inalterate le leggi vigenti, ed informandoci quindi, nel determinare la misura del sussidio, a tutte quelle complesse condizioni cui poco fa ho accennato.

Qui giunto, non voglio più oltre tediare la Camera. Ripeto quello che dichiarai in principio del mio dire: accetto la legge come un minor male. Desideroso, però, di ogni maggior bene, col mio voto coopererò all'accoglimento di tutti quegli emendamenti che possano migliorare la legge medesima; poichè penso che elevate considerazioni di savia politica e di stretta giustizia ci impongano di agevolare,

con ogni mezzo, il compimento di quella perequazione ferroviaria che è indispensabile in Italia. (*Bene! Bravo! — Congratulazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti.

Brunialti. Onorevoli colleghi! Se io fossi mosso a parlare unicamente dal desiderio di proporre qualche miglioramento a questa legge, preferirei di serbare il silenzio, perchè sono convinto, che quando in una legge importante, lungamente attesa e che al paese recherà notevoli benefici, come è appunto questa, hanno potuto mettersi d'accordo negli studi il Ministero e la Commissione, il meglio è nemico del bene, ed il desiderio di introdurre nuovi miglioramenti può nuocere ai concetti fondamentali ed al successo della legge. Questo convincimento mi ha trattenuto dal prendere parte, nei giorni scorsi, alla discussione della legge per la polizia degli animali, sebbene io fossi convinto che essa non provvedeva abbastanza agli interessi del traffico e dell'alpeggio del bestiame, alle condizioni dei veterinari e ad altri argomenti. Senonchè il mio silenzio a nulla è giovato.

La discussione della legge è stata sospesa; ed io sono, pur troppo, convinto che non se ne parlerà più per gran tempo, ad onta delle migliori intenzioni del ministro e della Commissione: il che vivamente deploro. Or dunque, poichè il silenzio non giova, mi accingo ora, in brevi parole, a richiamare l'attenzione del ministro e della Commissione sopra un argomento che non può essere loro sfuggito.

La legge attuale è presso a poco identica a quella che è stata approvata già alla Camera; la Commissione, più ancora del Ministero, vi ha introdotto alcune notevoli modificazioni; e perchè fossero ben fondate si è fatta prima alcuni quesiti di grande importanza, ai quali ha dato appunto risposta con le modificazioni proposte.

Io non voglio credere che alla Commissione ed al Ministero sia sfuggita l'importanza di un altro quesito, che è il seguente: intendono il Ministero e la Commissione che la legge che sta davanti alla Camera sia applicabile alle ferrovie con qualunque specie di motore, e soprattutto alle ferrovie elettriche? È inutile insistere circa l'importanza rapidamente crescente che le ferrovie elettriche vanno assumendo nel nostro paese: io credo

che alcuni studi di nuove ferrovie che contano sopra l'approvazione di questa legge, siano fatti appunto a base di trazione elettrica.

Citerò fra altre la ferrovia che dovrebbe congiungere la stazione di Chieti al capoluogo, quella da Iseo a Breno, la Varese-Luino e la linea Bassano-Primolano per la quale il ministro, rispondendo ad una mia interrogazione, ha assunto l'impegno di fare anche gli studi per applicare eventualmente ad essa la trazione elettrica, se questa ne possa agevolare ed affrettare la costruzione. Mi fermo specialmente su questa linea da tanto tempo e per solenni promesse attese dalle popolazioni che fanno capo alla valle del Brenta fino a Venezia, perchè, tenendo conto delle dichiarazioni fatte dal ministro ad una Commissione di deputati e di rappresentanti degli enti interessati, esso si è mostrato disposto ad accordare per questa ferrovia il sussidio chilometrico massimo, di lire 6,000, ed ha mostrato così di partecipare alla convinzione che questa legge sia applicabile anche alle ferrovie a trazione elettrica.

Io mi permetto però anzitutto di dubitare che questa applicazione possa essere fatta senza una esplicita dichiarazione della legge stessa. Allo stato attuale della legislazione. È dubbio se le leggi del 1873 e del 1887, di cui la prima accordava l'inutile sussidio chilometrico di mille lire, e la seconda lo elevava a tre mila, siano applicabili alle ferrovie elettriche.

Si comprende che la legge dei lavori pubblici del 20 marzo 1865 non poteva parlare di ferrovie elettriche che allora non esistevano; sino ad un certo punto, però, l'art. 210 di quella legge potrebbe fornire un argomento a chi pensa che il disegno di legge che sta davanti alla Camera sia applicabile a qualunque specie di ferrovie. Infatti l'articolo 210 dice:

« Le ferrovie pubbliche e le private della seconda categoria sono esercitate con forze animali o fisiche, secondo il previsto nella rispettiva concessione. È vietato di variare la specie di motore prevista, senza l'autorizzazione del Ministero. »

Ora è noto che la rete Mediterranea ed Adriatica, per iniziare un esperimento di trazione elettrica, cioè per variare la specie di motore approvata dalle Convenzioni, hanno dovuto ottenere l'approvazione del Ministero con apposita nuova convenzione.

Ma se la legge del 1865 lascerebbe credere che le ferrovie elettriche sieno comprese sotto la denominazione generale di ferrovie, le leggi successive non mancano di seminare gravi dubbi lungo la via. La legge del 1873 che accorda il sussidio chilometrico di lire mille, evidentemente non si riferiva alle ferrovie elettriche: non solo perchè queste allora non esistevano, ma perchè provvede esclusivamente a tutti quei mezzi i quali mirano alla costruzione di ferrovie a motore ordinario. Ma quando fu fatta la legge del 1887, sebbene di ferrovie elettriche si avessero già notevoli esperimenti, si sono in tutto confermate le disposizioni del 1873, accordando, per esempio, l'esenzione doganale solamente a quegli oggetti che servono alla costruzione di una ferrovia ordinaria, e non contemplando alcuno di quelli che servirebbero alla costruzione di una ferrovia elettrica.

Ma non mancano altri argomenti più decisivi. Fra le condizioni, delle quali il Ministero crede di tener conto col presente disegno di legge per accordare il sussidio chilometrico in maggiore o minore proporzione, non vedo compreso il costo della spesa di esercizio, che pure costituisce una condizione, un elemento essenzialissimo per la concessione delle ferrovie elettriche, come vedremo in appresso. E posto anche che il Ministero e la Commissione non partecipino, come pare, al dubbio che mi sono creduto in dovere di esporre alla Camera, li prego di considerare se il comprendere *sic et simpliciter* le ferrovie a trazione elettrica tra quelle che possono avere un sussidio, sia veramente conforme all'interesse dello Stato.

Non tedierò certamente la Camera con l'esporre quale sia oggi lo stato delle ferrovie elettriche e di tutte le questioni tecniche ed economiche che vi si riferiscono. Non si hanno ancora esperienze sufficienti per pronunciare alcun maturo giudizio, specie sul sistema da preferire.

Si può dire, è vero, abbandonato il sistema a navetta, quale ancora si vede sulle linee Offenbach-Francoforte e Mödling-Interbrühl; ma nulla si può dire del sistema della terza rotaia, che pare il preferito di uno dei predecessori dell'onorevole Lacava; lo si è potuto adottare per il *Central-London*, la ferrovia sotterranea che unisce i punti centrali della grande metropoli, e per la nuova linea

sotterranea di Parigi, perchè, in questi casi, nella spesa d'impianto non ha una grande importanza il sistema; ma la terza rotaia si chiarì in genere d'un costo eccessivo e non scevra d'inconvenienti nei centri abitati, nei passaggi a livello, ecc.

Anche il sistema degli accumulatori dà luogo a dubbi gravissimi; nel passato agosto ho udito dire nel Belgio che è condannato da tutti gli uomini più competenti, per la enorme dispersione, per l'eccessivo peso, per il rapido consumo e per altri difetti. Tuttavia lo si esperimenta ora, oltre che in alcune tramvie urbane, nella linea Milano-Monza e pare che, con una carica, si possano percorrere oltre a 50 chilometri, anzi fino a 70, di guisa che l'esperimento si estenderebbe anche alla linea Milano-Pavia.

Il sistema che sino ad oggi suscitò le maggiori speranze ed è segno a più numerose esperienze è quello che tutti possono vedere adottato in Italia, e che, a quanto credo, si è domandato di applicare alla linea Lecco-Colico; è quello che troviamo diffuso in altri paesi e di cui abbiamo avuto i primi esempi in alcune linee della Svizzera, la *Zermatt Görnegrat* e la *Burgdorf-Thun*, che avrebbero avuto un precursore in Italia se l'ingegnere Rigoni non attendesse da più anni invano la concessione della linea da lui proposta tra Varese e Luino.

Per quanto si può sapere dagli esperimenti che sono stati fatti fino ad ora, questo sistema consente una spesa senza paragone minore di quella consentita da qualsiasi altro sistema; ed il Ministero stesso è convinto di questa diminuzione della spesa d'esercizio se nello accordare alla Mediterranea un esperimento di trazione elettrica, ha creduto di limitare la durata di questo esperimento ad un anno; evidentemente se l'esperimento darà buoni risultati, bisognerà fare i conti con la Società, affinchè tutti i vantaggi dello esperimento non vadano a beneficio esclusivo di essa, ma almeno in parte anche a vantaggio dello Stato e del pubblico.

Una prova del minor costo di questo sistema noi la abbiamo anche nella concorrenza che oggi si fanno le Società che propongono di adottarlo nelle tramvie urbane. I miei colleghi ricordano che le prime tramvie urbane costruite in Italia, sono state sussidiate dai municipii: oggi invece vediamo che i municipii non solo non sussidiano più tali costru-

zioni, ma, per ottenere la costruzione e la concessione di tramvie urbane a trazione elettrica, più di una società è disposta a dare somme non lievi ai municipii; appunto qui a Roma vi è una vivissima gara fra esse e si offre al Comune una somma abbastanza cospicua. Infatti il beneficio che si può ottenere dall'esercizio di queste ferrovie a trazione elettrica è così grande, che agli Stati Uniti prevale già l'idea di ritenere il servizio delle tramvie urbane come uno di quelli che più convenga municipalizzare, e già molti municipii americani assunsero tale servizio per conto proprio, diminuendo le spese del bilancio comunale ed a maggior vantaggio del pubblico.

Parmi dunque evidente, o signori, che per quanto poche esperienze si siano fatte fino ad ora di questo sistema di trazione elettrica, una cosa è fuori questione, ed è che il costo della spesa di esercizio, è notevolmente minore. Ma vi ha una differenza anche più notevole nelle spese di costruzione della linea. Se è più grande il costo del materiale mobile, perchè le macchine a trazione elettrica, e gli stessi carri ai quali è applicata, costano più delle macchine e dei carri ordinari, senza paragone minore è il costo della sede stradale. Si possono quasi sempre risparmiare le gallerie, perchè la forza elettrica può superare forti pendenze, può vincere curve, oggi non consentite alle ferrovie ordinarie.

Il Ministero stesso è così convinto di questa diversità essenziale fra le ferrovie a motore ordinario e quelle a motore elettrico, che ha ritenuto necessario di introdurre nel regolamento del 1873 per la polizia e l'esercizio delle strade ferrate, notevoli modificazioni. Ed è naturale che anche la spesa di esercizio sia alquanto minore; le ferrovie ordinarie hanno bisogno del carbone; quindi non solo hanno una spesa in ogni caso maggiore, ma una spesa incerta, che non può mai essere calcolata con precisione, perchè noi sappiamo come da un anno ad un altro, sia molto diverso il prezzo del carbone. Le ferrovie, invece, che, adottando la trazione elettrica, si serviranno delle forze idrauliche, potranno con molta precisione calcolare le loro spese di esercizio. Avranno sempre la sorgente della forza motrice sotto mano, perchè qualunque sieno le disposizioni che l'onorevole ministro vorrà inserire, nella legge

che si propone di presentare (e che spero presenterà molto presto) sulle forze idrauliche l'uso di queste forze idrauliche, soprattutto nelle applicazioni ferroviarie, sarà notevolmente agevolato, essendo questa una delle maggiori risorse, su cui può contare il nostro paese.

È dunque evidente, che il costo originario di costruzione di queste ferrovie elettriche, potrà essere eccezionalmente uguale, ma non sarà mai maggiore, e raramente raggiungerà quello di 120 mila lire a chilometro, a cui sarebbe accordato il massimo del sussidio; ed è altrettanto evidente che la spesa di esercizio di queste ferrovie sarà sempre minore, sebbene noi non possiamo per ora determinarla con sufficiente precisione e sicurezza.

Ammesse queste considerazioni, è egli conveniente per l'interesse dello Stato, del quale non vi sembri una stonatura se esclusivamente mi occupo, — fra tanti che hanno da patrocinare la linea ferroviaria del loro cuore, — di estendere puramente e semplicemente anche alle ferrovie elettriche, le disposizioni che qui si propongono per le ferrovie ordinarie? Francamente, mi sia lecito di non consentire in questa opinione. Quali sono dunque le risoluzioni alle quali Governo e Camera si dovrebbero appigliare? Quella che viene davanti a primo aspetto, e quella che mi ha indotto ad aggiungere la mia firma all'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Clementini: dichiarare che questa legge non è applicabile alle ferrovie elettriche, e ad esse si provvederà con legge speciale. Ma non esito a riconoscere che vi sono altre soluzioni, più conformi forse al generale interesse del paese e agli interessi della civiltà, e che potrebbero formare argomento di immediate deliberazioni della Camera. Spero per conseguenza che Governo e Camera, se intendono dichiarare che questa legge si applica anche alle ferrovie elettriche, come hanno fatto in altra occasione, sapranno escogitare qualche temperamento, per conciliare l'interesse dei paesi che saranno attraversati da queste ferrovie e il desiderio diffuso della loro costruzione, cogli interessi dello Stato.

Esporrò a tal uopo, al Ministero ed alla Camera, una considerazione che forse potrebbe condurci allo scioglimento della questione. Sarebbe veramente assai grave, anzi doloroso per i contribuenti, se dopo pochi

anni che una ferrovia elettrica è stata costruita, ammortizzata in pochi anni la spesa di costruzione, avendo per l'esercizio spese assai minori delle sue entrate, il sussidio chilometrico andasse esclusivamente a vantaggio degli azionisti. Non esito a dichiarare che uno spettacolo simile, per i contribuenti che non si lasciano un anno in pace, mai, costituirebbe una vera e propria immoralità. Ora vi deve essere un rimedio per attenuare, se non altro, questo inconveniente. Vedano, anzitutto, Ministero e Commissione, se intendono proprio di estendere questa legge anche alle ferrovie, di dichiararlo esplicitamente con un articolo di legge, per togliere di mezzo il dubbio, che, li assicuro, esiste, e non può essere distrutto da semplici dichiarazioni parlamentari.

E poi vedano che sia data facoltà allo Stato di riscattare dopo dieci anni queste ferrovie, offrendo il prezzo commisurato al reddito del secondo quinquennio d'esercizio delle ferrovie medesime. In questo caso, il giorno in cui lo Stato vedrà che queste ferrovie costituiscono un lucro, oserei dire indebito, potranno, d'accordo con le Società esercenti, sospendere o diminuire il sussidio chilometrico; e non accordandosi, lo Stato potrà riscattare queste ferrovie, per esercitarle direttamente, o per alienarle ad un'altra Società. Ad ogni modo col riscatto, obbligatorio per i sussidiati, potrà terminare al pagamento del sussidio, e sarà un beneficio grande per tutto il paese non solo, ma anche per il bilancio dello Stato, perchè evidentemente questo sussidio che lo Stato risparmierà sulle prime ferrovie che si saranno costruite a trazione elettrica, dopo il corso dei dieci anni, (dappoichè la somma stanziata in bilancio è fissa), potrà essere devoluto a sussidiare altre ferrovie.

Spero che il Governo e la Commissione prenderanno in benevola considerazione queste mie modeste osservazioni, alle quali sono stato indotto esclusivamente dal desiderio di vedere tutelati non solamente gli interessi delle Provincie e dei Comuni che aspettano queste ferrovie, ma anche gli interessi generali dello Stato. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cuzzi.

Cuzzi. Onorevoli colleghi, tollerate se, nuovo in quest'Aula, prendo a parlare in questa discussione.

Lo scopo della legge è dimostrato chia-

ramente ed autorevolmente anche dall'onorevole relatore della Commissione; esso è quello di compiere un vero atto di giustizia verso regioni e popolazioni che attendono di essere trattate alla stregua delle altre, che devono essere poste in comunicazione cogli altri centri dai quali o in causa di condizioni topografiche o per effetto delle ferrovie già costruite si trovano per così dire in istato di isolamento. La nostra Commissione e per essa il competente suo relatore ha dimostrato quale fosse la ragione della proposta che prima il ministro e poi la Commissione stessa vennero a portare alla Camera con questo progetto, la ragione, cioè, dell'aumento del sussidio chilometrico alle ferrovie da concedersi all'industria privata di fronte a quello stabilito nella legge precedente e la ragione della maggior durata che ora si accorda al sussidio stesso.

Il sussidio governativo, dopo che lo Stato ha abbandonato il sistema della costruzione diretta delle ferrovie ritenute necessarie a soddisfare i bisogni e gli interessi delle popolazioni, dice la relazione, ha per oggetto di assicurare la continuità dell'esercizio della ferrovia, piuttosto che la sua esecuzione. Ma a me pare che il sussidio che si darà alle ferrovie concesse all'industria privata servirà pure ad assicurare la loro costruzione. Imperocchè, io ritengo che quando una società, un ente o dei privati si decidono a domandare la concessione di una ferrovia per esercitarla, dobbiamo ritenere che da calcoli fatti i concessionari si sono già convinti che la linea sarà remunerativa.

Ed allora la preoccupazione di chi domanda la concessione della ferrovia, è piuttosto quella della mancanza del capitale necessario alla sua costruzione.

Ora il sussidio chilometrico che dà lo Stato, non è il capitale che si versa immediatamente e che immediatamente viene ad erogarsi nelle spese di costruzione; ma è certamente un capitale, sul quale fanno assegnamento coloro che chiedono la concessione. E ciò affermo anche perchè mi è noto appunto che una Società, appena approvata la legge, domanderà formalmente la concessione di una delle linee a cui accennerò, calcolando sulle annualità della sovvenzione mediante le quali troverà Istituti di credito, che la provvederanno del capitale necessario alla costruzione della strada.

Quindi, plaudendo anch'io al disegno di legge, il quale porta a più elevata somma il sussidio da concedersi alle costruende ferrovie, e proroga maggiormente il termine della sua concessione, mi sono fatto lecito, in unione al collega onorevole Podestà, di presentare un emendamento il quale (lo dico subito) non ha per oggetto di togliere i diritti acquisiti e riconosciuti da precedenti leggi, ad alcune strade, ma tende ad assicurare anche alle altre nuove ferrovie il più largo sussidio che la Commissione propone nel disegno di legge. E ciò, perchè, se io riconosco che le linee indicate nelle leggi precedenti, specialmente le linee delle tabelle *A* e *B* della legge del 20 luglio 1888, che ancora non fossero costruite, hanno diritto ad essere avvantaggiate in questa elargizione di sussidi altre ve ne sono nelle identiche condizioni richieste dalla legge (e forse migliori) per poter domandare ed ottenere quella maggior larghezza di sovvenzione che verrà ad essere stabilita. E per citare esempi accennerò alla sponda destra del Lago Maggiore, a cui appartengo, la quale per effetto della costruzione della linea del Gottardo e della linea Novara-Domodossola, trovasi affatto isolata. Quella regione è ricca di stabilimenti industriali importantissimi, i quali devono, ora, sostenere una concorrenza assai sensibile con altri produttori per la maggior spesa di trasporto della materia prima e dei loro prodotti. Per ciò, da molto tempo, comitati sorti per tutelare gl'interessi di quella regione, reclamano insistentemente dal Governo che voglia collegarla alle linee esistenti.

Così, un Comitato, fin dal 1877, presentava al Governo un progetto, allestito a sue spese, per la costruzione della linea da Gravellona ad Intra ed al confine svizzero.

Questo progetto venne fatto studiare e rivedere dal Governo per mezzo di ingegneri e fu approvato, ma la domanda perchè il Governo stesso provvedesse direttamente a costruire quella linea è rimasta inesaudita. Parimenti il Comitato del Sempione (al quale si deve se quel traforo sarà quanto prima un fatto compiuto, per aver saputo raccogliere quella somma che la Compagnia imprenditrice di quella grande linea domandava all'Italia) in unione al Comitato della Arona-Gravellona, da anni anch'esso reclama la costruzione di quel piccolo tronco del quale fece allestire ed ha presentato i progetti.

Le due linee che ho accennato rivestono certamente e presentano i caratteri che tanto il progetto che ci sta dinanzi quanto la legge del 27 giugno 1897, alla quale il progetto si richiama, richiedono si trovano nelle condizioni che quelle disposizioni di legge prescrivono onde il Governo possa sovvenirli col massimo del sussidio e per il tempo massimo che stabilisce la legge.

Quelle ferrovie infatti congiungeranno non soltanto Mandamenti ma Circondari tra loro, e sono il complemento di linee già esistenti.

Così quella da Arona a Gravellona collegherà la grande linea internazionale del Sempione con Arona a cui fanno capo le ferrovie per Milano e Genova.

La linea da Gravellona al confine svizzero ha per oggetto di collegare quella industriale regione al resto d'Italia. E quando il Comitato di Torino avrà, come con tutto diritto domanda, ottenuto la concessione della ferrovia Santhià-Borgomanero, avremo una linea delle più importanti che dal confine verso la Svizzera sul Lago Maggiore metterà capo a Torino direttamente e di là per la linea già classificata nella tabella *B* della legge del 1888 al porto di Ventimiglia.

Ma vi ha di più.

Appena furono cominciati i lavori pel traforo del Sempione il Governo del Canton Ticino ordinò studi per una linea di raccordo tra Locarno ed il Sempione. Ed essendo stata scelta su rapporto dell'ingegnere incaricato quella lacuale da Locarno al confine italiano, quindi per Intra e Pallanza a Gravellona, il Consiglio Federale di Berna con suo decreto recente ne deliberava la concessione a favore del sindaco di Locarno. La costruzione di quel tronco di ferrovia allacciando le due grandi linee del Gottardo e del Sempione e riunendo la sponda destra del Lago Maggiore col Piemonte e colla Liguria al porto di Ventimiglia darà carattere di vera linea internazionale anche a quelle di cui ho parlato. Le quali perciò possono a buon diritto annoverarsi fra le strade della maggiore importanza. E quantunque io non sappia dimostrarlo con la voluta competenza, tutti riconosceranno in esse il carattere di vere linee di frontiera, e di linee militari, che la legge già in vigore e quella che abbiamo in esame considerano meritevoli del miglior trattamento.

Nè solo concorrono in esse i caratteri e le condizioni richieste dal disegno di legge in esame, perchè a queste linee possa assegnarsi il massimo del sussidio dello Stato, ma, per le località che esse attraversano, apporteranno quei vantaggi ai quali l'onorevole relatore ha accennato.

Si avrà un maggior movimento commerciale ed industriale in tutta quella regione, che, come dissi, è ricca di stabilimenti industriali ed i cui redditi naturalmente saranno base ad imposte governative; per cui si può dire che quello che lo Stato darà con una mano sotto forma di sussidio, lo riprenderà coll'altra, sotto forma di tributi, corrisposti dalle popolazioni stesse a cui si verrà in soccorso.

Un altro utile ne verrà allo Stato nel risparmio della spesa di manutenzione delle strade nazionali carreggiabili, perchè appunto queste linee correranno parallele alle strade nazionali del Sempione e della Svizzera, che oggi il Governo deve mantenere.

E un altro vantaggio d'ordine politico e sociale apporterà la costruzione di quelle strade. Tutti ricorderanno che, nei giorni luttuosi del maggio scorso, e specialmente nei giorni dei moti di Milano, il Governo fu costretto di mandare al confine, tanto verso Domodossola, quanto verso Locarno, distaccamenti militari per impedire che nostri operai che si trovavano in Svizzera ed in Francia, venissero in Italia, come allora dicevasi, a portare braccio forte ai loro compagni.

Ora la Camera deve sapere che la massima parte di quegli operai appartiene precisamente ai Comuni di quella regione, ai comuni del circondario di Pallanza, nel territorio del quale correranno le linee da me indicate.

Favorendo quindi la costruzione di queste linee, moltiplicheremo il movimento industriale e commerciale del luogo, forniremo mezzi a maggiore impiego di mano d'opera e riusciremo a trattenerne in paese quegli operai che oggi non vi trovano lavoro, e sono costretti a cercarlo al di fuori. Cesserà allora il triste spettacolo che si ripete ogni primavera di vedere famiglie intere numerose emigrare nella vicina Svizzera ed in Francia imprecando all'ingrata patria che non è in condizione di occuparli. E li sottrarremo al pericolo di essere fuorviati da certe teorie che instillando in

loro idee sovversive li rendono strumenti inconsapevoli di perturbazioni e di disordini.

Ho accennato, onorevoli colleghi, a queste linee, non per dimostrare soltanto la loro speciale importanza, e nel solo loro interesse, ma lo feci per giustificare la domanda, compresa nel mio emendamento e per dimostrare che possono esservi e vi sono linee, che si trovano in quelle condizioni nelle quali furono riconosciute quelle altre ritenute meritevoli del maggior sussidio. Ma parlando di esse per le cognizioni locali che ne ho, so che altre linee si potranno citare, e già lo furono da altri colleghi, aventi i medesimi caratteri e pari importanza.

La mia proposta è generale e si estende a quelle linee, che possono trovarsi nelle condizioni da me accennate. Giacchè vedo che il mio emendamento nel suo scopo finale, in massima, è accolto da altri colleghi, che con maggior competenza di me hanno parlato, o parleranno, finisco di intrattenere la Camera.

Appoggio il disegno di legge proposto, che la Camera, son certo, vorrà approvare con le lievi modificazioni domandate per rendere quella giustizia, che da tanto tempo è reclamata ed attesa dalle popolazioni, non ancora provviste di mezzi di comunicazione, necessari e indispensabili agli urgenti loro bisogni ed interessi.

Confido che il Governo sentirà il dovere di venire finalmente in soccorso di quelle popolazioni, se vorrà avere titolo a domandare ad esse nuovi tributi e nuovi sacrifici. (*Bravo!*)

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

Valle Angelo. Avrei desiderato che il Ministero, insieme con questo disegno di legge, avesse presentato un piano per quelle ferrovie, che sono veramente ritenute di interesse militare. L'ultimo capoverso del disegno di legge, le contempla, ma, così vagamente, che avrei preferito una cosa più tassativa.

Quando fu discussa l'ultima legge, presentata dal ministro Prinetti, nel luglio 1897, proposi un emendamento, nel quale chiedevo che la linea Viterbo-Siena fosse dichiarata linea militare e quindi le fosse accordato un sussidio speciale. Da quella discussione ad oggi altre ragioni sono venute a persuadermi di più della bontà della mia proposta, ed è per ciò che io, dichiarandomi peccatore

impenitente a tale riguardo, ho ripresentato lo stesso emendamento, proponendomi di sostenere questa mia tesi e di riuscire a convincere la Camera della importanza della linea, che sostengo. Ho proposto non a caso il sussidio chilometrico di lire quindicimila, inquantochè il costo delle linee di montagna, volendo limitarsi ad un minimo di spesa e tenendo conto degli stessi elementi, forniti dal Ministero, non è inferiore a lire 331 mila al chilometro.

Del rimanente la linea Viterbo-Siena, una volta costruito l'altro tronco di chilometri 23, Empoli-Pieve a Nievole, viene ad accorciare il percorso da Roma a Pistoia di circa ottanta chilometri e quindi ad abbreviare di un'ora e mezzo in meno il viaggio da Roma all'Alta Italia, da Roma alle provincie del Veneto, da Roma al Nord di Europa, non è cosa di poco momento. La linea quindi, oltre l'interesse militare, avrebbe quello di una maggiore celerità nelle comunicazioni con la capitale. Venendo poi a trattare la questione dal lato militare, debbo far rilevare alla Camera, che la linea Roma-Pisa-Genova, essendo costruita su terreno accidentato, è sottoposta a facili e frequenti interruzioni; e l'esempio ultimo l'abbiamo avuto in principio dell'inverno corrente, quella linea essendo rimasta interrotta per circa trenta giorni con grave scapito del transito e della capitale stessa, perchè molti viaggiatori, che dovevano venire a passare l'inverno a Roma, hanno preso altre strade, per sfuggire agli inconvenienti del viaggio a cui dovevano sottoporsi, traversando invece linee molto più lunghe e costose; e noi abbiamo assistito a questo bel caso: che i treni dell'Alta Italia arrivavano a Roma costantemente con un ritardo di due o tre ore, e ciò avvenne per più di un mese.

Del resto, mi piace di citare alcuni scritti, i quali sono base del mio dire, tutti di persone tecniche e militari. Abbiamo le autorità tedesche che dicono: « L'esperienza persuaderà agli italiani esser necessaria la costruzione di linee ferroviarie interne per sostituire quelle che, essendo troppo esposte al fuoco nemico, potrebbero venire distrutte. »

Abbiamo, poi, un opuscolo intitolato *Italicæ res*, scritto da un colonnello austriaco, il d'Haymerle, già addetto militare presso l'ambasciata austriaca a Roma, il quale parlando di questa linea, viene a questa conclusione:

« Quella nazione che sia in guerra con l'Italia può aprire le ostilità immediatamente dopo la rottura delle relazioni diplomatiche, dirigendo, prima che termini lo spiegamento dell'esercito, la sua potente flotta ad attaccare la ferrovia della costa ligure-tirrena. Questa linea, dunque, anche senza discorrere delle sue imperfezioni tecniche, può essere considerata come nulla. »

Del resto, se noi dovessimo trasportare le nostre truppe per la concentrazione nella valle padana, non occorrerebbero meno di 21 treni da 35 carrozze ognuno per trasportare una divisione in completo assetto di guerra. Ora, se voi dovete dar passo per una sola linea, quale è la Roma-Firenze, calcolate quante divisioni si dovrebbero trasportare nella valle padana e vedrete se fosse possibile concentrare le nostre forze ai piedi delle Alpi per quella sola linea.

Ultimamente è stato pubblicato un libro di una importanza speciale, che riguarda le relazioni delle marine militari rispetto alle operazioni militari terrestri. Ne è autore il maggiore C. T. Callwell di artiglieria dell'esercito inglese. Questo libro è stato riconosciuto di tanta importanza, che il nostro Stato Maggiore ha creduto bene di tradurlo in italiano. Questa traduzione vi dimostra di quanta importanza sia questo libro per il nostro Paese. Infatti vi sono in esso queste parole aeree che voglio ripetere alla Camera. Esso dice: « Poche linee di ferrovia sono conosciute dai viaggiatori europei quanto quella da Genova alla Toscana, che attraversa una regione giustamente celebre per la bellezza del paesaggio ed è un capolavoro d'ingegneria. Pochi pure sono i viaggiatori che, godendo della contemplazione dell'incantevole vista, e compresi di meraviglia per le gallerie onde passano, pensino che quella strada costituisce uno dei più notevoli passi strategici. L'Italia, grande nazione moderna, capace di mettere in campo un milione di soldati se gli eventi la favorissero, è esposta a vederne limitata l'azione da quelle poche miglia di strada ferrata, la cui importanza militare è pari alla straordinaria facilità onde è esposta ad un attacco dalla parte del mare. »

« Gettando uno sguardo su qualunque carta dell'Italia, si rileva che il bacino del Po, piano, ben coltivato, fertile, con folta popolazione e numerose città è diviso da quella che potrebbe chiamarsi Italia peninsulare,

dagli Appennini, che si stendono dalla riviera di levante al mare Adriatico.

« Questa catena di montagne certamente non costituisce un ostacolo così poderoso come le Alpi. Però le poche ferrovie che passano dai monti della Toscana alle pianure settentrionali, hanno, a causa della regione frastagliata e montuosa, forti curve ed erte pendenze, e sono perciò non molto adatte per il movimento di grandi trasporti militari, da riuscire quasi inutili per il concentramento di masse di truppe, quali l'Italia deve poter portare in caso di guerra, in un punto qualsiasi del territorio.

« Si possono evitare questi gravi ostacoli valendosi della ferrovia della riviera, ovvero di quella che lamba le coste orientali fra Ancona e Brindisi.

« La prima di queste linee è più conveniente per varie ragioni e quindi strategicamente necessaria, ma, per la sua natura, è esposta alle offese di una squadra nemica perchè i suoi viadotti possono essere distrutti dalla ciurma di poche imbarcazioni che prendano terra protette dalle navi avversarie, e può essere inoltre battuta in tutti i punti dalle artiglierie delle corazzate ormeggiate in quelle acque, che sono profonde anche vicino alla riva.

« Se l'Italia dovesse avere un disastro marittimo, o non fosse abbastanza forte da tenere in scacco le forze navali di una potenza nemica sarebbe perduta per lei interamente quella grande linea di comunicazione, che è un passo aperto al suo esercito, solo finchè la sua squadra sia prevalente nel mare Ligure.

« Il caso della riviera di levante è senza dubbio eccezionale, perchè è raro il caso, che una grande linea di comunicazione, corra, come questa, per miglia e miglia a così breve distanza dalla costa.

« È manifesto però che anche quando una strada, o una ferrovia, non segua precisamente la costa, ma ne sia a poche miglia di distanza, le comunicazioni militari che ad essa fanno capo, sono facilmente soggette ad interruzioni, qualora riesca al nemico di avere il dominio del mare. »

Le citazioni che ho fatte mi sembra vi mostrino luminosamente l'importanza del mio asserto.

Perciò io torno ad insistere perchè l'ono-

revole ministro voglia accettare il mio emendamento, che non ha altro scopo che quello dell'interesse della difesa nazionale, e quando l'onorevole ministro credesse di non accettarlo, almeno mi faccia la promessa che quante volte un comitato si formasse per la costruzione di quella linea s'impegni a presentare al Parlamento un disegno di legge speciale.

Ed ora dall'interesse generale passando al particolare, debbo pregare l'onorevole ministro di voler confermarmi una dichiarazione che già fu fatta da quel banco allorchè si trattò della legge che sopprimeva la estatatura nella mia città natale; inquantochè fu dichiarato allora che, quante volte si fosse trattato di fare condizioni vantaggiose alla mia città di Scansano, il Ministero si sarebbe impegnato a favorirle giusto appunto per compensarla dei danni gravissimi che quella città ha risentito per la soppressione dell'estatatura, che era un vantaggio goduto da secoli. E poichè questa legge può giovare alla mia città in questo senso, che quante volte un Comitato domandasse la costruzione della linea Talamone-Chiusi alla medesima venga accordato il massimo sussidio che il presente progetto stabilisce; sussidio che avrà sicuramente risultando dal disegno di legge già presentato, che la spesa salirà a 280,000 lire al chilometro. Ma in ogni modo desidero che l'onorevole ministro dica una parola nel senso da me domandato, affinchè quando ne sarà il caso la sua promessa possa pesare sul giudizio che dovrà dare la Commissione cui sarà devoluto l'esame delle domande per la quotazione del sussidio, e ciò perchè la linea Talamone-Chiusi potrà dare alla città di Scansano quella floridezza che oggi le è venuta a mancare a causa della cessazione della estatatura ed inoltre avvantaggiare il commercio e l'agricoltura di quella vasta regione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. Credo di non errare premettendo la seguente considerazione di ordine generale. La nostra politica ferroviaria, specialmente per questo argomento che ora ci occupa, per mancanza di un preciso indirizzo, ha provocato le più stridenti pretensioni e le più giuste recriminazioni.

Colla legge del 28 agosto 1870, il Governo del Re fu invitato a presentare nel 1873 disegni di legge per stabilire su molte cose ed

anche sulla entità dei sussidi da darsi a carico dello Stato; ma, quando nel 1873 il disegno di legge fu presentato, il 17 marzo detto anno, nientemeno che Quintino Sella, appunto perchè mancante di criterio preciso, diede luogo ad una prima esplosione di scontenti e di recriminazioni.

Infatti, in seno alla Commissione, della quale era presidente il nostro illustre collega Boselli, immediatamente si accentuarono i dissensi di coloro i quali giustamente trovano irrisorie le proposte del Governo di un concorso chilometrico non superiore a mille lire per un periodo di novant'anni. Ed in seno alla Camera quelle recriminazioni divennero maggiori, da costringere il Governo a mutare in principio di seduta il concetto informatore della detta legge.

E poichè è bene che certe splendide pagine della storia parlamentare ci servano di insegnamento costante in tutti i nostri atti, mi piace ricordare che il nostro Lanzara, oggi senatore, il Lovito, il collega Lazzaro ed anche credo il medesimo onorevole Lacava, i quali si erano schierati oppositori di quella legge, per quanto assumesse un carattere di ordine generale, immediatamente abbassarono le loro armi dal momento in cui fu detto che essa si riduceva ad un provvedimento in favore di tutte le provincie venete; giacchè venivano precisamente dalle provincie meridionali le voci che incoraggiavano il Parlamento a provvedere subito a favore di quelle regioni, che, venute tardi nella famiglia italiana, meritavano tutta la nostra simpatia ed il nostro concorso.

Solamente così l'articolo 1º, che si riferiva a ferrovie per le provincie di Rovigo, Verona, Mantova, Vicenza, Padova, Treviso e Novara, ebbe la quasi unanimità dei voti.

Però tale fatto, che ho voluto ricordare, non rimase come ammaestramento per coloro che si sono succeduti al Governo, perchè le leggi posteriori ebbero i medesimi difetti: difetti che, per quanto con molto studio attenuati, sono pure nel disegno che ora discutiamo.

Occorre adunque prestabilire i criteri direttivi; e questi sono non solamente la convenienza di togliere dallo Stato e di affidare alla industria privata la costruzione delle ferrovie, ma di statuire utili concorsi.

Molti ministri dei lavori pubblici, il Saracco, il Perazzi, il Prinetti e perfino l'Afan de Rivera hanno dovuto riconoscere che bi-

sogna abbandonare la prevenzione che questa legge dovesse servire per speciali concessioni fatte a richiedenti e riconoscere invece ch'essa deve servire all'interesse generale del paese ed allo scopo di migliorare completamente l'indirizzo della nostra politica ferroviaria.

Tale principio è andato timidamente avanti, sin quando dalla Giunta generale del bilancio, e con le parole di un uomo accorto e parsimonioso quanto stimato per la serenità del suo giudizio, cioè il mio amico onorevole Carmine, fu proposto il seguente ordine del giorno:

« 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, e dall'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, allo scopo di facilitare la costruzione di ferrovie pubbliche mediante concessione a Corpi morali od all'industria privata. »

Questo ordine del giorno, che l'onorevole Carmine raccomandava alla Camera a nome della Giunta generale del bilancio, discutendosi il disegno di legge per l'ultimazione delle ferrovie complementari, presentato dall'onorevole Prinetti, fu votato nella seduta del 1º giugno 1897, assenziente il medesimo ministro onorevole Prinetti.

Da quali criteri partivano questi uomini così studiosi di tutti gli argomenti che interessano la vita nazionale, così gelosi custodi del nostro bilancio? Evidentemente costoro si erano persuasi che prima di stabilire la cifra e la durata del concorso chilometrico, occorreva badare alle finalità di tale provvedimento, epperò occorreva proporzionarlo in conformità. Così niuno osò parlare del concorso promesso dalla legge del 1873 in lire 1000 e per un tempo, credo, sino a 90 anni; e fu trovato anche insufficiente il concorso statuito dalle leggi seguenti e dal Decreto del 1887, cioè sino a 3000 lire.

E l'onorevole Afan De Rivera nel presentare alla Camera il suo disegno di legge che portava il sussidio a cinquemila lire, diceva: « Ma oltrechè da tali precedenti, siamo anche mossi a presentare questo disegno di legge da un insieme di ragioni economiche, e se vuolsi anche politiche, poichè, come fu detto nella relazione, che precede il citato disegno di legge dei ministri Perazzi e Co-

lombo, compiute oramai le grandi arterie ferroviarie, compiute anche molte fra le linee più facili che ad esse fanno capo, molti centri importanti, molte estese plaghe, specialmente nel Mezzogiorno, aspirano da tempo, invano, ad essere allacciate alle reti principali, ciò, che per difficoltà tecniche e per l'elevata spesa di costruzione derivante dalle notevoli altitudini, non poterono ancora ottenere. »

Dunque non solamente bisogna por mente allo scopo tecnico, cui si vuole mirare, ma anche non dimenticare la ragione politica e la ragione economica, ricordate appunto dalle relazioni che precedevano il disegno di legge dell'onorevole Perazzi.

Le proposte dell'onorevole Afan De Rivera vennero alla Camera con una relazione presentata dall'onorevole Romanin-Jacur a nome di una Commissione presieduta anche essa, a distanza di 25 anni, dall'onorevole Bosselli. La relazione, favorevolissima alla proposta del Governo, raccomandò alla Camera l'approvazione del sussidio chilometrico fino a 5000 lire; ma la Camera volle andare anche più in là, ed accettò un emendamento presentato dal mio amico onorevole Brunetti Gaetano, che mi duole di non vedere presente, portante quel sussidio a sei mila lire. Oggi l'onorevole Lacava, nel ripresentarci il disegno di legge, rispettando il voto della Camera, ha fatta sua la misura più elevata di sei mila lire ed ha meritato il plauso della Commissione.

Dicevo che occorrerebbe anzitutto intenderci circa lo scopo al quale miriamo; poichè sinora, è utile ripeterlo, essendosi ritenuto che lo scopo della legge fosse unicamente quello di una generosa concessione a favore dei richiedenti, siamo andati a tentoni. L'onorevole Chimirri nella sua pregevole relazione ci ha fatto comprendere che il sussidio giova indirettamente alla costruzione, ma soprattutto conferisce ad assicurare la continuità dell'esercizio, specialmente per quelle linee, il cui prodotto per molti anni sarà necessariamente scarso; epperò possiamo affermare, a mio giudizio, che nello stabilire la misura del sussidio bisogna considerare lo scopo di giovare direttamente alla costruzione, e di assicurare l'esercizio specialmente di quelle linee, che dovranno per necessità di cose e per non pochi anni essere infruttifere. Se così è, domando se non sia vano sperare che noi col concorso

chilometrico, come viene proposto, possiamo raggiungere questo scopo.

Noi non raggiungeremo nulla, perchè il concorso chilometrico capitalizzato non influirà notevolmente sul costo della costruzione, esaminato il costo medio di una linea ferroviaria, e perchè il sussidio appena appena potrà sopperire alle spese dell'esercizio. Tanto meno poi sarà efficace questo sussidio quando si venga a limitarne la durata nel periodo proposto.

È giusto dunque l'elevare la misura e il minimo della durata di questo sussidio. Questo sentimento di giustizia deve ispirarsi soltanto ai bisogni dei richiedenti oppure deve ispirarsi anche a più alte considerazioni? Credo che basterebbe il desiderio di venire in aiuto ai bisogni sinceri e legittimi dei richiedenti per allargare queste concessioni; ma l'onorevole Chimirri ci ha avvertiti che noi, pur mostrandoci generosi, la facciamo da accorti amministratori procurando allo Stato vantaggi molto segnalati e molto importanti. Non ripeterò quello, che egli ha detto a questo proposito, perchè tutti comprendono che non potrei che guastare quello, che è stato scritto da uno dei più simpatici scrittori ed oratori della Camera italiana.

Per queste ragioni ho presentato due emendamenti, l'uno all'articolo 1°, l'altro all'articolo 2, che volentieri mi sarei riservato di svolgere a tempo opportuno, se non avessi riconosciuto la necessità di dar conto alla Camera del nesso logico, che ho voluto stabilire fra essi.

Propongo che la Camera tratti in una maniera speciale quelle linee, che, in forza della legge, già dovevano essere costruite dallo Stato. E sono stato troppo modesto nel fare la mia richiesta, perchè mi sono limitato a domandare 6 mila lire a chilometro, senza latitudine di massimo o di minimo, e settant'anni per la durata, senza calcolare il possibile costo chilometrico della costruzione.

Dico che sono stato troppo modesto (secondo il solito, dice l'amico mio Curioni), perchè ho con gran piacere ascoltato la proposta fatta dal mio amico onorevole Fili-Astolfone. Dichiaro che, se quella proposta verrà in votazione, l'accetterò molto volentieri, perchè credo che per quelle linee, di cui parla la tabella B della legge 1888, lo Stato abbia speciali doveri da rispettare.

Ho udito dal mio amico Fili-Astolfone, nel brio della sua parola, ogni tanto rivolgere

un invito all'onorevole Prinetti, quasi per udirne la opinione al riguardo.

Io, che fui tra i più modesti, ma non tra i più moderati avversari del Ministero del quale faceva parte l'onorevole Prinetti, ho il dovere di dire quello, che è mio convincimento, e cioè che, tra i ministri d'Italia, nessuno è stato più rigido osservatore degli impegni assunti dallo Stato tanto che da questo banco sento di potergli fare questa franca dichiarazione: son certo che, politica a parte, se egli fosse rimasto al Ministero dei lavori pubblici, avrebbe fatto rispettare la legge del 1888 a favore delle nostre linee, nonostante la legge del 1892, che di quelle linee fece così spietato strazio.

E, poichè ho rivolto una parola di lode ad un avversario, mi par giusto che rivolga una parola di speranza e di fiducia ad un amico. Comprendo che non ci terrà nessuno ad avere la mia lode, tanto essa è di un uomo modesto; ma l'onorevole Lacava ci terrà almeno alla lode della storia, quando questa potrà dire esservi stato in Italia un ministro, che seppe far rispettare la firma dello Stato, e provare che non è vero che i nostri governanti rassomigliano ai peggiori fra tutti i falliti, a coloro, cioè, che rinnegano le proprie firme. Ora, se speciali ragioni d'ordine e morale e politico assistono le linee della tabella B della legge del 1888, credo che la Camera, se anche non vorrà accettare l'emendamento dell'onorevole Fili-Astolfone per un sussidio chilometrico dalle sette alle otto mila lire per settanta anni, vorrà almeno, in linea subordinata, accettare quello così modesto presentato da me.

Signori, il mio amico Fili-Astolfone, che non è stato frenato dalla toga del magistrato, nè dagli anni ormai avanzati... (*ilarità — Interruzioni*) vi ha parlato come forse non ha fatto mai lo stesso onorevole De Felice-Giuffrida. (*Commenti*).

Vedo purtroppo che qui dentro prevale al di sopra di tutto il convenzionalismo. Parla l'onorevole De Felice e subito si dice: è un discorso violento. Parla il mio amato Fili-Astolfone, e subito si dice: il discorso è tutto miele, è tutto zucchero. Eppure, onorevoli colleghi, l'onorevole Fili-Astolfone vi ha detto, in buoni termini, a nome della deputazione siciliana che, se verrete meno alla vostra parola, essi non sapranno come invitare le

loro popolazioni a mantenere la loro. (*Commenti — Interruzioni*).

Io non so fare il dinamitaro; ma, pur facendola da codino, non posso tacere. La provincia di Lecce ha veduto che, mentre la legge del 1879 stabiliva la linea Zollino-Gallipoli stazione-Gallipoli porto, si è arrivato fino a Gallipoli-stazione senza andare oltre, e ciò mentre fu percepito dallo Stato il nostro contributo, poichè, intendiamoci, noi la nostra parte l'abbiamo pagata. Orbene, la provincia di Lecce vede che, quando dico qui « compite una buona volta questa linea » lo Stato fa il sordo; poscia ha veduto che la linea stabilita nella tabella B della legge del 1888, Francavilla-Lecce, la quale doveva essere aperta all'esercizio nientemeno che nel 1896, è destinata ad eguale sorte salvo il pietoso ricordo dall'onorevole Chimirri segnato nell'articolo 1°; epperò non potrà rimanere contenta quando ora apprenderà che vi dico: « dateci i mezzi necessari ed efficaci per costruirla noi » e voi rispondete con offerte irrisorie. La provincia di Lecce dovrà dunque dire che forse io pure avrei dovuto fare il discorso dell'amico Fili-Astolfone.

Qui litighiamo, ma nessuno con criteri precisi, perchè noi siamo spinti dal desiderio di render possibile l'opera nostra, e chiediamo sempre; lo Stato va brancolando su tutti i criteri, e crede di trionfare quando può negarci qualche centinaio di lire di più. Che cosa dirà la popolazione salentina, la quale, se non è vicina ad un vulcano, ha però nelle vene il sangue meridionale? Che cosa dirà quella popolazione, che pure, meno qualche insurrezione contro le ingiunzioni elettorali venute contro di me dal Governo, si è mostrata sempre temperata ed ossequente? Dirà: credevamo che la firma dello Stato fosse degna di considerazione; ora comprendiamo che la firma dello Stato, se fosse rinnegata, rassomiglierebbe a quella di un truffatore. (*Oh! oh!*)

Detto ciò circa le linee delle quali vi ha parlato l'onorevole Fili-Astolfone, le linee, cioè, che sono stabilite nella tabella B della legge del 1888, reputo mio dovere di richiamare l'attenzione della Camera sull'altro concetto dei miei emendamenti relativo a tutte quelle altre linee che potranno ancora essere progettate, e delle quali per l'avvenire potrà esser fatta domanda.

Per tali linee ho proposto che sia ele-

vato il contributo chilometrico a 6000 lire; che sia portato il limite di durata da quaranta a settant'anni; ho anche portato col mio emendamento qualche modificazione di dicitura, all'articolo proposto dalla Commissione diretta a chiarire il pensiero del legislatore, pensiero manifestato da ministri, da relatori, da deputati, e cioè di agevolare la costruzione di linee ferroviarie. Perciò non accetterò l'emendamento, per quanto logico, dell'onorevole Majorana Angelo, diretto ad eliminare tutta l'ultima parte dell'articolo 1°, come inutile, perchè consacrato nelle leggi precedenti; ma domanderò che sia ripetuto e chiarito qui il concetto della legge, cioè, invece di dire, come dice la proposta ministeriale, che « avranno miglior trattamento le ferrovie che importino una spesa di costruzione, debitamente accertata, di oltre 120,000 lire al chilometro nel primo caso, e di oltre 100,000 nel secondo, ed abbiano altri requisiti, » domanderò che si dica: « le ferrovie che importino una spesa di costruzione, debitamente accertata, di oltre 100,000 lire al chilometro, o congiungano più direttamente ecc. od abbiano altri requisiti. »

Poichè il mio concetto è precisamente di voler facilitare la costruzione di tali linee. L'onorevole Lazzaro, che mi è grato di veder vicino a me, nel 1873, appunto quando sorse a parlare contro la legge presentata dall'onorevole Sella e dall'onorevole De Vincenzi, disse che era desiderio di tutti che una legge di concorso chilometrico dovesse servire a facilitare precipuamente le comunicazioni fra i centri agricoli. Ed è giusto, o signori. Per esempio, il versante del Capo di Leuca, lambito dalla ferrovia da una parte sino a Maglie e dall'altra sino a Gallipoli, resta in tutta la sua estensione, che comprende diversi mandamenti, senza comunicazioni. Fu presentato da un uomo, di cui non si sa se più lodare la modestia o il valore dell'ingegno, la vasta coltura e il disinteresse, cioè dal barone Bacile di Castiglione (il quale agiva per solo patriottismo, spendendo denaro suo), il progetto di una linea ferroviaria Maglie-Gagliano-Gallipoli. Quali criteri potranno raccomandare questa proposta? Solamente quello di agevolare i trasporti in una regione eminentemente agricola.

Noi abbiamo laggiù che mentre in Gal-

lipoli e in Maglie le uve e i vini hanno un certo prezzo, a poca distanza, nel Capo di Leuca, quei prodotti hanno un prezzo inferiore di circa la metà appunto per il caro dei trasporti che deprezza le merci. E questa diminuzione di prezzo va a danno del produttore senza avvantaggiare il consumatore, perchè assorbita dalla conseguenza fatale ed inevitabile della mancanza di mezzi di comunicazioni.

Ora se la legge assicurasse di prediligere proposte simili, dirette a facilitare l'attività agricola del nostro paese, credo che voi, sostenendola, fareste cosa molto utile e degna di encomio.

Onorevoli colleghi, ho ricordato poc'anzi quello che avvenne nel 1873, quando deputati delle regioni meridionali, che mancavano assolutamente di ferrovie, in quel tempo specialmente, e che erano, per desiderio proprio e per eccitamento del Paese, desiderosi di avere tali benefizi, mentre si erano schierati contro la legge presentata dall'onorevole De Vincenzi, appena la videro mutata a totale favore delle provincie del Veneto, fecero il loro dovere e votarono a favore con entusiasmo. Voglio con uguale compiacenza riconoscere che non fu un fatto insolito quello che ho ricordato; sovente qui sorgiamo a sostenere l'un l'altro, perchè al disopra di ogni cosa ci è cara la prosperità della patria. Quindi è che, come allora furono lieti i miei conterranei di correre in aiuto di regioni che giustamente reclamavano, son certo che ora da colleghi delle regioni settentrionali sarà detta una parola a favore delle regioni meridionali. Ormai non siamo noi deputati di quelle regioni che richiamiamo l'attenzione del Parlamento sulla necessità di provvedere: sono stati i ministri, il Governo del Re, le Commissioni parlamentari, che non solamente per ragioni economiche, ma anche per ragioni politiche, che vi hanno esortato a portare la vostra benevole attenzione su quelle regioni, le quali, se non hanno per sè l'autorità di eminenti uomini politici, come può essere accaduto per la linea Ovada-Asti, che è stata regalata, come ha detto l'onorevole Fili-Astolfone, hanno però uguali diritti delle altre regioni d'Italia. *(Benissimo!)*

Io quindi raccomando i miei emendamenti, i quali non risolveranno tutto il problema, ma certo lo renderanno meno difficile di quello che facciano le proposte del Mini-

stero, anche come sono state emendate dalla Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Celli.

Celli. Più che un discorso farò brevi dichiarazioni. Dacchè ho l'onore di sedere in questa Camera questo problema ferroviario fu uno di quelli, che ho dovuto per necessità studiare; ed avendo seguito le varie discussioni, che si sono fatte, avendo preso via via a parlare modestamente, man mano che si presentavano i vari disegni di legge, ed avendo anche seguito gli effetti, che da essi derivavano, mi sono persuaso che tutte queste discussioni ferroviarie, dacchè io sono alla Camera, non sono che una pura accademia. È perfettamente inutile quello, che stiamo ora discutendo, perchè discutiamo sopra l'impossibile: diamo ad intendere alle nostre popolazioni che vogliamo dar lavoro ferroviario. Ma come? C'è un concetto giustissimo, ormai accettato, che è quello di dare all'industria privata questo lavoro ferroviario, che lo Stato ha in generale così male esercitato, facendo arricchire a vista d'occhio tanti improvvisati milionari.

Il principio era giusto; ma nella sua applicazione che cosa abbiamo noi fatto per attuarlo, e perchè queste ferrovie possano essere costruite? Abbiamo promessa una somma assolutamente irrisoria.

La prima somma proposta fu di 4 mila lire, poi di 4,500; si è arrivati quindi con grandi stenti alle 5 mila lire, ed ora si vuol arrivare alle 6 mila; ma così facciamo in realtà accademia, nient'altro che accademia. Per dimostrare quello che brevemente espongo, voglio citare alcune cifre, dalle quali risulta ciò che son costate le costruzioni ferroviarie date, colla legge 20 luglio 1888, n. 5550, alle società esercenti le ferrovie Mediterranee, Adriatiche e Sicule. Si tratta di ferrovie, molte delle quali, notate bene, sono di facile esecuzione, d'esecuzione molto più facile che non molte altre ferrovie solennemente promesse. Ebbene, la Rocchetta-Melfi-Gioia del Colle, lunga 138 chilometri (non lo dico nè per il relatore, e neppure per l'onorevole ministro, che certamente lo sanno meglio di me), ha un sussidio di 12 o 13 mila lire a chilometro; la Barletta-Spinazzola di 64 chilometri ha un sussidio di 8 mila lire, non tenendo conto delle frazioni; la Vellettri-Terracina di 77 chilometri ha 10 mila lire;

la Sparanise-Gaeta di 54 chilometri ha 13 mila lire; la Conca-Piombino, ferrovia facilissima, senza tunnel, di 14 chilometri, 8 mila lire; la Cuneo-Saluzzo di 32 chilometri 8 mila lire; la Scordia-Caltagirone (e qui vengo alle ferrovie dalle quali deve prendere esempio l'onorevole Fili-Astolfone) 18 mila lire; la Noto-Licata (onorevole Fili, senta) che ha 115 chilometri ha costato 35 mila lire al chilometro. Sicchè quello, che l'onorevole Fili-Astolfone ha chiesto, è troppo poco.

Se vogliamo illudere le popolazioni e dar loro ad intendere che con queste piccole somme costruiremo delle ferrovie, credo che facciamo cosa non giusta, nè prudente.

Un'altra volta che ho parlato su questo tono e ho fatto profezie, sono stato accusato di essere stato un profeta nero, di aver detto cose non esatte. Ora io mi augurerei di essere sempre in tutte le cose così buon profeta come lo sono stato in questa.

Ed infatti, delle ferrovie promesse quale è stata costruita? Nessuna! Notate bene, onorevoli colleghi; se dovessi parlare per ragioni locali, dovrei essere mediocrementemente soddisfatto di questo disegno di legge; perchè in quelle famose tabelle ferroviarie c'è una linea, che forse si potrà fare con le 6 mila lire, che oggi la Commissione promette, e questa linea è appunto la Fano-Santa Barbara. Pare che questa linea si farà, ed io spero che l'onorevole ministro ci aiuti. Dico pare, perchè siamo ancora in quella atmosfera di trattative, che formano una nebulosa; di luce per ora se ne vede poca.

Ma le altre ferrovie, sempre di quelle promesse, figuratevi se si potrà costruirle con 5 mila lire a chilometro. Ma non è neppure il caso di pensarci!

Se per tutte quelle costruite, e che ho nominato testè, il Governo s'impegnò, notatelo bene, di dare alle Società anche il materiale metallico di armamento, il materiale mobile ed una somma iniziale di circa 50 mila lire a chilometro per le prime spese di esercizio, e quella, che ha costato meno, ha costato per la costruzione lire 8 mila al chilometro, come è possibile pensare a costruire tante ferrovie più o meno difficili, con 6 mila lire a chilometro?

Ho terminato, e nel terminare faccio una dichiarazione. Io questa legge non la voto; non ho votato le altre, perchè erano una vana promessa e niente altro; non voto questa

perchè è un'altra delle solite promesse, che si aggiunge alle altre non mantenute. Credo sia ora di finirla con le promesse. Ci sono molte popolazioni, le quali reclamano lavoro; anche in questo momento mi arrivano telegrammi allarmanti. Ebbene, a queste povere popolazioni, che chiedono lavoro, in questo brutto inverno, voi volete rispondere con nuove promesse che poi non si possono mantenere? Io non me ne sento il coraggio!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Cedo il mio posto all'onorevole De Nava.

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

De Nava. Onorevoli colleghi, ebbi già occasione, nel passato luglio, quando si discusse questo disegno di legge, che ora è ripresentato alla Camera con una elegante cornice, opera di quell'esimio artista, che è l'onorevole Chimirri, di dire che io era, in massima, favorevole al disegno stesso; non tanto perchè esso agevola la costruzione di alcune nuove ferrovie, quanto, e principalmente, perchè esso ribadisce il principio di por termine al metodo della costruzione diretta di ferrovie da parte dello Stato. Ed io credo che, in questo, la Camera sarà con me consenziente, perchè non credo vi sia bisogno di ripetere quali siano state le conseguenze del metodo finora seguito nelle costruzioni ferroviarie. Però mi consenta la Camera di ricordare che, oltre alla considerazione di ciò che hanno costato le costruzioni ferroviarie, bisognerebbe anche studiare e riflettere ai risultati del bilancio dell'esercizio delle ferrovie. E per questa parte devo dichiarare che sono rimasto molto soddisfatto quando, nel conto consuntivo del bilancio dello Stato, ho letto in un allegato una specie di bilancio industriale dell'azienda ferroviaria italiana.

Non leggerò questo allegato; ma mi permetta la Camera di riassumere in pochissime cifre questo bilancio, non trascurando di avvertire che, come è naturale in simili conti, le cifre, tanto nell'attivo quanto nel passivo, hanno sempre un valore di approssimazione.

Ciò posto è da notare che per le ferrovie complementari, costruite, cioè, dallo Stato dal 1885 in poi, noi riscuotiamo 14 milioni, e ne spendiamo 20; vale a dire che esse costituiscono un onere annuo di 6 milioni sul bilan-

cio dello Stato, senza contare gli interessi del capitale, che le ferrovie stesse hanno costato.

Che se poi vogliamo fare un calcolo più complesso, se vogliamo, cioè, calcolare il bilancio di tutta l'azienda ferroviaria, esso rappresenta, come bilancio di competenza, una perdita di 13 milioni. Di fronte però a questa perdita dobbiamo e possiamo contrapporre tutti gli utili indiretti, che provengono allo Stato dall'esercizio delle strade ferrate, vale a dire le tasse tutte, che direttamente o indirettamente si riscuotono sulle strade ferrate, e sui titoli ad esse relativi, oltre a tutto ciò, che si risparmia dallo Stato per i trasporti e servizi di ogni genere.

Questi utili ammontano a 100 milioni circa; per modo che, detratti i 13 milioni di perdita, si ha un vantaggio di 87 milioni. Ma, di fronte a questi 87 milioni di utili, vi sono gli interessi dei debiti, che abbiamo contratti per costruire le ferrovie; e questi interessi si calcolano a 170 milioni, senza tener conto di tutto quanto fu speso sulle strade ferrate con le entrate ordinarie dei bilanci.

Ecco pertanto approssimativamente il bilancio dell'azienda ferroviaria: un onere per i contribuenti di circa 90 milioni.

Ora, da questo bilancio, quale conseguenza dobbiamo noi trarre? Forse che si sia fatto male a costruir le strade ferrate, e che non si debbano costruire più nuove ferrovie? La conseguenza così tratta sarebbe un assurdo, una reazione irragionevole, e mi sembrerebbe ridicola. Dobbiamo trarne, invece, un'altra conseguenza: che noi, cioè, dobbiamo cambiare metodo, e riflettere seriamente, prima di dar mano a costruzioni di ferrovie, di cui non sia dimostrato il vantaggio economico, specialmente quando le grandi linee siano compiute; perchè, se dal bilancio della nazione dobbiamo ricavare quel che dobbiamo rifondere per il servizio ferroviario, che nel suo complesso è passivo, accrescendo il numero delle ferrovie di scarsa utilità, questo passivo si accrescerà in proporzione.

D'altra parte è chiaro che il passivo del bilancio ferroviario costituisce un sacrificio, che imponiamo ai contribuenti; poichè dobbiamo ricavare i proventi dall'imposta, e sacrifici ed imposte non sono convenienti quando non vi sia un corrispettivo, almeno in un vantaggio economico, sia pure indiretto, ma giustificato.

Ora, sotto questo aspetto, non può discostarsi il pregio di questo disegno di legge; poichè col metodo delle sovvenzioni, lasciando campo all'iniziativa privata, è da sperare che questa si rivolga più specialmente a quelle ferrovie, da cui si ritiene possa ricavarsi un utile; perchè, salvo casi rari, niuno si sobbarcherà ad una speculazione, dalla quale non reputi, con molte probabilità, di ricavare un profitto.

Porterà la legge quei benefizi, che si sperano da coloro che la sostengono? Distinguiamo due categorie di linee: quelle già promesse dallo Stato, linee di cui si sono occupati molti oratori, e che hanno la loro base nella legge del 1879 e nelle altre leggi via via succedutesi, e le altre linee non classificate, che, avendo i caratteri determinati dalla presente legge, saranno costruite in seguito a domanda dei concessionari. Quanto alle prime, poichè ho inteso moltissimi colleghi parlare in nome di alcune regioni, quasi che esse sole abbiano sofferto dalla sospesa costruzione di queste linee, mi piace far notare alla Camera che le ferrovie di quarta categoria non costruite appartengono a tutte le regioni italiane.

Una voce. Sono sette!

De Nava. Sono sette appunto; e leggendone le indicazioni si desume che appartengono a tutte le regioni d'Italia. Se i Governi, che si sono succeduti, hanno commesso una ingiustizia trascurando l'adempimento di queste promesse, non è giusto che di tale procedimento si dicano lese soltanto alcune regioni. Tutte le regioni avrebbero diritto di protestare contro l'ingiustizia in loro danno commessa. (*Bene!*)

Ora nella legge ultima del 1897 non fu detto già che queste linee non debbono più essere costruite: si disse, invece, che con apposite leggi, volta per volta, si sarebbero stabiliti i fondi per provvedervi. Noi dunque possiamo chiedere al Governo che presenti queste leggi. Ma, badiamo, è necessario che tutti, d'accordo, gli chiediamo anche che contemporaneamente presenti i provvedimenti per sopperire alle spese. Se occorre un'imposta, votiamola tutti, guardando in faccia, e senza sotterfugi, al problema. Se occorrono dieci o venti milioni l'anno per compiere queste linee, diamoli; ma diamoli a ragion veduta, esaminando i vantaggi delle opere, e gli oneri, che ne deriveranno al bilancio. E allora io torno

là dove ho cominciato: se il vantaggio, che si otterrà da alcuna di queste costruzioni fosse dimostrato irrisorio, e noi votassimo un'imposta per sopperire alla spesa, non so quale gratitudine avrebbero verso di noi i contribuenti, cui imporremo un onere certo e presente per l'illusione di vantaggi ipotetici e futuri.

Nondimeno io credo che, pur differendo a più tardi l'approvazione delle apposite leggi necessarie per la costruzione di tutte queste linee, qualcuna di esse (tre o quattro forse) si potrà compiere col sussidio di preferenza, che oggi si dà ad esse, di 6 mila lire.

Venendo ora all'altra categoria di strade ferrate, a cui veramente si riferisce questo disegno di legge, è indubitato che la concessione del sussidio fino a lire 5 mila è un provvedimento molto utile.

Ma su questo punto debbo insistere sopra un concetto già altra volta espresso. Io credo che per ottenere un largo incremento delle ferrovie economiche conviene modificare la legislazione, e più ancora la regolamentazione che si riferisce all'esercizio. E allo incremento delle ferrovie secondarie ed economiche noi dobbiamo attendere con molto amore.

La condizione presente non è confortante: in Italia abbiamo soltanto circa 1300 chilometri di ferrovie a scartamento ridotto; e questa cifra si riduce per l'Italia continentale soltanto a 700 chilometri, perchè gli altri 600 sono tutti in Sardegna. Ora le ferrovie economiche sono le vene, che devono condurre il sangue alle arterie principali del traffico.

Se daremo un grande svolgimento a queste ferrovie economiche o confluenti avremo agevolato la risoluzione del problema ferroviario italiano.

Detto ciò in linea generale, mi permetta l'onorevole relatore di dirgli, che io devo, con mio vivo rincrescimento, essere in dissenso con lui in una parte della sua relazione.

In primo luogo mi dichiaro esplicitamente contrario all'estensione del periodo di concessione del sussidio, dai quaranta ai settanta anni. L'onorevole relatore credette necessario di giustificare questa innovazione, e nella sua relazione disse in sostanza che la ragione, per cui alcuni si oppongono alla estensione, si è che essi partono dal falso concetto che il sussidio sia una garanzia o una agevolezza

per gli interessi e per l'ammortamento del capitale, mentre esso può esser dato anche per aiutare l'esercizio, per modo che niente si oppone ad estenderlo fino al massimo di settanta anni.

Mi permetta l'onorevole relatore di osservare come, a mio parere, falso concetto sia quello di voler dare una sovvenzione all'esercizio ferroviario.

Quando un capitale è investito nella costruzione di una ferrovia, è evidente che il capitalista nella formazione del bilancio prevede come prima cosa l'onere per interessi e l'ammortamento del capitale.

Questo ammortamento, come limite massimo ordinario, si fa in cinquant'anni, perchè la differenza al di là dei cinquanta è minima e quasi trascurabile.

Ora quando, per una ferrovia che costi lire 120 mila ed anche di più, fino a 150 mila lire, voi concedete un sussidio di lire 5 mila, voi provvedete completamente, col saggio attuale del danaro, agli interessi ed all'ammortamento non solo; ma al cinquantesimo anno, essendo stato già ammortato il capitale, il sussidio che voi date rimane tutto per l'esercizio.

Ora, io dico, se una ferrovia, che ha avuto per cinquant'anni così grandi agevolanze, dopo avere ammortato il suo capitale, è in tale condizione che i suoi prodotti non bastano nemmeno alle spese di esercizio, io la considero fin d'ora una ferrovia inutile, epperò ritengo dannoso il costruirla.

Ricorderò all'onorevole Chimirri che il sussidio chilometrico è una delle forme, che si sostituisce alle altre, già in altre nazioni usate, ed anco presso di noi, di garanzia; la quale garanzia fu sempre rapportata ad un certo interesse del capitale impiegato nella costruzione. E, quando così non si fece, i contratti di garanzia furono oggetto di vivissime critiche.

Comprendo ciò che mi può rispondere l'onorevole Chimirri. Egli può dirmi che, in qualunque forma, il sussidio giova sempre all'esercizio. È evidente; lo comprendo anch'io: quando voi garantite un determinato interesse al capitale, giovate all'esercizio della ferrovia, inquantochè, dai prodotti dell'esercizio non dovendo ricavare quella parte che deve servire agli interessi ed all'ammortamento del capitale, indirettamente si accrescono i proventi netti dell'esercizio. Ma la quistione non consiste in ciò.

Quando voi avrete stabilito che il sussidio deve rapportarsi al capitale impedirete l'eccesso di concedere una somma, la quale superi l'annualità necessaria per gli interessi e l'ammortamento del capitale, e impedirete la costruzione di ferrovie, le quali fondino le loro speranze non sui proventi del traffico per le spese di esercizio, ma sull'aiuto del Governo.

Il secondo punto, in cui dissento dalla Commissione, è la soppressione, che essa ha proposto dell'articolo quarto.

Tale disposizione fu proposta da me in base all'esperienza, perchè è accaduto che qualche ferrovia si è costruita, ma poi ne è stato abbandonato l'esercizio.

Secondo la legge dei lavori pubblici, lo Stato deve mettere all'incanto la ferrovia; e qualora l'asta, come è probabile, vada deserta, tre periti riconoscono il valore delle opere, e lo Stato deve comperare la linea al prezzo da essi designato.

Danieli. No!

De Nava. Così dice la legge!

Danieli. La legge dice: « senza tener conto della destinazione. »

De Nava. Non ho detto in qual modo e con che criterio debba valutarsi l'opera; ho detto solo che gli arbitri debbono valutare la linea. La legge dice che non deve tenersi conto della destinazione; ma, prima di tutto, ciò è a danno dello Stato, e poi io non ho nessuna fiducia in simili giudizi peritali inappellabili.

Ad ogni modo, per evitare inconvenienti, che in un caso recente si stavano per verificare, fu fatta la proposta, per la quale, qualora andasse deserta l'asta, lo Stato non sarà obbligato a comperare la linea; poichè non è giusto che sopporti danni per colpa di chi ha voluto arrischiare i suoi capitali in cattive imprese.

Questi sono i due punti della legge circa i quali non consento con la Commissione. Se la Commissione si arrenderà a modificarli, farà opera utile; perchè, se si vuol veramente che la legge arrivi in porto, bisogna togliere tutti gli ostacoli, che qui o in altra sede potrebbero essere frapposti. Detto ciò, mi auguro che la legge venga sollecitamente approvata. *(Bene!)*

Voci. A domani!

Presidente. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Interrogazioni.

Presidente. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione pervenute alla Presidenza.

Miniscalchi, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno sullo scioglimento del comitato di beneficenza *Pro Ospedale* in Sestri Ponente, presieduto dal maggiore in pensione, cavaliere Francesco Piombino e colpito dal prefetto di Genova sotto pretesto di propaganda socialista.

« Ferri. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere se intenda ammettere altri fattorini telegrafici prima che quelli già ammessi arrivino a distribuire, in media, 8,000 telegrammi all'anno ciascuno.

« De Felice-Giuffrida. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della poste e dei telegrafi, per sapere:

1° Se le convenzioni marittime consentano che un pacco dioreficerie, del peso di 700 grammi, spedito da Napoli a Malta, costi, per solo servizio di trasporto, lire 13.15.

2° Se consentano che un semplice avviso di arrivo — città per città — sia fatto pagare lire 1. 25.

3° E se non creda che codeste spese esagerate costituiscano un grave ostacolo allo sviluppo del commercio italiano all'estero ed una truffa.

« De Felice-Giuffrida. »

Presidente. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno ai termini del regolamento.

Sull'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazza sull'ordine del giorno.

Mazza A nome di molti colleghi ho presentato una proposta di legge pel riconoscimento della campagna di Mentana come campagna nazionale. Sono già d'accordo col l'onorevole presidente del Consiglio perchè lo svolgimento di questa proposta venga iscritto nell'ordine del giorno della seduta di

sabato; prego quindi la Camera di volervi consentire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bovio.

Bovio. La proposta dell'onorevole Mazza mi ricorda che un uomo insigne, che mi auguro di rivedere presto alla Camera, usava ogni anno, da questi banchi, ricordare questa data memoranda. Mi piace anche oggi ricordarla, augurando una Roma grande e solenne nella sua gloria...

Presidente. Ma, onorevole Bovio, si tratta ora dell'ordine del giorno!

Bovio. Due parole sole, signor presidente! È grande questa data pel nome di quegli uomini, che, con la grandezza del pensiero e dell'opera, vollero l'Italia giusta nelle leggi, morale nel costume, libera nel pensiero, nella coscienza, nella parola e nella stampa. Questo voto non possiamo non ricordare da Roma anche oggi. (*Approvazioni a sinistra*).

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Se, come non dubito, l'onorevole Mazza è d'accordo coll'onorevole presidente del Consiglio circa lo svolgimento della sua proposta di legge nella seduta di sabato, io, a nome del Governo, non ho nessuna difficoltà di consentire che sia accolta la sua proposta.

Presidente. Per la seduta di sabato è già stato stabilito lo svolgimento di altre due proposte di legge; si potrebbe quindi per quella dell'onorevole Mazza stabilire la seduta di lunedì; altrimenti la seduta di sabato sarà tutta assorbita da svolgimenti di proposte di legge.

Mazza. Ho già avuto l'onore di avvertire che l'onorevole presidente del Consiglio mi ha dato facoltà, in caso di sua assenza, di dichiarare alla Camera come egli consenta che la proposta di legge, che anche a nome di altri colleghi ho presentato, sia svolta nella seduta di sabato.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Non l'ho messo in dubbio.

Mazza. Quindi pregherei la cortesia dell'onorevole presidente che mi consentisse di insistere perchè lo svolgimento della nostra proposta non debba subire ulteriori procrastinazioni.

Presidente. Ma io le ho osservato, per l'ordine dei lavori della Camera, che sabato vi sono già due altri svolgimenti di proposte di legge.

E da sabato a lunedì mi pare che non ci sia grande ritardo.

Mazza. Se l'onorevole presidente insiste, obbedisco alla sua volontà.

Presidente. La ringrazio. Allora rimane stabilito per lunedì lo svolgimento di questa proposta di legge.

Santini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Santini. Mi consta che il presidente della Giunta generale del bilancio ha dichiarato che, qualora qualcuno dei deputati esprimesse il desiderio che l'elenco dei membri del Parlamento, comunque retribuiti dallo Stato, fosse comunicato alla Camera, egli avrebbe aderito. Io, a nome di altri miei egregi colleghi, esprimo il desiderio che questo elenco venga pubblicato, e credo che ciò sia utile, perchè un ambiente di sospetti ingiustificati da qualche tempo si è formato intorno a noi. E tanto più prego che questo elenco sia pubblicato, inquantochè sono sicuro che la pubblicazione di questo elenco segnerà un'altra pagina onorevole nella storia del Parlamento italiano. (*Bene! — Commenti.*)

Presidente. È presente l'onorevole presidente della Giunta del bilancio?

(*Non è presente.*)

Allora si parlerà di questa sua proposta quando sia presente il Presidente della Giunta del bilancio.

La seduta termina alle ore 18.5.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazioni.
2. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Grossi per diffamazione. (138)
3. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Bonanno per corruzione elettorale. (137)
4. Seguito della discussione sul disegno di legge: Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata. (90)

Discussione dei disegni di legge:

5. Aumento delle Congruè parrocchiali; Anticipata consegna ai Comuni delle rendite

delle sopresse Chiese ricettizie e Comunità curate; Acconto ai Comuni pel quarto di rendita loro spettante nel patrimonio delle sopresse corporazioni religiose (14) (n. 309 della 1^a Sessione).

6. Costituzione in Comune autonomo della frazione Bagni di Montecatini. (55)

7. Cessione definitiva di alcune aree marittime al Municipio di Palermo (38) (già n. 260 della 1^a Sessione).

8. Sull'autonomia delle Università, Istituti e Scuole superiori del Regno. (*Urgenza*) (20).

9. Collocamento a disposizione dei prefetti del Regno. (*Approvato dal Senato*) (118).

10. Provvedimenti definitivi sugli Istituti di previdenza ferroviari (110) (n. 246 della 1^a Sessione).

11. Prestiti per esecuzione di opere concernenti la pubblica igiene e per la derivazione e condotta di acque potabili. (32)

12. Riforma del procedimento sommario (15) (n. 207 della 1^a Sessione).

13. Convenzione colla Società anonima commerciale italiana del Benadir (Somalia italiana) per la concessione della gestione della città e dei territori del Benadir e del rispettivo Hinterland (34) (n. 220 della 1^a Sessione).

14. Modificazioni alla legge 19 ottobre 1859 sulle servitù militari (108) (n. 193 della 1^a Sessione).

15. Autorizzazione a transigere la causa relativa ai biglietti consorziali che si riscontrarono duplicati (94).

16. Indennità agli operai addetti alle aziende dei monopoli dei tabacchi e dei sali nei casi d'infortuni sul lavoro (105).

17. Provvedimenti circa la rappresentanza dei Collegi la cui elezione fu annullata per corruzione elettorale (17) (n. 82 della 1^a Sessione).

18. Modificazioni agli articoli 89 e 90 della legge elettorale politica (48) (n. 90 della 1^a Sessione).

19. Aggregazione del Comune di Benti-voglio alla pretura di S. Giorgio (30) (n. 243 della 1^a Sessione).

20. Lotteria a favore del Comitato milanese per l'erezione di un monumento nel cimitero di Musocco (102) (n. 278 della 1ª Sessione).

21. Aggregazione del Comune di Escalaplano alla pretura di S. Nicolo Gerrei (53) (n. 262 della 1ª Sessione).

22. Aggregazione dei Comuni di Solarussa, Zerfaliù e Siamaggiore alla pretura di Oristano (109) (n. 242 della 1ª Sessione).

23. Modificazioni all'articolo 31 della legge 31 dicembre 1890, n. 7321, relativa agli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza. (23)

24. Modificazioni nelle norme che regolano le pensioni agli operai avventizi della

Regia Marina (124) (*Urgenza*) (n. 148 della 1ª Sessione).

25. Estinzione del credito della Banca d'Italia per somme dalla medesima anticipate per la costruzione del Regio Asilo « Garibaldi » in Tunisi. (33)

26. Seguito della discussione sul disegno di legge: Polizia sanitaria degli animali (93) (n. 131 della 1ª Sessione).

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

Roma, 1899 — Tip. della Camera dei Deputati.