

LVIII.

TORNATA DI MARTEDÌ 14 FEBBRAIO 1899

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI

INDICE.

Atti vari:

Relazione (Presentazione):

Asse ecclesiastico (CARCANO) Pag. 2060

Disegno di legge (Sequito della discussione) 2042-60

Sovvenzioni ferroviarie:

Oratori:

BERIO	2065
CASCIANI	2061
CHIMIRRI, <i>relatore</i>	2049
DAL VERME	2063
FILI-ASTOLFONE	2055
GHIGI	2049-52
GIUNTI	2060
LACAVA, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	2048-50-51
RUBINI	2042
VISCHI	2054

Interrogazioni:

Acque dell'Adda:

Oratori:

CHIAPUSSO, <i>sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici</i>	2036-39
CREMONESI	2039
MARAZZI	2037
VENDRAMINI, <i>sotto-segretario di Stato per le finanze</i>	2037

Tiro a segno di Terni:

Oratori:

MARSENGO-BASTIA, <i>sotto-segretario di Stato per l'interno</i>	2039
PANTANO	2040-41
PELLOUX, <i>presidente del Consiglio</i>	2040-41-42

Osservazioni e proposte:

Urgenza di una petizione:

Oratore:

TRIEPI	2035
------------------	------

La seduta incomincia alle 14,10.

Talamo, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato. Dà, quindi, lettura del seguente sunto di una

Petizione.

5669. Antonino Palombo ed altri commessi degli uffici di registro di Reggio Calabria, Bologna, Torino, Napoli, Catanzaro, Messina, Firenze e Palermo, esposta la misera condizione del loro impiego, chiedono che i commessi degli uffici di registro siano riconosciuti come impiegati governativi rendendone, come tali, stabili il posto e la carriera.

Triepi. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Triepi. Ieri ebbi l'onore di presentare una petizione a nome dei commessi degli uffici di registro e bollo del Regno.

Prego la Camera che voglia consentirne l'urgenza.

Presidente. Se non vi sono osservazioni in contrario, questa petizione sarà dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza).

Interrogazioni.

Presidente L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Marazzi al ministro dei lavori pubblici « per cono-

scere in qual giorno intenda convocare in Roma gli utenti delle acque dell'Adda, rappresentanti le roggie di Mussa-Cassano e Retorto nonchè l'amministrazione del Demanio, secondo apposita convenzione fra le parti. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

Chiapusso, sotto segretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole Marazzi oltre questa interrogazione ne ha presentata un'altra sul decreto del 25 ottobre 1898, col quale il prefetto di Milano autorizzò la Società del lanificio e canapificio nazionale ad eseguire nell'Adda alcune opere provvisorie per fruire dell'acqua necessaria anche nei momenti di magra.

Siccome gli argomenti delle due interrogazioni hanno fra loro stretto rapporto, così spero che l'onorevole presidente mi permetterà di rispondere ad ambedue. Avverto poi che alla prima interrogazione dell'onorevole Marazzi se ne connette un'altra degli onorevoli Pozzi e Conti, che non so se siano presenti.

Cominciando dal decreto in data 25 ottobre ultimo scorso del prefetto di Milano, ricordo che l'autorizzazione con esso accordata non è che la rinnovazione di un provvedimento che è preso ogni anno dal 1854 in poi.

Contro l'emanazione di questo decreto nessuna opposizione venne presentata dagli interessati riveranei, e solo un mese dopo che il decreto era stato emesso, e cioè nel novembre decorso, venne una protesta per parte degli utenti del canale Retorto, la quale invocava l'intervento dell'autorità centrale perchè non fosse accordata l'autorizzazione richiesta dalla Società del lanificio nazionale.

Il Ministero domandò informazioni alla prefettura di Milano e saputo che si trattava di un reclamo contro un provvedimento già preso dal prefetto nei limiti della sua competenza, non potè far altro che considerare la protesta pervenutagli quale un ricorso in via gerarchica ed iniziare così la consueta istruttoria per vedere da qual parte fosse la ragione, e provvedere poscia definitivamente in via amministrativa.

Del resto è bene io ricordi che il prefetto, quando emanò il suo decreto, fece le più ampie riserve per i diritti che potessero spettare

ai terzi e non intese quindi di far cosa che potesse recare pregiudizio apprezzabile agli utenti del canale Retorto. Anzi nell'atto di concessione ordinò espressamente che la Società del Lanificio nazionale fosse obbligata a risarcire gli eventuali danni, e ad eseguire quelle opere di cui si riconoscesse necessaria la prescrizione dall'autorità competente per mantenere al detto canale la quantità d'acqua dovutagli durante le magre della stagione invernale. Gli utenti quindi, parmi, non abbiano ragioni da lagnarsi, essendo i loro diritti pienamente salvaguardati.

Tutto ciò non è poi che un incidente delle questioni, che sono nate da lunghissimo tempo per l'uso delle acque dell'Adda, fra gli utenti dei canali della Mussa, del Retorto e della roggia di Cassano.

Tale vertenza, che dura da lunghi anni, parve che verso il 1897 dovesse avviarsi ad una definitiva e soddisfacente risoluzione, perchè le parti si accordarono di affidare ad una Commissione da nominarsi dal Governo l'incarico di esaminare tutte le questioni sollevate al riguardo e formulare proposte, che avrebbero poi dovuto essere esaminate dalle parti interessate, alla presenza del ministro dei lavori pubblici, per concretarne l'accettazione definitiva.

La Commissione finì il suo compito sui primi del 1898, e con decreto del prefetto di Milano del 4 febbraio di quell'anno, fu assegnato alle parti un termine di 60 giorni per l'esame della relazione e dei numerosi allegati, e per presentare le rispettive deduzioni.

Se non che, prima che scadesse questo termine, venne chiesta una proroga la quale fu accordata fino al 31 dicembre 1898; una seconda proroga venne poi chiesta dagli utenti della Mussa, e siccome a questa domanda si era pure unito il Ministero delle finanze, che vi era interessato, così la medesima fu accordata fissandone la scadenza alla fine di questo mese con l'avvertenza che doveva ritenersi come definitiva.

Il Ministero dei lavori pubblici non può quindi sul riguardo dire altro, che, al termine di questa proroga, saranno indubbiamente convocate le rappresentanze degli utenti.

Se si troverà modo di metterle d'accordo, tanto meglio; altrimenti spetterà all'autorità

giudiziaria di risolvere questa lunga vertenza.

Presidente. L'onorevole Marazzi ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

Marazzi. Siccome la seconda mia interrogazione è diretta anche al ministro delle finanze, e vedo qui presente il sotto-segretario di Stato, così potrebbe rispondermi anche egli, se lo crede.

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

Vendramini, sotto-segretario di Stato per le finanze. Ben poco posso aggiungere a quanto ha detto il rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, poichè l'interesse che a questa contestazione avrebbe il Ministero delle finanze, piuttosto che riguardare la pubblica amministrazione, riflette un interesse che non è privato, perchè trattasi di amministrazione di cosa pubblica, ma che in ogni modo ha un carattere puramente patrimoniale. Ed è per questo che l'amministrazione del demanio ha dovuto associarsi a quanto ha fatto la Congregazione di Mussa, appunto per potere sviluppare di pieno accordo quegli argomenti che servano alla difesa delle ragioni del demanio.

L'interrogazione dell'onorevole Marazzi chiede spiegazioni circa il decreto 25 ottobre 1888, emesso dal prefetto di Milano, relativo al regime delle acque dell'Adda, ma su questo punto certo era più competente a rispondere il ministro dei lavori pubblici, il quale lo ha già fatto. Qualora poi si volesse attribuire all'amministrazione finanziaria una qualche responsabilità per l'indugio nel trasmettere il reclamo della rappresentanza del Retorto, debbo far presente che il reclamo è pervenuto al Ministero delle finanze nei primi giorni di novembre, mentre il decreto anzidetto fu emesso il 25 ottobre.

Nè si può censurare il prefetto se, aderendo alle richieste della Congregazione di Mussa, non ha tenuto conto di un reclamo pervenuto parecchi giorni dopo al Ministero delle finanze. Ci troviamo, ripeto, in una posizione delicata, perchè piuttosto che difendere un atto della pubblica amministrazione, dobbiamo difendere un diritto privato in confronto degli interessati a mantenere una diversa condizione di cose nella distribuzione delle acque dell'Adda e che sarebbe in conflitto cogli interessi demaniali. Se l'onore-

vole Marazzi insiste nel lamentare che sia stato emesso il decreto 25 ottobre dal prefetto di Milano, gli faccio notare che esso è conforme a tutti gli altri degli anni decorsi per tutelare il buon regime delle acque nel periodo invernale, e che quindi non può essere censurato il prefetto per un atto compiuto d'accordo col Ministero dei lavori pubblici, e che il Ministero delle finanze non potrebbe che difendere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marazzi.

Marazzi. Come la Camera ha udito, due sono le interrogazioni che io ho rivolto al Governo, e vanno completamente distinte. In quanto alla prima l'onorevole sotto-segretario per i lavori pubblici ha finito col rispondermi in modo abbastanza soddisfacente se non preciso; debbo però fargli alcune osservazioni per mettere in evidenza, non dirò la parzialità, ma i favori concessi ad una delle parti in questione, favori che non avevano ragione d'essere.

Le parti avevano stretto fra di loro una convenzione che doveva essere rigorosamente eseguita; ora questa convenzione aveva portato a che una Commissione, non nominata da nessuna parte, ma dal Ministero stesso, doveva proporre il progetto di transazione da sottoporsi agli interessati, i quali sarebbero stati liberi di accettarlo o di respingerlo.

Nella convenzione era detto che durante gli studi per questo progetto il regime delle acque era deferito a questa stessa Commissione, e che appena finito il lavoro suo, essa finiva di avere qualunque ingerenza sul regime delle acque dell'Adda. Era quindi nello spirito della convenzione che non appena la Commissione avesse finito i suoi lavori, le parti dovessero essere convocate per pronunciarsi, perchè durante il tempo in cui nè la convenzione era accettata, nè la Commissione aveva alcuna forza per regolare le acque, nè le vie dei tribunali ci erano chiuse, era evidente dico che nella distribuzione delle acque vigeva completamente l'arbitrio.

Ciò era tanto vero e luminoso che il prefetto di Milano lasciava soltanto 60 giorni di tempo alle parti per prender visione dei documenti.

Che questo tempo fosse più che sufficiente lo dimostra il fatto che tanto il Retorto quanto gli utenti di Mussa in quei 60 giorni ave-

vano preparato e presentato le loro memorie. Ma vi era chi russava, ed era precisamente il Demanio che in quei 60 giorni non si è mai fatto vivo: e ne aveva le sue ragioni! Esso non ha che un interesse fiscale in questo dibattito per le acque che vende; e quando l'onorevole sotto-segretario delle finanze mi dice che il Demanio ha una parte preponderante, è in errore, perchè gli interessi fiscali si quotano a migliaia di lire e gli interessi agricoli delle due rive dell'Adda si contano a milioni.

Data questa condizione di fatto, era nello spirito della convenzione che dopo i 60 giorni le parti si dovessero pronunciare; ma siccome gli utenti di Mussa furono a corto di argomenti, andarono a ridestare i placidi sonni del Demanio, il quale dopo 6 mesi di inoperosità senza aver veduto neanche uno dei documenti (che rimasero dal prefetto) si accorse di un colpo che vi erano gravi studi da fare prima di decidersi sull'accettare o no la convenzione.

Così i 60 giorni divennero nientemeno che un anno e 5 mesi!

Le cose sono passate, i danni che ne sono venuti non sono più riparabili in nessuna maniera; ma poichè l'onorevole sotto-segretario dei lavori pubblici mi dice che prende impegno di non accordare nessun'altra proroga alle parti, e che l'ultima proroga termina con l'ultimo di febbraio, io confido che egli nel mese entrante convocherà gli utenti.

Ma egli dovrà convenire con me che gli utenti sono molti e che hanno a loro volta molti interessi ai quali accudire; per conseguenza se molto tempo prima non si fissa il giorno della convocazione, si verrà, se non per diritto, certamente di fatto, ad accordare una nuova proroga.

Quindi se l'onorevole sotto-segretario di Stato ha veramente intenzione, come io non ne dubito, di convocare gli utenti nel mese di marzo, meglio è che subito emani gli inviti agli interessati fissando il giorno in cui saranno convocati, altrimenti succederà che la convocazione non potrà aver luogo, perchè tra avviso e riunione stessa passeranno ben pochi giorni.

E con ciò io ho esaurita la prima delle interrogazioni che ho presentate. Passiamo alla seconda, la quale io ho fatto per istabilire un precedente. Il canale Retorto, essendo scarso di acque iemali, solleva sempre nel-

l'inverno fare domanda affinché fosse concessa l'acqua della quale abbisognava; e basandosi sopra i suoi diritti, otteneva che attraverso il fiume si stabilisse una *filarola* per avere l'acqua necessaria...

Presidente. Ma, onorevole Marazzi, anche tenendo conto che sono due le sue interrogazioni e che quindi ha diritto a dieci minuti, mi pare che siamo andati più in là. (*Clarità*).

Marazzi. Sta bene: principio lo svolgimento della seconda interrogazione ed ho quindi altri cinque minuti. (*Si ride*).

Il Retorto fece infatti anche quest'anno la sua domanda; ma si senti dire che fino dal 26 ottobre il prefetto di Milano aveva emanato un decreto col quale permetteva alla roggia di Cassano di sbarrare il fiume. È ben vero che negli anni precedenti consimili concessioni si sono date; ma prima di concederle (questo è il punto) si interrogavano tutti gli utenti interessati.

L'anno scorso non si è interrogato nessuno; ed ecco la ragione per la quale il Retorto ignorava la pubblicazione di questo decreto.

Io tuttavia ne prendo atto e sono ben contento di constatare che il prefetto di Milano può emettere dei decreti per il regime del fiume senza avvisarne le parti interessate. Ciò mi gioverà e ricorderò nel futuro. Mi ammetterà poi, l'onorevole sotto-segretario, che è abbastanza strano che un prefetto emetta il 25 ottobre un decreto per regolare le acque iemali. Che ne sapeva il prefetto dello stato del fiume durante l'inverno? Se le acque erano abbondanti, il suo decreto era inutile; se le acque erano scarse, egli doveva pensare che l'opificio di Cassano aveva le macchine necessarie per sopperirvi; quindi per questo opificio non era questione di acque iemali, ma era questione di spesa, mentre per tutte le marcite del Cremasco ci sarebbe stato bisogno di acqua e non si sarebbe saputo a qual santo raccomandarsi in caso di siccità. Quindi è evidente che fra i due interessi bisognava favorire gl'interessi generali agricoli anzichè quelli particolari dello stabilimento di Cassano. (*Interruzioni*).

Quindi ne viene, per legittima conseguenza, che quel decreto fu un atto partigiano, non tanto perchè favorisce soltanto la Roggia di Cassano, ma perchè le acque di Cassano finiscono per andare nelle acque di Mussa. Se questo non fosse stato, vedreste i

nostri colleghi, onorevole Cremonesi e onorevole Conti, alzarsi, e trovare tutte le ragioni del mondo per dar forza al mio dire. Non ho altro da aggiungere se non un ringraziamento al Governo per le assicurazioni datemi circa la riunione degli utenti di Mussa e Retorto nel prossimo marzo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

Chiapusso, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Desidererei replicare due parole all'onorevole Marazzi, il quale ha dichiarato che nel mese di marzo si dovranno convocare le utenze, e vorrebbe che anticipassi gli avvisi di convocazione nel mese di febbraio. Ora questo io non intenderei di farlo; perchè mi pare conveniente lasciar scadere il termine prima di prendere una determinazione. Ripeto però all'onorevole Marazzi, che nel mese di marzo le ultime utenze saranno convocate senza fallo.

L'onorevole Marazzi poi ha criticato il prefetto, per avere emanato il decreto del 25 ottobre 1898, senza che gl'interessati fossero interrogati. Ora debbo fargli osservare che trattandosi di un provvedimento di polizia idraulica nessuna disposizione di legge obbligava il prefetto a sentire gl'interessati.

Ciò nei rispetti della legalità; nei riguardi poi della convenienza devesi considerare che la concessione richiesta era solita ad accordarsi tutti gli anni, risalendo essa, come già dissi, al 1854. Il prefetto agì quindi nei limiti della sua competenza ed il Ministero non poteva ingerirsene.

Ecco quello che io dovevo replicare all'onorevole Marazzi.

Cremonesi. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. In che cosa consiste questo fatto personale?

Cremonesi. Consiste nell'aver messo in ballo me e l'onorevole Conti in questa questione...

Presidente. Ballo di carnevale, no? (*ilarità*)

Cremonesi. ...in questa questione nella quale noi non c'entravamo.

L'onorevole Marazzi ha detto che i signori Cremonesi e Conti, se fossero stati interessati in questa questione, che egli difende, si sarebbero alzati molto tempo prima a difenderla.

Presidente. Ma sa che cosa è fatto personale?

Fatto personale è vedersi attribuite opinioni che non si sono manifestate.

Cremonesi. Può essere un biasimo lo stesso silenzio.

Presidente. Bene, poichè è l'ultimo giorno di carnevale facciamo pure! (*Si ride*).

Cremonesi. Veramente lo scopo mio era quello di trar partito dal fatto personale per rispondere a quella interrogazione, combattendo con l'amico Conti, ora assente, il quale in questa questione avrebbe contrapposto all'onorevole Marazzi, che domanda la convocazione immediata degli utenti, che fintantochè pendono trattative e reclami da parte degli utenti di Mussa e dello stesso demanio, io volevo rispondere pregando il ministro dei lavori pubblici perchè sospendesse questa convocazione fino a che i reclami fossero giunti. Soltanto da questi si avrebbe notizia del vero stato delle cose.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Pantano al ministro dell'interno « circa lo scioglimento della Società del tiro a segno di Terni. »

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

Marsengo-Bastia, sotto-segretario di Stato per l'interno. Il Ministero dell'interno risponde a questa interrogazione dell'onorevole Pantano soltanto per quanto gli risulta, giacchè la questione è di speciale competenza del Ministero della guerra.

Alla presidenza della Società del tiro a segno di Terni vennero eletti alcuni individui che furono condannati dal tribunale supremo di guerra.

De Felice-Giuffrida. Nostri colleghi, non individui.

Marsengo-Bastia, sotto-segretario di Stato per l'interno. In seguito a questo fatto, il prefetto di Perugia ha domandato al ministro della guerra di procedere allo scioglimento di quella Società. Il Ministero della guerra ha comunicato al prefetto di Perugia il decreto di scioglimento e quindi egli non ha fatto altro che eseguire un ordine. Comprenderà facilmente l'onorevole Pantano che le Società di tiro a segno, delle quali ieri così nobilmente si è parlato in questa Camera, debbono mirare all'unico intento di esercitare la gioventù alle armi e non può quindi ammettersi che abbiano altri scopi ed altri intenti all'infuori di quello nobilissimo che io ho testè indicato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Ho presentato questa interrogazione non perchè mi meravigli del provvedimento preso (sebbene una misura meno rigorosa, cioè l'annullamento della elezione ed il passaggio ad una nuova, sarebbe stata la più confacente allo stato delle cose), ma per sapere se il Governo intenda di ricostituire sollecitamente quella Società.

Le ragioni che consigliano un tale provvedimento sono molto semplici. Io sono d'accordo coll'onorevole sotto-segretario di Stato quando dice che le Società del tiro a segno debbano avere per solo obiettivo quello di esercitare la gioventù alle armi e che da esse debba essere bandito qualunque spirito di fazioni o partiti politici.

Ma appunto per ciò, e per questo specialmente ho presentata la mia interrogazione, e vorrei che non fosse alterato e snaturato il significato della elezione presidenziale della Società di Terni.

In verità, come qualificare questa elezione se non come una delle tante manifestazioni oramai comuni a tutti i partiti politici italiani, in favore dei condannati dai tribunali militari, che vanno da don Albertario a De Andreis e Turati? Manifestazioni che vanno dai Consigli comunali alle Camere di commercio, dai conservatori ai radicali, e la cui eco è stata portata in Parlamento dalla domanda di 400 mila firme raccolte in tutte le gradazioni della cittadinanza italiana?

Si può di tale manifestazione riconoscere, o no, la convenienza e l'opportunità; ma in quanto al suo significato non può ingenerarsi equivoco di sorta; tanto più quando si pensa al voto, come agli altri, dato a don Albertario, in un paese come Terni, che ha tradizioni anticlericali non mai smentite, e nel quale si organizzò quella spedizione del 1867, che fu il primo formidabile colpo di scure dato al potere temporale; quando si pensa che questa manifestazione di simpatia in favore dei condannati dai tribunali militari avvenne in un paese che, pur essendo il maggior centro operaio d'Italia, e nel quale le tradizioni della democrazia furono ognora nobilissime e fiere, durante i fatti di maggio, mentre l'eco di quei fatti agitava tanta parte d'Italia, procedette calmo nel suo lavoro, senza attirare su di sé l'attenzione dei poteri pubblici. Queste due cir-

costanze vi dicono chiaramente che in quella affermazione non vi fu nessun soffio di carattere politico inteso ad alterare il concetto fondamentale della istituzione di quel tiro a segno.

In essa, ripeto, non può, non deve vedersi altro che una di quelle tante esplosioni momentanee del sentimento pubblico di cui non giova nè bisogna alterare il significato.

E però io m'auguro che il Governo, lasciato trascorrere un breve periodo, non voglia prolungare oltre questo stato di cose; tanto più che, con nobile gara, Governo, Provincia e Comuni hanno costituito a Terni, ed inaugurato da poco, un tiro a segno modello. E giustamente ciò hanno fatto: perchè Terni è uno dei centri dove la gioventù operaia può e deve educarsi nobilmente alle armi. E accompagno questo mio augurio col vivo desiderio che, appunto riconnettendosi questa questione con quella che agitò, poco tempo fa, la Camera, ed agita ancora il Paese, serva anch'essa ad affrettare i provvedimenti richiesti da quella tale pacificazione degli animi, la quale cancelli perfino il ricordo delle dolorose condanne che hanno afflitto l'Italia.

Quanto al tiro a segno, è vero che esso deve essere al di sopra ed al di fuori di tutte le questioni politiche che possano alterarne l'alto e sereno significato; ma non dimentichiamoci, o signori, che, per avere dei difensori della patria, i quali sappiano combattere e morire degnamente per essa, bisogna cercarli non là dove il cuore è muto agli appelli dell'umanità; ma dove le corde del sentimento, in armonia col senso d'italianità, vibrano potenti nel cuore delle popolazioni. (Bene! *all'estrema sinistra*).

Pelloux, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Pelloux, presidente del Consiglio. La Società del tiro a segno di Terni è stata sciolta, perchè ha fatto cose che non doveva fare. (*Si ride*).

E certamente ha fatto male, molto male. Potrà essere ricostituita, se si vedrà che si ravveda. (*Interruzioni a sinistra*).

Ma non volevo dire soltanto questo. L'onorevole Pantano venne a paragonare la Terni, qual'era nel momento che vi si preparò la spedizione di Mentana, nel 1867, con la Terni

del 1899. Ma, onorevole Pantano, la Terni di allora non ha niente a che fare con quella d'adesso.

Pantano. Chiedo di parlare.

Pelloux, presidente del Consiglio. Nel 1867, prima di tutto, non c'era la fabbrica d'armi, non vi era l'acciaieria; quindi non vi era tutto quel centro di operai, che vi è ora.

La votazione per la presidenza della Società del tiro a segno di Terni è stata una vera manifestazione ostile al Governo, ostile alle istituzioni, ostile a tutto.

La gioventù che appartiene alla Società del tiro a segno farà meglio a restare nel suo ambito e a non cercare di fare della politica, e peggio che della politica.

Ha detto bene l'onorevole Pantano: la elezione ha compreso don Albertario, Romussi e Turati. Questo precisamente dimostra una vera anarchia di concetti; e dimostra che non v'è stato altro intento che quello di fare cosa contraria alle istituzioni, un vero dispettuccio e niente altro.

Il Governo ha sciolto quella Società, e in ogni circostanza simile scioglierà le altre e se non si rimettono all'ordine non le ricostituirà. Perchè bisogna finirla una buona volta con questo sistema d'approfittare d'ogni circostanza per fare dell'agitazione. Così non si ottiene quello che si desidera.

Ella ha detto che queste Società devono essere al di fuori dei partiti. Sicuro, ed è precisamente per questo che non dovevano eleggere della gente la quale non ha niente a che fare col tiro a segno e nemmeno con Terni, mentre invece le nomine devono essere fatte fra i soci.

È proprio una cosa che non si può qualificare che come un dispettuccio meschino. E quindi si tengano bene in mente questo: se staranno buoni (*Si ride*) si ricostituirà la Società; se no, no.

Pantano. Onorevole presidente, prima mi ha risposto il sotto-segretario di Stato; ora il presidente del Consiglio. Bisogna che io dichiaro se sono soddisfatto o no.

Presidente. Ebbene parli.

Pantano. Son dolente di non potermi dichiarare soddisfatto della risposta del presidente del Consiglio.

Egli in una parte delle sue affermazioni ha riconosciuto quanto io avevo già detto intorno all'indole del tiro a segno, ma non così per ciò che concerne l'indole della ma-

nifestazione avvenuta. Il voler forzare il ragionamento per dare a quella manifestazione un significato ostile alle istituzioni, oltretutto non risponde al vero, costituisce un errore da parte del Governo; perchè così siete voi stessi che fate male alle istituzioni di cui vi dite i difensori, accennandole vulnerate dallo spirito pubblico, quando in questo caso non si tratta che di una delle tante esplosioni del sentimento pubblico comune a tutti i partiti.

Quanto all'avvenire, Ella, onorevole presidente del Consiglio, ha detto: che quando quei soci si mostreranno tali da affidare che non accennino a rifare la stessa via, si penserà a ricostituire la Società del tiro a segno in Terni. Ma per fare una cosa simile, dato che la Società è ora sciolta, bisognerebbe andare ad inquisire nell'animo di tutti i soci, ciò che è impossibile.

Infine Ella ha caratterizzato quella manifestazione colla parola anarchia: no, onorevole presidente del Consiglio, non è anarchia questa; quando varie tendenze convergano in un solo pensiero, è segno che questo pensiero batte e pulsa in tutte le coscienze e s'impone a tutti gl'intelletti. Se anarchia c'è, ve n'è una sola: quella che tiene l'Italia in balia di Governi senza criteri direttivi, che la fanno sbalzare da un estremo all'altro, ora sulla via della libertà ed ora sulla via della reazione; onde il paese, perduta ogni fiducia, si afferma come meglio può con esplosioni subitane della sua coscienza, le quali possono essere criticate dal Governo, possono anche subire i rigori della legge, ma resteranno sempre al disopra di tutte le condanne, manifestazione solenne di quel sentimento popolare che a date ore s'impone su tutto e su tutti.

Pelloux, presidente del Consiglio. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Pelloux, presidente del Consiglio. L'onorevole Pantano ha voluto approfittare dello scioglimento della Società del tiro a segno di Terni per fare una *réclame*...

Pantano. Chiedo di parlare. Questo è un insulto personale che respingo: Ella non ha diritto, sebbene sia presidente del Consiglio, d'insultare un deputato il quale viene a compiere il suo dovere molto più nobilmente di Lei.

Pelloux, presidente del Consiglio. Ma che cosa c'è di male?

Pantano. Come, le par nulla venir a dire che son venuto a fare della *réclame* elettorale? (*Rumori*).

Pelloux, presidente del Consiglio. Non ho affatto detto questo...

Presidente. Non interrompa, onorevole Pantano.

Pelloux, presidente del Consiglio. Io ho detto che Ella aveva uno scopo, nel sostenere la sua tesi, e Lei mi ha frainteso. Ella ha voluto parlare dell'amnistia...

Pantano. Io ho parlato del tiro a segno di Terni e non dell'amnistia.

Pelloux, presidente del Consiglio. Ho inteso dire che Ella si è servito di questa circostanza, per riferirsi ad un'altra questione.

E domando ancora: che cosa c'è di male in tutto questo? Io me ne appello alla Camera.

Ripeto che la questione del tiro a segno di Terni è una questione semplice, in sé stessa: la Società di Terni ha creduto di fare delle elezioni che il Governo non può approvare e che ha considerato come contrarie alle istituzioni.

Ora, confondere questo fatto con altri concetti, col dire che esso fu l'effetto della esplosione del sentimento nazionale, capisco che Ella possa dirlo, ma il Governo ha il diritto di protestare e di difendersi contro questo sentimento.

L'onorevole Pantano dice: siete voi che fate l'anarchia, voi Governo che dalla libertà passate alla più sconfinata reazione.

Ma questi sono ragionamenti che non entrano nella questione della Società del tiro a segno di Terni, onorevole Pantano. L'indirizzo del Governo è quello che è; e fra pochissimi giorni la Camera avrà occasione di discuterlo e quindi di condannarlo o approvarlo.

Noi crediamo con la nostra condotta di fare l'interesse delle istituzioni. Ella ha detto che facciamo male e che siamo anarchici; è una questione che il Parlamento deciderà; ma quando io ho detto che l'onorevole Pantano, venendo qui a parlare del tiro a segno di Terni, ha voluto sostenere un'altra tesi, non ho detto nulla che potesse offenderlo; del resto me ne appello alla Camera. (*Benissimo!*)

Seguito della discussione del disegno di legge sulle sovvenzioni ferroviarie.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Ringrazio anzitutto l'onorevole ministro per avere dichiarato che accettava l'ordine del giorno che mi sono permesso di presentare alla Camera su questo argomento insieme all'onorevole Giovanelli; spero che altrettanto vorrà fare la Commissione e, poiché il relatore mi fa cenni di assentimento, tanto più facile e breve sarà il compito mio.

La presente legge a mio avviso non merita nè i grandi elogi, nè le acerbe censure che le furono fatte: è una legge essenzialmente di accomodamento.

Fino dal 1892 il Governo del tempo aveva manifestato il proposito che si dovesse cambiare indirizzo nella politica ferroviaria. Questo proposito venne attuato dal Governo che gli successe immediatamente, quello dell'onorevole Crispi, e quindi dal rappresentante suo nel Ministero del Tesoro, l'onorevole Sonnino. Veniva di conseguenza la necessità di provvedere in qualche guisa alla costruzione di quelle ferrovie o tronchi di ferrovie ancora in vista, e specialmente di quelle che erano contemplate dalle leggi precedenti, e che, stante l'abbandono del programma delle costruzioni dirette, non avrebbero più potuto trovar modo di essere effettuate.

È a questo sentimento che si è ispirato anche l'ordine del giorno che l'anno scorso la Giunta del bilancio ebbe l'onore di presentare alla Camera, come invito al Governo di provvedere affinché le leggi del 1887 e 1896, le quali assicuravano un certo sussidio alle costruzioni private, potessero migliorarsi così, da sostituire via via quel programma, che andava mancando, delle costruzioni dirette.

Detto questo, credo di aver già manifestato in massima il mio avviso non difforme dalle conclusioni, a cui giunge il presente disegno di legge. Io credo che esso non avrà per effetto di aggravare eccessivamente le condizioni dell'erario; perchè, anche col sussidio di 5 o 6 mila lire a chilometro, secondo

la classificazione, di ferrovie non se ne faranno in gran quantità. Supposto anche che le presenti disposizioni di legge recassero all'erario gradualmente un peso di 2, di 3 ed anche di 4 milioni in corrispettivo della costruzione di 600, 700 od 800 chilometri di ferrovie nuove, questo peso in realtà non deve respingersi in via assoluta, perchè deve pur stare davanti a noi il pensiero che in qualche guisa, se non completamente, perchè le condizioni dell'erario non lo permettono, occorre di soddisfare le esigenze delle popolazioni, che da lungo tempo attendono ciò che si è loro promesso. Però non è il caso, secondo il mio modo di vedere, di andare troppo oltre con questo primo passo, del resto abbastanza notevole, che si fa sulla via delle sovvenzioni chilometriche.

Vi si oppongono ragioni di bilancio ed anche ragioni specifiche, insite nella stessa natura del quesito.

Secondo i diversi tronchi, che si desidera di veder costruiti, può esser sufficiente una determinata somma di sussidi anzichè un'altra.

Se noi dovessimo allontanarci eccessivamente dalla misura, che le leggi attuali consentono, ne verrebbe senza dubbio questo fatto, che ciascun assuntore, ciascun richiedente di concessioni vorrebbe avere diritto al massimo dei sussidi. Difficilmente il Governo, stretto dal desiderio di soddisfare le popolazioni e dalla legge, che lo porrebbe in condizione di rispondere di sì a tutte le domande, difficilmente, dico, il Governo potrebbe resistere. Ne verrebbe di conseguenza che si costruirebbero ferrovie con un sussidio di 6 o 7 mila lire, le quali in condizioni diverse si sarebbero potute costruire con un sussidio alquanto minore.

Per queste ragioni, pare a me, che la materia richieda di essere via via disciplinata così, come abbiam fatto finora, vale a dire con un graduale miglioramento di sussidi; ciò non toglie che in seguito, allorquando, con la esperienza, che è la maestra, come sappiamo, indefettibile, avremo riconosciuto che anche gli attuali non bastano, potremo accrescerli quando si presenterà la necessità di farlo in vantaggio di linee, le quali abbiano una relativa importanza. E così riusciremo, da una parte, a soddisfare agli impegni assunti e, dall'altra, non avremo compromesso l'equilibrio del bilancio.

Ad una limitazione del sussidio chilome-

trico mi porta anche un'altra considerazione. Quando una linea non riesca a coprire coi propri introiti le proprie spese, essa non può pretendere di essere considerata come linea di grande valore per l'economia generale del Paese.

Sarà di notevole importanza per l'economia speciale di quella regione che attraversa, ma se non arrivasse a produrre le 4 o 5 mila lire a chilometro, quante sono necessarie ad un esercizio economico, detratte le spese, prodotto che coincide presso a poco con un movimento da 40 a 50 mila tonnellate di merci o con un movimento da 40 a 50 mila passeggeri, difficilmente potrebbe pretendere la qualifica di linea di grande interesse nazionale.

Perciò io credo che bene stia l'attuale progetto e che non convenga andare oltre.

Avrei anzi preferito che, invece del disegno di legge attuale, si fosse riprodotto, tale e quale, senza alterarlo, quello dell'anno scorso; in quel disegno non si sono toccati i limiti estremi del sussidio, ma riguardo alle ferrovie militari, si è esaurito il periodo durante il quale si può dare il sussidio medesimo; cioè, si stabilisce che per le ferrovie che hanno interesse militare, il periodo, anzichè essere di 40 anni, potrà essere esteso a 60 anni.

E già l'onorevole ministro, finalmente, avvertiva come, poco più poco meno, tutte le ferrovie hanno un certo interesse militare, non foss'altro che per portare le reclute dove devono essere arruolate.

Ciò mi conduce a considerare la modificazione introdotta nel disegno di legge dalla Commissione, la quale, non soddisfatta di vedere esteso a 60 anni il periodo del sussidio per le linee d'interesse militare, propone di portarlo a 70 anni per tutte le linee, se ed in quanto, s'intende, all'esame esse si manifestino degne di tale concessione.

Io non credo, non ostante le eloquenti parole del relatore, che ciò muti sostanzialmente la condizione economica dell'assuntore, in quanto che un sussidio della durata di 70 anni, messo di fronte ad un sussidio di 40 anni, in rapporto al valore attuale, con l'interesse del 4 e mezzo o del 5 per cento, non si differenzia che del 10 o del 12 per cento, in valore capitale; il maggior beneficio che ne trae l'assuntore o il suo banchiere è lieve

mentre viene ad aggravare per lunghi anni di più l'erario nazionale.

Ecco la ragione per cui, senza farne un capo di accusa, perchè la questione non è di una gravità eccezionale, io preferiva che non fossero toccate le linee del disegno di legge dell'anno scorso.

In qualche altro punto anche non sarei completamente di accordo con la onorevole Commissione; ed in particolar modo sull'articolo 4, per il quale mi permisi di presentare un emendamento, che discuteremo, se permetterà la Camera, a suo tempo.

Molti oratori hanno svolto considerazioni sopra questo disegno di legge, ma quelle che a me più sembrano degne di nota, perchè dettate da un interesse d'indole generale, sono quelle dell'onorevole De Nava, riguardo alla necessità di istituire il servizio economico delle linee ferroviarie nuove, ed anche delle linee attualmente esistenti, per le quali il prodotto lordo non arriva ad una altezza tale da legittimare le rigide e pesanti prescrizioni di cui la legge dei lavori pubblici, l'altra contrattuale del 1889 ed i regolamenti, hanno circondato le modalità di esercizio.

Io mi permetto di fare osservare alla Camera che, sopra 12,588 chilometri di ferrovie esercite dalle tre Società principali, escluse quindi le linee Sarde (parlo di una statistica di due o tre anni fa) 4186 chilometri arrivavano appena a 8000 lire; e cioè: 220 rendevano meno di 2000 lire; 1422 da due mila a 4000 lire e 1472 da 6000 a 8000 lire.

Per l'esercizio di queste linee il Governo paga su per giù, secondo un calcolo un po' grossolano, circa 5400 lire a chilometro applicando ad esse le norme del contratto che regola l'esercizio delle linee complementari. Vi sono delle Società private in Italia che esercitano delle linee con ben maggiore economia.

Io ritengo che una Società privata od anche le attuali Società, quando venissero lasciate libere nella loro azione, potrebbero esercitare tutto questo gruppo di linee, che rappresentano la terza parte dell'intera rete principale, con una spesa certamente non superiore alle 3500 o 4000 lire al chilometro. Ne abbiamo degli esempi abbastanza larghi e quindi la mia asserzione trova fondamento nei fatti.

Posto dunque che si potessero risparmiare

anche soltanto 1500 lire al chilometro, sopra 4000 e più chilometri, si avrebbe un'economia di 6 milioni. Certo è che, dovendosi fare modificazioni alle condizioni di esercizio, bisognerebbe riportare il consenso anche delle Società esercenti. Non si potrebbe onestamente imporre loro condizioni diverse di quelle del contratto, ma è evidente che esse accetterebbero volentieri (almeno così hanno manifestato) se potessero conseguire una parte del beneficio, ad esempio che il Governo ritenesse per sé tre o quattro milioni e lasciasse alle Società il resto, per la trasformazione del servizio e dalle spese che esso trae seco.

Vedono dunque la Camera ed il ministro che così si potrebbe trovare il modo di rendere meno doloroso il sacrificio che in un prossimo avvenire deriverà da questa legge. E poichè in tutti i paesi che hanno fatto una più larga esperienza nell'esercizio ferroviario, il sistema economico è stato riconosciuto come il migliore da applicarsi alle linee di piccolo reddito, così io crederei utile che si tentasse in questo senso qualche accordo con le Società, sebbene il contratto attuale non abbia più che pochi anni di durata. E siccome ritengo che la riforma sarebbe bene accolta dalle stesse Società, così non sarà difficile su questo terreno di conseguire con esse un accordo.

L'onorevole Brunialti ha toccato pure un argomento molto interessante: quello delle ferrovie che si intendesse di esercitare mediante la trazione elettrica. Egli ha creduto di riconoscere in questo nuovo agente di trazione una fonte di risparmio, talmente larga, da legittimare per esse un trattamento diverso; e propone che alle ferrovie medesime non sia concesso il sussidio che la presente legge dispone per le altre.

Altri colleghi invece, sentito il discorso dell'onorevole Brunialti, opinano precisamente l'opposto e propongono di sostituire all'articolo aggiuntivo, formulato dall'onorevole Brunialti in unione coll'onorevole Clementini, un altro articolo aggiuntivo che suona precisamente in senso opposto, firmato dall'onorevole Credaro ed altri.

Io penso che noi ci facciamo troppe illusioni intorno al valore economico della energia elettrica. Non lo disconosco, intendiamoci bene, sarei cieco, se volessi ciò fare; ma non occorre esagerare. Per stare sul terreno del-

l'applicazione della elettricità alle ferrovie, vediamo quello che avviene per il gruppo delle ferrovie Sicule, che hanno circa 9 mila lire di spesa per chilometro e un prodotto alquanto superiore; le quali, certamente, o almeno probabilmente, sono in media superiori per traffico ed importanza alle ferrovie che verranno concesse in forza di questa legge; perchè difficilmente queste ferrovie nuove potranno raggiungere la media del prodotto di 9 mila lire al chilometro.

Ebbene: di queste nove mila lire di spesa totale chilometrica annua della rete sicula, soltanto mille rappresentano la spesa pel carbon fossile; quindi è che se le linee da concedere avranno un prodotto lordo minore delle nove mila lire, anche la spesa della trazione, se fatta mediante il carbone, sarà minore di mille lire al chilometro e si ridurrà, per esempio, a 600, 800 o 900 lire al chilometro. Quindi per quanto l'applicazione dell'elettricità alla trazione invece del combustibile fossile, possa dare qualche economia, questa sarà sempre ragguagliata alla spesa del carbone: vale a dire sarà una frazione di 600, 800, 900 lire al chilometro e non oltre: in altri termini, sarà soltanto di qualche centinaio di lire al chilometro.

Vale dunque la pena, onorevole Brunialti, di fare una differenza sostanziale fra le ferrovie comuni e quelle elettriche, e di proporre per esse un articolo di ostracismo? A me pare di no: tanto più che non è mica detto che a tutte le ferrovie si debba dare il sussidio nella misura massima e costante. Appartiene alla Amministrazione di giudicare e stabilire la misura di esso, secondo le linee che saranno a scartamento normale o ridotto, o saranno eseguite con tutti i perfezionamenti possibili, oppure a tipo economico, e saranno esercitate o col carbon fossile o con l'elettricità. Secondo i vari casi si farà l'applicazione del sussidio, in una data misura, piuttosto che in un'altra.

Io mi permetto quindi di pregare gli onorevoli Brunialti e Clementini di non volere insistere nel loro emendamento.

Detto ciò, vengo al mio ordine del giorno, perchè in realtà mi è stata concessa la facoltà di parlare soltanto per questo.

L'ordine del giorno mi pare sia formulato in termini tali da essere compreso anche nelle intenzionalità sue. Ogniqualvolta mi capita di considerare il modo col quale si è svolta

l'azione dei poteri pubblici per ciò che ha tratto alle ferrovie, ossia quella che si può chiamare la nostra politica ferroviaria, debbo notare che essa, ispirata dall'origine a un unico concetto, si svolge però in due campi del tutto opposti. Le ferrovie sono sempre state considerate in Italia come un grande beneficio sociale, politico ed economico, e tale da giustificare i larghissimi sacrifici che il paese fu chiamato a fare per esse, e che, sebbene in minor misura, continua a fare. Se non dominasse in noi questo concetto della grande importanza delle ferrovie sia dal punto di vista economico, sia da quello sociale, sia da quello militare, non si potrebbe giustificare tutta la mole dei sacrifici che per esse ci siamo imposti. È per questo che, nell'estendere la rete ferroviaria, dato che essa debba essere costruita ed esercitata direttamente o indirettamente dallo Stato, mai abbiamo pensato a preoccuparci della concorrenza che la linea nuova avrebbe fatto alle esistenti. La questione della concorrenza nasce soltanto quando, invece di fare eseguire direttamente le costruzioni e di fare esercitare le ferrovie direttamente dalle Società principali per conto dello Stato, esse si assumono da qualche concessionario privato; e come se per questo solo fatto cambiasse il valore economico, militare, politico e sociale delle ferrovie, si ragiona in modo del tutto diverso. Allora tutte le difficoltà si accumulano per impedire che le ferrovie vecchie o nuove accordate alla industria privata rendano tutto il servizio che se ne può attendere, anche quando la concessione del sussidio costituisca la più chiara prova che fu ad esse riconosciuto quel valore; in una parola, c'industriamo prima faticosamente a creare gli uomini: ma quando questi uomini debbono essere battezzati con un nome anziché con un altro, vogliamo che camminino zoppi affinché non ci contendano il passo. Da ciò derivano inconvenienti gravissimi, come risulterà da pochi casi che mi permetto di accennare.

Il gruppo delle ferrovie venete che congiunge direttamente Conegliano, e prima congiungeva Treviso e Pontebba alla Vicenza-Verona-Milano-Torino, è dalla carta geografica indicato a fare il servizio tra l'oriente e l'occidente dell'alta valle del Po: ma effettivamente tale scopo non si raggiunge. Per questioni di orario e per mancanza di comodità, a causa del dover cambiare di vet-

tura, per ciò che concerne i passeggeri, e per combinazioni di tariffe per ciò che concerne le merci, il traffico è obbligato a seguire la via più lunga che passa per Padova, o a sopportare la spesa corrispondente: perchè tutti sappiamo come esistano in certi casi alcuni contratti per cui l'Adriatica fa passare il suo traffico sulle linee della Veneta mediante il pagamento di un modico nolo, ma viceversa il pubblico paga come se la merce avesse percorso la via più lunga, per Padova, sia che provenga da Conegliano e Treviso, o da Udine-Portogruaro-Mestre. Un altro esempio è quello della Suzzara-Parma. Chi non vede che essa fa parte della grande via internazionale che congiunge il porto di Spezia al Valico del Brennero? Ebbene anche là il pubblico deve ignorare che questa linea esista. Prima che fosse fatta la Parma-Piadena si usava deviare il movimento su di Modena per poi risalire a Mantova. Più tardi, dopo costruita la Parma-Piadena, il movimento per Mantova e Verona fu spostato per quest'ultima linea, la quale è però sempre più lunga della Suzzara-Parma. Ma guai a prendere la diagonale: perchè a noi poco importa spendere 600 o 700 mila lire al chilometro nella costruzione di ferrovie, magari passive, per le quali dobbiamo mettere in bilancio gli interessi e le spese maggiori di esercizio, purchè siano di Stato e quand'anche concorrenti ad altre. Ma a noi importa assai (ed allora s'ingrossa la voce) di tutelare l'interesse dello Stato e delle Società dagli strappi che qualche Società privata potrebbe recarvi, di 200 o 300 lire al chilometro, nè ci trattiene la considerazione che il pubblico da servire è sempre il medesimo, e che assai probabilmente la Società privata ha sollevato l'erario da un impegno ben maggiore.

Vengo ad un terzo esempio, ed è quello della mia provincia di Como, la quale nella sua parte bassa è percorsa da molte ferrovie, ma disgraziatamente, ad occidente, parecchie di queste ferrovie sono private, e nei punti d'incrocio mancano le stazioni comuni, o se anche queste esistono manca la volontà di farvi il servizio cumulativo.

Perciò una merce che dalla stazione dell'Adriatica, per esempio, sulla Lecco-Como-Cantù dovesse trasportarsi a Varese, potrebbe, passando da Camerlata, direttamente avviarsi sulla linea della Nord, e percorrere 31 chilometri di ferrovia. Invece ciò non è

possibile nè per le merci nè per i passeggeri: da Camerlata bisogna discendere a Seregno-Monza-Milano per risalire poi a Gallarate e Varese, percorrendo così 103 chilometri invece di 31: e c'è il binario di raccordo fra la stazione Camerlata della Nord! Citerò un altro caso: era arrivata in questi giorni alla stazione di Como-Lago della Nord una macchina del peso di 60 quintali, ed ivi non esiste una gru della potenza sufficiente a scaricare tale peso mentre esiste nell'altra stazione della Mediterranea a distanza di soli 300 metri. Allora chi doveva ricevere la macchina pensò: manderò la macchina a Camerlata, a 2 chilometri di distanza, da dove, col binario di raccordo delle due ferrovie, la farò discendere al lago sull'altra rete. No, signori, ciò non è possibile, il servizio cumulativo non è ammesso. Allora pensò di mandarla sulla linea Como-Milano della Nord fino a Saronno e poi, approfittando della Saronno-Seregno, di farla ritornare a Como-Lago con la Mediterranea. Ma anche questo non fu concesso, perchè a Saronno non si ricevono merci da mandare a Como attraverso alla stazione di Seregno. Sapete quale viaggio ha dovuto fare quella macchina? Ha dovuto andare a Milano sulla linea della Nord per tornare da Milano su quella della Mediterranea: cioè ha fatto 100 chilometri quando era a 300 metri dalla gru che doveva scaricarla. (*ilarità — Commenti*).

Ecco i casi, e si potrebbero moltiplicare, che mi hanno determinato a presentare l'ordine del giorno. Io credo che se noi, obbedendo a quel medesimo concetto che ci fa sostenere tanti sacrifici per la costruzione delle ferrovie, ordineremo che, una volta costruite, se ne tragga tutto il frutto di cui sono suscettibili, avremo fatto di più in favore delle linee che ancora sono da concedere, che non accordando loro 500 o 600 lire di maggiore sussidio al chilometro o 10 o 20 anni di maggior durata del sussidio medesimo: perchè ciò che trattiene il privato od il consorzio che vuole costruire una ferrovia, è appunto il pensiero che, dopo averla costruita, tutte le difficoltà gli si accumulino intorno in modo che la sua ferrovia non possa avere alcuno svolgimento, non possa fare alcun utile servizio.

Abbiamo infatti veduto cadere vittima di questa politica la ferrovia Novara-Seregno, la quale ha dovuto abbandonare completa-

mente la partita mettendosi nelle mani della Nord per non cadere nelle mani delle società principali.

Io quindi credo che se il mio ordine del giorno fosse approvato, le cose migliorerebbero anche sotto questo rapporto: ed otterremmo che le ferrovie servissero ai bisogni del pubblico dal momento che coi danari del pubblico sono costruite o sussidiate. Avremo fatto così un gran passo nella via che ci deve condurre al completo assetto ferroviario. Ciò non pregiudicherà che passi ulteriori si facciano in avvenire. Però la cosa deve esser presa con calma, anche rispetto alla nostra situazione finanziaria la quale, se non completamente oscura, è però molto delicata. Io credo che l'onorevole ministro del tesoro vorrà convenire con me in questa opinione. Io non uso annerire le tinte; guai però ad essere troppo ottimisti.

Le condizioni del bilancio l'anno scorso erano queste: quasi 11 milioni di disavanzo, così come lo aveva preventivato la Giunta Generale del Bilancio nella relazione sull'assestamento, fra le spese e le entrate effettive, comprese le costruzioni ferroviarie. Però il disavanzo è stato cagionato da alcune spese che non devono verificarsi nel presente bilancio: cioè spese straordinarie di pubblica sicurezza richieste dai torbidi di maggio, spese per il richiamo di truppe, per 13 milioni; per le operazioni sul grano, 3 milioni; saldo delle spese d'Africa, 6,600,000; totale 22 milioni e mezzo. Se queste spese non vi fossero state, l'esercizio 1897-98 si sarebbe chiuso con un avanzo di 11 o 12 milioni.

Pareva che quello che non ha potuto verificarsi l'anno scorso a causa delle spese straordinarie, potesse avvenire quest'anno. Invece le cose non sono così. Già nello stato di prima previsione la spesa è stata aumentata di 10,123,000 lire: coll'assestamento si aggiungono altre 996,000 lire; in totale 11 milioni 122,000 lire di maggiori spese effettive ordinarie e straordinarie, comprese le costruzioni ferroviarie. Ma per leggi che si stanno esaminando e per maggiori bisogni circa alcuni capitoli, vi sono ancora da aggiungere altri 12 milioni di ulteriori spese; nella quale cifra non è compreso il carico che verrà al bilancio dal fatto di aver dovuto trattenerne sotto le armi qualche tempo di più le classi richiamate per i disordini di maggio.

L'onorevole ministro del tesoro ha però dichiarato al Senato che, in parte, questa maggiore spesa sarà compensata, ritardando la chiamata della classe nuova. Ma dato anche che si possa risparmiarne la metà, noi abbiamo oggi in vista per maggiori spese registrate e da registrarsi 25 milioni in confronto dell'esercizio precedente. Vero è che abbiamo anche le entrate che si svolgono abbastanza bene.

È questa una virtù del nostro paese: virtù che sarebbe grave torto da parte nostra di non mettere a profitto per conseguire uno stabile pareggio, che non si deve poi guastare con maggiori spese: perchè in questo caso noi faremmo l'opera di colui, che attinge l'acqua col paniere.

Ebbene: le maggiori entrate, alla fine del mese di gennaio, erano per circa 7 milioni superiori al preventivo quale fu presentato alla Camera dalla Giunta generale del bilancio e così approvato. Ma questi 7 milioni di maggiore entrata bastano appena a coprire il disavanzo che risulta dall'assestamento medesimo di 7 milioni e mezzo. Rimangono ancora scoperte le maggiori spese fuori bilancio, che ho indicato in 12 milioni; più quella della trattenuta delle classi sotto le armi che calcolo in due milioni; il che fa insieme 14 milioni.

Voi vedete dunque, onorevoli colleghi, che non è il caso di correre a precipizio, ma è il caso di camminare con molta calma; perchè si può anche correre, ma senza rompersi le gambe. L'onorevole Sonnino e l'onorevole Prinetti hanno invocato che si faccia presto una larga discussione finanziaria. Io forse ho anticipato un poco sull'argomento, ma la mia non è una discussione. Essa è semplicemente una esposizione di fatto che mi sono permesso di fare alla Camera perchè l'abbia presente in questa come in altre deliberazioni; per pregarla di non voler disturbare il paese con spese ulteriori precipitate e non assolutamente necessarie nella fase di lenta ricostituzione che attraversa. Se oggi le condizioni sono migliorate, sapete voi a che cosa lo attribuisco? Precisamente a quel periodo di mortificazione che, costretti, abbiamo dovuto subire negli ultimi anni. Questo periodo di mortificazione mi auguro che non duri, che dia luogo ad un ragionevole ed attivo risveglio delle nostre forze economiche; ma il peggior modo di condurci e di allontanarne

il beneficio, sarebbe quello di sciuparlo in erba. (*Benissimo! Bravo!*)

Lacava, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

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

Lacava, *ministro dei lavori pubblici*. Dissi ieri, nella discussione generale, che avrei accettato l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini, appunto perchè quest'ordine del giorno tende a stabilire stazioni comuni tra le ferrovie sussidiate e le ferrovie principali, cioè le grandi reti dello Stato, in ogni incrocio od innesto a scartamento identico, in modo che ci sia anche il servizio cumulativo. Accettando l'ordine del giorno, prometto che in tutte le concessioni che potranno farsi, una delle clausole della concessione sarà appunto l'obbligo di questo raccordamento delle ferrovie secondarie con le ferrovie principali, tenendo conto dei patti delle attuali convenzioni, e sarà anche stabilito che si debba fare il servizio cumulativo; per cui quegli inconvenienti che giustamente lamenta l'onorevole Rubini saranno per quanto è possibile eliminati.

Detto questo per quanto concerne l'ordine del giorno suo, io debbo ringraziarlo del valido appoggio che egli dà a questo disegno di legge. E tanto più debbo ringraziarlo, perchè, come tutti sappiamo, l'onorevole Rubini è uno dei custodi più severi della finanza e del bilancio dello Stato. Egli perciò non ha potuto sottrarsi alla tentazione di parlare, anche in ordine a questo progetto, della questione finanziaria. Ed io, anche a nome del mio collega del tesoro, obbligato a trovarsi in Senato, debbo dire all'onorevole Rubini, come anche dissi l'altro giorno agli onorevoli Sonnino e Prinetti, che questa discussione finanziaria sarà sempre la benvenuta ed il mio collega del tesoro sarà il primo ad accettarla volentieri quando alla Camera piacerà di volerla.

L'onorevole Rubini ha consigliato, in tutte le occasioni in cui sia possibile l'esercizio economico delle ferrovie. Siamo completamente d'accordo in questo punto, dappoichè io pure sono partigiano delle ferrovie economiche che credo siano l'avvenire d'Italia, ed infatti una delle prime cose a cui il Governo dovrà guardare nelle nuove concessioni, deve essere appunto la costruzione e l'esercizio economico. Ma io dubito molto che ciò possa avvenire per

le ferrovie già costruite, per le quali già esistono ormai contratti e convenzioni di vario genere. Ma ad ogni modo, se le Società esercenti vorranno istituire anche per le linee secondarie trattamenti economici senza danno del pubblico, stia sicuro l'onorevole Rubini che il Governo a ciò non si rifiuterà.

In ordine poi allo stradamento delle merci sopra più brevi percorsi, specialmente nelle linee indicate dall'onorevole Rubini, io non mancherò di tener conto delle raccomandazioni da lui fatte: e m'informerò per quali ragioni oggi si faccia l'istradamento più lungo, e con quali mezzi si possa attuare il più breve, dappoichè e per l'uno e per l'altro caso vi debbono essere circostanze speciali o valide ragioni.

Procurerò adunque di soddisfare, anche per questa parte dello stradamento più breve delle merci, i desideri dell'onorevole Rubini per quanto lo comportino le convenzioni vigenti e le varie circostanze locali.

Per quanto concerne poi l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Ghigi, Panzacchi, Agnini e Gallini, io prego gli onorevoli proponenti di non insistervi perchè in verità non potrei promettere di presentare il disegno di legge da loro invocato. Dissi già nella discussione generale che il disegno di legge in discussione differisce essenzialmente dalle altre leggi esistenti, non tendendo esso a risolvere la questione della costruzione di tutte le strade non ancora costruite, le quali certamente rappresentano un diritto legittimo delle popolazioni che deriva da varie leggi, a cominciare da quella del 1879 sino all'altra del 1888. Affermai nella discussione generale che il Governo non si può disinteressare di queste linee: ma dissi pure che la questione è ardua e complessa, e tale che non si può venire ad improvvisarne alla Camera, e che il ministro del tesoro ed io la stiamo studiando per risolverla. Vi sono, ripeto, diciannove linee ancora da costruire: delle quali una di prima categoria, diverse di seconda, di terza e di quarta categoria, le quali hanno ciascuna il proprio diritto ad esser costruite: ma tutte insieme costano non meno di 425 milioni. Ora io domando a voi se sia possibile, nelle condizioni attuali, che il Ministero possa proporre provvedimenti per costruire coteste linee. Come dissi, questo argomento forma oggetto di cure così da parte mia,

come da parte del mio collega del tesoro. Più di questo non posso dire: e quindi prego gli onorevoli Ghigi, Panzacchi, Agnini e Gallini di ritirare il loro ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole ministro, dunque, accetta l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini, e non accetta quello degli onorevoli Ghigi ed altri.

La Commissione?

Chimirri, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Chimirri, relatore. Debbo una parola di ringraziamento all'onorevole Rubini per aver confortato, col suo autorevole intervento, la difesa di questo disegno di legge, al quale, d'altronde egli stesso, aveva dato impulso. Infatti, questo disegno di legge fu presentato alla Camera dietro invito della Giunta generale del bilancio che, nel 1896, propose 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. »

Per migliorare e rendere più efficaci le accennate disposizioni, occorre appunto aumentare il sussidio senza scemarne la durata.

L'onorevole collega Rubini consente nell'aumento, ma fa le sue riserve circa la durata.

A me dispiace di dissentire, in questo, da lui; ma mi conforta il pensiero di trovarmi d'accordo con la Giunta generale del bilancio della quale egli è tanta parte.

Nella relazione dell'onorevole Carmine, uno dei più severi custodi dell'integrità del bilancio, si leggono queste parole: « L'entità e la durata della sovvenzione chilometrica debbono essere determinate in modo da garantire, in relazione al costo ed al reddito presunto, una sufficiente remunerazione al capitale occorrente per la costruzione di ogni singola linea. »

Da ciò è chiaro che, a giudizio della Commissione del bilancio, il sussidio e la durata devono essere in relazione al costo ed al reddito presunto dell'esercizio.

Ero dunque nel vero quando asserivo che il sussidio deve mirare non solo all'ammortamento del capitale, ma anche ad assicurare la continuità dell'esercizio; perchè, senza questa sicurezza, difficilmente si trova chi voglia costruire a sue spese le ferrovie secondarie.

Detto questo, dichiaro, in nome della Commissione, di accettare assai volentieri l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Rubini. Gli inconvenienti da lui accennati sono una triste verità. Potrei addurne altri, ma non occorre, perchè tutti li conoscono.

Prendendo atto delle dichiarazioni del ministro, la Commissione respinge, per le ragioni da lui addotte, l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Ghigi, Panzacchi, Agnini e Gallini.

Presidente. Dunque, metterò a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini, accettato dal Ministero e dalla Commissione.

Rubini. Onorevole presidente, quest'ordine del giorno è anche dell'onorevole Giovanelli; non è soltanto mio.

Presidente. Va bene.

Leggo quest'ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a far sì, tanto nel conferimento di concessioni ferroviarie, quanto nel disegno delle nuove convenzioni che faranno seguito allo attuale contratto di esercizio, che:

a) siano, senza eccezione, obbligatoriamente stabilite stazioni comuni fra le ferrovie sussidiate e le grandi reti dello Stato, non che fra di loro, in ogni punto di incrocio o di innesto quando lo scartamento sia identico;

b) sia sempre organizzato il servizio cumulativo nelle stazioni medesime fra le varie ferrovie che vi si incontrano, così come se tutte appartenessero allo Stato. »

Lo metto a partito.

(È approvato).

Onorevole Ghigi, la prego dire se mantiene il suo ordine del giorno che leggo:

« La Camera, confidando che il Governo non tarderà a presentare il disegno di legge, di cui all'articolo 3 della legge 10 aprile 1892 n. 185, passa alla discussione degli articoli. »

Ghigi. Io, naturalmente, non mi faccio delle illusioni sulla sorte che sarebbe riservata al mio ordine del giorno, dopo che esso ha trovato, dirò così, tanto festosa e lieta accoglienza sia da parte del ministro sia da parte della Commissione. Dichiaro, quindi, subito che, acconciandomi, di buona o mala voglia non importa dire, all'assicurazione degli studi quotidiani e profondi, fatti con

vero intelletto di amore, che l'onorevole ministro ci ha promessi per la più sollecita risoluzione della grave pendenza che ebbi l'onore di ricordare, ritirerò il mio ordine del giorno.

Però, sia a proposito di ciò che l'onorevole ministro ha detto oggi sul mio ordine del giorno, sia per quello che egli mi rispose altra volta sull'argomento, debbo fare poche e brevi quanto chiare e precise osservazioni.

Innanzitutto egli, l'altro ieri, raccogliendo una mia frase, direi quasi, incidentale e contraddicendomi, affermò sulla fede, si intende, delle informazioni avute al Ministero, che non esistevano affatto residui passivi i quali avessero potuto e dovuto erogarsi nelle opere di costruzione e di compimento della linea Bologna-Verona.

Mi duole di dovere osservare all'onorevole ministro che questi residui passivi esistevano ed esistono di fatto. Esistevano nella misura di quattro milioni e più fin da quando sedeva a quel banco, insieme con l'onorevole Lacava, il compianto Genala; ed i conti consuntivi dello Stato sono là a darmi ragione.

Tali residui esistono, poi, per l'esercizio in corso, giacchè dal conto consuntivo 1897-98 (Vedi pagina 939) appare iscritta a servizio della Bologna-Verona una somma di lire 2,395,755.62 della quale sonosi impegnate nel tronco o tratto San Felice-Poggio Rusco appena 700 mila lire circa.

Dunque in linea di fatto l'affermazione dell'onorevole ministro non è esatta.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Ghigi. Ma poi quella dei residui, erogabili, è per me una questione di ordine molto secondario, e lo dicono chiaro, mi pare, i termini del mio ordine del giorno.

L'onorevole ministro, con l'intendimento forse di cogliermi in fallo, e certo poi col proposito confessato di legittimare la sua resistenza ad un obbligo perentorio e preciso che gli viene da una legge positiva dello Stato (legge che, per quanto so, non è stata peranco abrogata) mi corregge e mi dice che non dieci od undici ma ben diciannove sono le linee che restano tuttora da costruirsi tra quelle che erano contemplate dalla legge Baccarini del 1879, e mi oppone l'enorme spesa che si richiederebbe per costruirle tutte diciannove, per venire poi alla conclusione che io domando l'impossibile.

Ora, prego l'onorevole ministro ad osservare che l'altro ieri non dissi affatto quello che egli ha oggi riferito, che cioè tutte le linee contemplate dalla legge del 1879 fossero state completamente costruite. Dissi invece questo soltanto, che, oggi, del resto, ripeto e confermo, e cioè che le linee di terza categoria per le quali fu acquistato il diritto ad una maggior sollecitudine di costruzione, nei modi e termini appunto di cui alla legge del 1879 combinata con l'altra del 1881, sono state dodici. Ed aggiunti che undici di coteste linee sono già da tempo in esercizio, mentre la sola Bologna-Verona resta là abbandonata e dimenticata in attesa dei provvedimenti promessi, oh! molto promessi dalla legge del 1892.

Posto ciò, io mi lusingo che l'onorevole ministro seguendo in ciò l'opinione dei suoi predecessori, debba fare una qualche benevola distinzione rispetto alle condizioni ed ai diritti specialissimi spettanti agli interessati nella linea Bologna-Verona in confronto ai diritti e agli interessi che si attendono in genere a molte di quelle diciannove linee ch'egli ha ricordato poc'anzi insieme con la cifra dei milioni che si richiedono per costruirle.

Onorevole ministro, per la linea Bologna-Verona esistono obblighi quasi contrattuali, dirò anzi contrattuali, dei quali il Governo non tenne fin qui il conto che doveva: incombe a voi, quindi, il preciso dovere di osservarli e rispettarli per l'avvenire.

E se v'è un qualche espediente, qualche sacrificio da fare voi dovete farlo a favore appunto di questa linea per la quale gli enti locali, onerandosi enormemente, hanno acquisito diritti inalienabili, che a nessuno è permesso di negare.

Chè se così non fosse, se proprio le ragioni e gli interessi che si collegano, gravissimi, al programma ferroviario del 1879, che tuttora resta inesaurito, avessero ancora per molto tempo a rimanere sacrificati, dovrei dire, senza riserve e reticenze inopportune, che non sarebbe proprio il caso di allargare oggi i cordoni della borsa e di aprire l'adito a nuove costruzioni e a nuove ferroviarie spese; e questo, come dissi, nello stesso momento, nella stessa ora in cui si vien meno, per considerazioni esclusive di finanza, ad obblighi, ad impegni che solo la

suprema ragione di Stato può, in qualche modo, giustificare.

E non male a proposito parmi di avere accennato ai cordoni della borsa, che più o meno dissimulatamente vengono oggi allargandosi, ed alle nuove costruzioni e nuove spese ferroviarie cui si va incontro, giacchè quella che stiamo discutendo oggi è appunto una legge che intanto impegna il bilancio dello Stato per trentacinque milioni i quali, lungo la via, potranno essere portati anche ad una cifra maggiore, ed essere in pari tempo erogati a beneficio di linee non contemplate affatto nè dalla legge del 1879, nè dalla legge del 1881, nè dalle altre leggi ferroviarie successive.

Ad ogni modo, acquietandomi per ora e ricordando che ogni cittadino, a momento dato, deve fare sacrificio sull'altare sacro agli interessi supremi della patria, io, come dissi, non insisto nel mio ordine del giorno. Però penso e credo che il Governo una buona volta debba rendersi conto esatto, preciso, coscienzioso delle condizioni specialissime di favore che reclamano e raccomandano la sollecita ultimazione della Bologna-Verona; la quale, oltre tutto, è una linea di prim'ordine anche nei riguardi militari; e penso e credo debba rendersene conto così da sentire il dovere di offrire seria e concludente garanzia agli interessati che gli obblighi che sono stati assunti con la solennità di una legge, saranno quanto più presto si possa osservati e mantenuti.

Ora come ora non posso evidentemente dichiararmi soddisfatto delle risposte date sin qui dall'onorevole ministro; ritiro il mio ordine del giorno perchè, lo ripeto, so troppo bene la sorte non lieta che gli sarebbe riservata. All'onorevole ministro di oggi peraltro ricordo, come già ebbi a ricordarlo a quello di ieri e lo richiamerò al ministro di domani, che, nel caso della Bologna-Verona non solo si sono tradite legittime aspettative, legittime speranze, ma si sono violati brutalmente e con mediocre senso di onestà obblighi e doveri contrattualmente assunti, e che per conseguenza è dovere rigoroso, imprescindibile del Governo di affrettare il momento in cui questo debito dello Stato possa essere soddisfatto.

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

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole

Ghigi ha asserito quattro cose inesatte (*Ooh!*); credo che la frase sia parlamentare. (*Sì! sì!*)

Anzitutto egli ha affermato che vi erano alcuni residui sulla linea Bologna-Verona, residui che l'altro giorno faceva ascendere a circa cinque milioni e che oggi ha ridotti a due. Ma anche questi due pretesi milioni di residui, non si può oggi ritenere che vi siano, nè essere sicuri che bastino, poichè si ha in costruzione un tronco non ancora ultimato ed altre spese per espropri, materiale e diverse, occorre di fare, all'infuori dell'appalto delle opere.

Ora come si può affermare che al termine della costruzione vi siano residui e che le somme disponibili non siano tutte spese?

Io dissi già all'onorevole Ghigi che vi era questo tronco non ancora ultimato e perciò ci potrebbero essere residui come potrebbero non esservi, ma egli vuole da me l'affermazione che questi residui vi siano ed usarne per la costruzione di altri tronchi; e ciò io non posso affermare per la semplice ragione, ripeto, che non si sa a quanto ascenderà la spesa necessaria per il tronco in costruzione. Dunque non è esatto che vi siano fondi disponibili.

L'onorevole Ghigi poi, col grande desiderio che ha di sostenere la sua linea...

Fili-Astolfone. Perchè la sua linea? (*Interruzioni*).

Lacava, ministro dei lavori pubblici. La linea del suo affetto...

Fili-Astolfone. Quando qui si parla di linea si dice la mia o la tua...

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Scusi, onorevole Fili, Ella non si deve inquietare; ho detto la sua linea, perchè è quella cui l'onorevole Ghigi ha più interesse e giustamente; e gliene rendo lode...

Fili-Astolfone. Le mie osservazioni non erano dirette a Lei, ma ad altri.

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Ho detto dunque la sua linea, perchè è quella che egli desidera sia fatta fra le altre; perchè è quella che più gli sta a cuore.

L'onorevole Ghigi dunque con molta insistenza ha fatto rilevare l'importanza di questa linea, ed ha detto pure: voi mancate al vostro dovere perchè non eseguite una legge dello Stato; voleva anzi usare forse una parola, che non sarebbe stata troppo parlamentare.

Ebbene, onorevole Ghigi, Ella ha dimen-

ticato la legge del 27 giugno 1897, che sospese le costruzioni dirette.

In quella occasione avrebbe dovuto insistere con tutte le sue forze per combattere quella legge!

Ghigi. Lo feci!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Quella legge sospese le leggi del 1879 e del 1888, nelle quali trovava posto la linea Verona-Bologna. Dunque, onorevole Ghigi, chi sta a questo banco non manca di fare il suo dovere. Io trovo una legge, che ne ha sospese altre, ed ubbidisco ad essa.

Voci. E due!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Ghigi ha anche detto che io asserii l'altro giorno che vi sono diciannove linee, non ancora compiute, mentre ve ne sono fra queste anche di quelle compiute. Onorevole Ghigi, ma perchè vuol costringermi a leggere qui alla Camera l'elenco nominativo di tutte le diciannove linee?

Ghigi. Non ho detto questo!

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Mi pare che abbia detto precisamente questo! La sua linea è fra le diciannove ed io non posso presentare un disegno di legge per la sola linea Verona-Bologna, mentre ve ne sono altre diciotto nella stessa condizione, a cominciare da quelle disposte sin dalla legge del 1879; ve ne sono: una di prima categoria, tre di seconda, cinque di terza e nove di quarta. Come vede privilegi non si possono fare; anzi, se qualche prelazione potesse concedersi, dovrebbe concedersi a quelle di data anteriore. Ma io non voglio fare tale questione; dico solo che non è esatto che si dica che una sola linea è rimasta non costruita. E badi, onorevole Ghigi, che non è solo in una regione d'Italia, che debbono ancora costruirsi queste linee, ma da un capo all'altro d'Italia.

La quarta osservazione, che mi sia lecito di fare all'onorevole Ghigi, riguarda la spesa che graverà sul bilancio dello Stato di previsione per questo progetto, spesa che egli fa ascendere a trentacinque milioni. Dove ha preso questi dati, onorevole Ghigi? Per parte mia non so dove abbia potuto prenderli. Ad ogni modo l'altro giorno il diligentissimo relatore fece rilevare che sebbene questa legge sia diversa da quelle del 1879 e del 1888, tuttavia parecchie di quelle ferrovie fin'ora non fatte potrebbero essere costruite col sussidio di questa legge che si eleva per esse fino a

lire 6000, ma non tutte potranno costruirsi specialmente quelle, che sono di maggior costo. (*Interruzioni*).

Prego dunque l'onorevole Ghigi che, come ha detto egli stesso nel principio del suo discorso, si contenti delle mie dichiarazioni e stia certo che non posso fare diversamente da quello, che ho fatto. Perchè voler costringer me a promettere più di quanto mi è lecito? Ciò non è possibile. La prego quindi vivamente, anche da buon amico, di non voler insistere e di contentarsi delle dichiarazioni, che ho fatte alla Camera.

Ghigi. Chiedo di parlare.

Presidente. L'ho lasciato parlare per la seconda volta sebbene non lo consenta il regolamento; una terza è impossibile.

Ghigi. Ma per fatto personale; e dirò due parole sole.

Presidente. Dal momento che è fatto personale, parli, ma sia conciso.

Ghigi. L'onorevole ministro mi ha attribuito quattro inesattezze, ed a me preme di scagionarmene. Lo farò brevemente.

Accolgo con molta deferenza l'invito che mi fa il ministro anche a nome della nostra buona e vecchia amicizia.

Però le inesattezze che egli mi attribuisce devo rilevarle e dimostrarne la piena insussistenza.

L'altro giorno ricordai, così quasi incidentalmente, la esistenza di alcuni residui passivi per un ammontare di circa quattro milioni.

L'onorevole ministro mi ha dato sulla voce ed afferma che i residui di cui ho parlato sono poco meno che una mia fantasia.

Ora non ho qui sottomano i bilanci consuntivi dello Stato. Affermo però in modo categorico che i quattro milioni e mezzo di cui ho parlato figuravano nei conti dello Stato fin da quando era ministro dei lavori pubblici il compianto Genala, e che da quel tempo ad oggi non si sono spese per quella linea che poche centinaia di migliaia di lire, oltre all'impegno delle 700 mila per il tratto San Felice-Poggio Rusco ora in corso di costruzione.

Presidente. Ma così Ella non fa che rettificare quello che ha detto il ministro. Non è questo un fatto personale!

Ghigi. Onorevole presidente, io abbrevierò per quanto mi sia possibile. Ma debbo pure dire le ragioni per le quali le quattro inesat-

tezze che il ministro mi ha attribuito di fatto non sussistono. Dico dunque che su quei residui non è o non dovrebbe essere stato prelevato un milione circa. (*Rumori*).

Presidente. Ma questa è una risposta.

Ghigi. Vengo alla seconda inesattezza.

La legge del 1897, disse l'onorevole Lacava, ha seppellito quelle del 1879, del 1888 e le successive.

Presidente. Ma, le ripeto, così Ella risponde a quello che ha detto l'onorevole ministro e dalle sue parole non risulta il fatto personale.

Ghigi. Secondo l'onorevole ministro avrei affermato cose inesatte.

Presidente. Ma deve dichiarare quali sono i punti nei quali l'onorevole ministro le ha fatto dire cose diverse da quelle che ha dette.

Ghigi. È questo appunto che sto facendo!

Presidente. Ma sia conciso, perchè altrimenti il suo fatto personale assume proporzioni molto vaste!

Ghigi. L'onorevole ministro ha detto che egli non lasciò ineseguita la legge ferroviaria del 1879 e le successive, ma è la legge del 1897, che ha sospeso e rimandato la esecuzione di tutte le leggi precedenti, e che, conseguentemente, avrei dovuto non ora, ma durante la discussione di quella legge, far valere i diritti della Bologna-Verona. Ora debbo ricordare all'onorevole Lacava che dagli atti parlamentari risulta appunto che, in quel tempo, dissi e feci tutto ciò che potei credere più confacente all'interesse di quella linea: e che il suo predecessore, quasi immediato, l'onorevole Prinetti, pronunciò qui ripetutamente ed esplicitamente, al riguardo, parole le più rassicuranti e categoriche.

E tanto categoriche e rassicuranti che noi dovemmo e dobbiamo ritenere anche oggi, e riteniamo difatti, che la legge del 1879 e le successive non siano state minimamente toccate da quella del 1897, e che la condizione giuridica delle linee contemplate da quella legge sia rimasta salva ed integra in ogni sua parte. E l'onorevole Lacava, che è così sapiente e diligente parlamentare, potrà rileggere a suo agio quei resoconti e persuadersi senz'altro che la ragione sta dal mio lato.

In quanto poi alle diciannove linee di cui egli ha parlato (per correggere un mio preteso errore) devo dire semplicemente che io non mi sono già riferito alle diciannove linee che tut-

tora sono da costruirsi per il completo esaurimento del programma ferroviario stabilito dalla legge del 1879; ma ho detto semplicemente che di tutte le linee contemplate dalla legge del 1879, dodici ottennero la costruzione con precedenza ai sensi degli articoli 15 della legge 29 luglio 1879 e 2 e 3 della legge 5 giugno 1881; ed aggiunti che di queste dodici linee undici sono completate ed in esercizio da molti anni, e che la sola Bologna-Verona, per la quale gli enti locali hanno sopportato, sopportano oggidì e sopporteranno per molti anni ancora sacrifici non lievi, aspetta tuttavia la sua ultimazione.

Dissi poi, ed il ministro ha voluto, non so perchè, contraddirmi, che questa legge impegna il bilancio dello Stato per trentacinque milioni.

Comprendo, onorevole ministro; poichè questa legge, praticamente, è destinata pur essa a seminare forse molte illusioni e a dare risultati assai scarsi, così probabilmente l'impegno di trentacinque milioni cui accennai resterà nel campo, dirò così, figurativo; ma dal momento che la legge prevede intanto uno stanziamento annuo di 500 mila lire per soddisfare agli oneri delle concessioni che venissero chieste, queste 500 mila lire, per 70 anni, ci danno appunto un complessivo aggravio di 35 milioni. E del resto tale cifra sarebbe forse anche molto inferiore alla realtà ove l'entità degli offerti sussidi fosse tale veramente da allettare i capitali e da promuovere e provocare la costruzione di quelle linee che la legge in esame si propone di favorire. E dico sarebbe la presunta cifra di 35 milioni di molto inferiore, forse, al bisogno reale, perchè credo che Ella, onorevole ministro, e con Lei i suoi successori, data la legge, sarebbe trascinato e costretto a fare, anche malgrado suo, tutte le concessioni che le venissero richieste senza avere riguardo all'onere che potesse venirne al bilancio.

E così ho finito.

Presidente. Essendo ritirato l'ordine del giorno dell'onorevole Ghigi, passeremo alla discussione degli articoli. Do lettura dell'articolo primo della Commissione che il Governo accetta. È vero, onorevole ministro dei lavori pubblici?

Lacava, ministro dei lavori pubblici. Sì.

Presidente. Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato ad aumentare da lire 3000 a lire 5000 il massimo della sovvenzione stabi-

lita dall'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4875 (serie 3ª), per ogni chilometro e per un periodo di tempo da 35 a 70 anni in favore delle ferrovie pubbliche che in avvenire saranno concesse in virtù dell'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª).

È elevato a lire 6000 il sussidio massimo, che il Governo potrà accordare alle linee indicate nella legge del 27 giugno 1897, numero 228, ferma restando la disposizione contenuta nell'articolo 2 di detta legge.

Ha facoltà di parlare il primo iscritto, onorevole Rossi Enrico.

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi il quale ha presentato il seguente emendamento:

Art. 1. Il sussidio chilometrico del quale parla l'articolo 3 della legge 27 giugno 1897, numero 228, ferma restando la disposizione contenuta nell'articolo 2 di detta legge, è aumentato a lire sei mila per un periodo di 70 anni.

Il sussidio massimo chilometrico del quale parla l'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), è aumentato da lire 3000 a lire 6000 e per un periodo di tempo da 40 a 70 anni in favore delle ferrovie pubbliche che in avvenire saranno concesse in virtù dell'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª).

Vischi. Prima di dire poche parole in sostegno del mio emendamento, ritengo mio dovere di replicare all'onorevole ministro Lacava, rispetto a quello che egli, nel suo discorso, disse ieri in risposta a quello che io aveva già osservato alla Camera nella discussione generale.

L'onorevole ministro, rilevando non so quale mia frase, con intonazione gentile, della quale debbo ringraziarlo, disse che si augurava che io di quella frase mi fossi pentito. Onorevole ministro, se quella frase, che ricorderò subito, fosse stata detta nel modo come a Lei è parsa, non solamente mi sarei pentito di averla detta, ma nella mia lealtà di gentiluomo l'avrei ritirata. Ma quella frase suonava diversamente, ond'è che l'onorevole presidente non mi richiamò. Io la pronunciai in maniera tutt'affatto condizionale, cioè, se il Governo non rispetterà l'impegno assunto con le leggi, farà la figura del truffatore. Ma poichè il Governo non farà la prima parte, cade assolutamente l'ipotesi. Quindi è,

che più che pentirmi delle mie parole, si dovrebbe dolere il Governo, se, col suo contegno, farà verificare l'ipotesi.

Altra cosa mi disse l'onorevole ministro, cioè che io aveva fatto la storia a modo mio. Non so quale intenzione avesse egli nel dirmi questo. Il modo mio, onorevole ministro, è di essere preciso e veritiero, come è dovere di galantuomo, specialmente quando si parla quà dentro. Il mio modo, in quel giorno, fu anche più preciso, perchè mi riferii alle parole delle citate leggi. Una cosa sola dissi di mio: pronunciai un giudizio che, nella mia lealtà, credetti di rivolgere all'indirizzo dell'onorevole Prinetti, ritenendo essere egli stato rigido osservatore di taluni impegni assunti dal Governo. Si assicuri l'onorevole ministro, che, con quelle parole, non sono stato uno storico a modo mio, ma pronunciai un apprezzamento, e del quale credo ch'Ella, per quanta tenerezza passi fra noi due, non ne sia stato geloso. E fui lieto di vedere che le parole dell'onorevole Lacava contro la mia espressione tutt'affatto amichevole verso l'onorevole Prinetti, trovarono in taluni colleghi assentimento: giacchè conosco che quei colleghi mentre sono d'animo così nobile e buono, da non negare mai una approvazione ad un ministro, hanno tanta fierezza da non tollerare mai un elogio ad uno che non è più ministro. (Oh! Oh! — *Commenti*) Forse per ciò egli non trovarono conforme al loro il contegno mio, di rivolgere una parola benevola all'onorevole Prinetti che avevo sempre combattuto, non nei corridoi, ma qui dentro, e che ritornerei a combattere, qualora ritornasse al potere col suo precedente indirizzo politico.

Monti-Guarnieri. Secondo le combinazioni politiche.

Vischi. Detto questo, vengo all'articolo 1º della legge.

La Commissione, accettando il concetto dell'onorevole ministro, con l'articolo 1º, propose, che il concorso chilometrico fosse elevato sino a 5000 lire e che la durata di esso fosse stabilita dai 35 ai 70 anni, per tutte le linee nuove; e, d'accordo anche in questo punto coll'onorevole ministro, rispettando il voto precedente della Camera, disse di voler portare a 6000 lire il sussidio chilometrico sempre nella stessa durata di tempo, a favore di quelle ferrovie che già erano state stabilite per legge.

Ho presentato un emendamento nel senso di volere anzitutto stabilire un trattamento speciale, come di giustizia, a favore delle linee ferroviarie già determinate per legge, affermando che per dette linee non vi debba essere alcun limite minimo e massimo, ma un sussidio di sei mila lire, molto più modesto di quello proposto dall'onorevole Fili-Astolfone, che accetterei.

La Camera, con l'approvazione precedente dell'emendamento dell'onorevole Gaetano Brunetti, ha già detto di voler dare a tali linee ferroviarie, in omaggio alla morale e alla giustizia, il trattamento speciale di 6000 lire, ed io, notando che, con una somma minore, non si potranno costruire le dette linee, quando il concorso debba servire, come disse l'onorevole Chimirri, per le spese di costruzione, e precipuamente per sostenere le spese di esercizio, ho proposto di togliere il minimo e di fermarci nè più, nè meno al massimo di 6000 lire.

Così ho proposto senz'altro di stabilire che, non con un limite massimo o minimo di tempo, ma con uno di 70 anni debba essere stabilita la durata del concorso chilometrico.

E poichè ciò che dico per quelle linee, che a quest'ora dovevano essere già costruite e messe in esercizio direttamente dallo Stato, equivarrà quasi ad una liquidazione indiretta degli impegni dal legislatore precedentemente assunti, ho messo questo emendamento nella prima parte dell'articolo, riserbando alla seconda tutto ciò che ha attinenza al resto del congegno della legge.

Quest'ordine da me dato alle due parti dell'articolo obbedisce ad un concetto logico; ma se potrà sollevare osservazioni in contrario, consentirò a cambiarlo ed a tornare al sistema adottato dalla Commissione.

In quanto alla seconda parte dell'articolo, mentre la Commissione ed il Governo propongono di elevare per tutte le altre linee il massimo del sussidio a 5 mila lire, propongo di elevarlo invece a 6 mila, ammaestrato ed incoraggiato dalle parole stesse dell'onorevole relatore. Il Parlamento, dopo essere andato per lungo tempo a tentoni nel cercare i criteri direttivi per statuire la misura del concorso chilometrico, oggi, ha dall'onorevole relatore una sicura guida nell'affermazione che il sussidio non deve servire solo per le spese di costruzione, ma precipuamente per quelle di esercizio, ed è per ciò che il calcolo si può

concludere dicendo che con sole 5 mila lire non è possibile far fronte anche alle spese di esercizio.

Lo stesso onorevole relatore ci ha detto quale è il prodotto medio delle varie reti ferroviarie, comprese quelle più favorite dall'attività commerciale locale.

La mia proposta, quindi, mi sembra ispirata ad un criterio molto serio, e tale da indurre le popolazioni a credere che qui non facciamo, come ha detto l'onorevole Ghigi, leggi per non concludere nulla, ma facciamo leggi che se non altro hanno la pretesione di parere serie.

In quanto alla durata del sussidio invece di dire: « da 35 a 70 anni, » propongo che si dica: « da 40 a 70 anni. »

Tale emendamento è, come io diceva privatamente all'onorevole Chimirri, il più modesto di tutti, ma egli, con la sua nota gentilezza mi rispondeva: è anche il più logico.

L'emendamento il quale, secondo il giudizio mio, è modesto, e, secondo il parere dello stesso relatore è logico, dovrebbe avere la pretesione di essere accettato. Ad ogni modo ho fatto il mio dovere. Certamente non ho l'intendimento di fare cosa men che gradita al ministro, o di ritardare l'approvazione di una legge, che ha buone intenzioni; ma, desiderando che al popolo venga data una legge più seria e più conducente allo scopo, mi auguro che se non il ministro, la Commissione e la Camera vorranno accogliere la mia modestissima proposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Podestà.

Podestà. Rinunzio.

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

Fili-Astolfone. Onorevoli colleghi. Io non tornerò a tormentare la Camera con un altro discorso; forse la materia non mi mancherebbe, poichè me ne avrebbero offerto occasione gli onorevoli De Nava, Prinetti e Sonnino, i cosiddetti vigili custodi della nostra finanza, ma è inutile che io rifaccia la discussione.

Io già dissi alla Camera che la condizione nella quale si trovavano le linee di quarta categoria previste nella tabella B della legge 1888 possono, agli effetti della legge, dirsi privilegiate, perchè hanno uno stato giuridico così perfetto che la Commis-

sione parlamentare, presieduta dall'onorevole Lacava, relatore Buttini, non potè fare a meno di riconoscerlo e proclamarlo: tanto che mi stupisce che oggi si osa mettere in dubbio quella affermazione da coloro che in vario modo presero parte alla discussione di quel disegno di legge.

Non dirò già che coloro i quali hanno parlato in senso contrario fossero mossi da intendimenti non attinenti allo stato della finanza: ma dico anche oggi che se gli interessi di questa finanza debbono essere tutelati soltanto col danno delle popolazioni di alcune regioni, verso di esse si perpetra un atto ingiusto e contrario anche alle leggi statutarie che vogliono che i cittadini sopportino in eguale misura il peso delle imposte.

Ma io anzitutto sento di dovermi scagionare di alcune inesattezze attribuitemi dall'onorevole Lacava, e furono tre, mentre il

più privilegiato fu il collega Ghigi, al quale ne furono attribuite quattro.

Vischi. Allora ne ebbi più io!

Fili-Astolfone. Sì, onorevole Vischi, e voi ne avreste meritato di più, imperocchè nel vostro discorso credeste amalgamare uomini e cose che si trovano in aperto contrasto.

E la prima inesattezza che l'onorevole ministro mi volle attribuire è che la tabella della quarta categoria non comprendesse sole 9 linee, ma 19 per la costruzione delle quali diceva che occorrono *quattrocento* e più milioni.

Se l'onorevole ministro ha creduto di compulsare altre tabelle che si riferiscono a linee di prima, seconda e terza categoria per maggiormente impressionare la Camera ed ingrossare le cifre, egli, per coloro che giurano in *verba magistri*, ha certo ottenuto l'effetto che si era proposto.

TABELLA B.

Assegni per la costruzione di Strade Ferrate di quarta categoria.

N.º d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	1892-93	1894-94	1894-95	1895-96	1896-97	1897-98	Totale degli impegni per ciascuna linea
1	Cremona-Borgo San 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 (1)	»	»	500,000	500,000	500,000	500,000	2,000,000
5	Cento-San Pietro in Casale (1).	»	»	»	»	750,000	750,000	1,500,000
6	Fano-Santa Barbara (1).	»	»	750,000	750,000	1,500,000	»	3,000,000
7	Sondrio-Tirano (2).	»	1,000,000	1,000,000	1,500,000	1,500,000	1,000,000	6,000,000
8	Lecce-Francavilla (2).	»	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

Visto d'ordine di Sua Maestà
Il ministro segretario di Stato per i lavori pubblici
G. SARACCO.

Il ministro segretario di Stato per le finanze, interim del tesoro
A. MAGLIANI.

(1) Domandarono il sussidio.

(2) La Sondrio-Tirano e la Lecce-Francavilla chiesero il sussidio, e sarebbero circa 19 milioni di meno.

Veda adunque com'egli allargando il numero delle linee, e quadruplicando i milioni ha creduto spostare la questione!

Ma se, di fronte a questa prova scritta egli avesse anche dichiarato che molte altre linee di categorie vicine alla quarta sono state passate alla prima, ed alla seconda, e che queste linee sono state già costruite solamente in talune regioni d'Italia avrebbe reso certo migliore omaggio alla verità, e la Camera certo avrebbe fatto diverso apprezzamento della citazione sbalorditoia.

Io non rievoco la storia della Ovada-Asti, ma mi richiamo solo alla Lecco-Colico, che dalla quarta categoria fu passata alla seconda, ed è già costruita. Potrei additare molte altre linee che sebbene assegnate alla quarta categoria, furono elevate ad una categoria superiore e si trovano pure costruite; potrei altresì rilevare come alcune popolazioni del continente privilegiate godono di benefici che a noi sono stati negati e che tuttavia Governo e Parlamento contrastano, ma forse così facendo rimpicciolirei la questione di fronte al Parlamento ed al Paese e sarei sospettato di campanilismo. Noi invece ci limitiamo ad affermare i nostri diritti, che hanno per base leggi votate dal Parlamento, e ciò facendo crediamo di fare opera legittima e perfettamente ragionevole.

Quando il Parlamento ha votato la legge, voi, potere esecutivo, dovete eseguirla, e per questa inesecuzione siete responsabile comunque tentate giustificarvi colla legge di rimando o di sospensione, ma non potrete negare che per la legge Branca assumeste l'obbligo di presentare fra breve tempo un'altra legge per provvedere alle linee rimandate; la responsabilità fu dei nostri predecessori, ma è anche vostra che quella promessa ancora eludete e noi reclamiamo anche oggi al Governo la ragione per cui continua ad eludere le speranze nostre. (*Interruzione del deputato Vischi*). Lo sostengo, onorevole Vischi.

Veda dunque l'onorevole ministro, come per questa prima parte non ho a rimproverarmi nessuna inesattezza.

Del rimanente la spesa per tutte le linee di quarta categoria in totale ammonta ad 89 e non già a 400, e più milioni.

Ma lo Stato, si dice, non può sostenere questa spesa. Ebbene, noi ciò riconoscendo, crediamo fare omaggio ai grandi papaveri della buona finanza e approfittando di questa

legge, vi diciamo: dateci 7 mila od 8 mila lire di sussidio a chilometro per la costruzione ed allora la spesa si ridurrà a ben poca cosa. Ed ora l'onorevole Rubini nella sua onestà e con l'acume che lo distingue ha già affermato che un onere di 5 o 6 milioni annuali per queste costruzioni a sussidio da affidarsi alla industria privata si risolve in un vero e proprio discarico pel bilancio dello Stato. E questa è una ragione di più per richiedervi il sussidio domandato, e per insistere nelle nostre lagnanze.

È vengo ad un'altra inesattezza che mi fu attribuita avendo l'onorevole ministro affermato che nel suo Dicastero non esiste il progetto, come io affermai di una certa linea. E dico certa, perchè qui le linee non si possono più nominare dal momento che i nostri colleghi ci fanno la invidiabile cortesia di dire la linea di *Tizio*, di *Caio* e di *Sempronio*, come se noi non potessimo discutere della legge che le contempla o come se avessimo uno scopo diverso da quello che, discutendo, il dovere di rappresentanti del paese ci attribuisce. Così si dice: per la Sant'Arcangelo del collega Ghigi, la Lecce del collega Vischi, la Cuneo-Ventimiglia Biancheri e Berio, e la Castelvetro-Portempedocle colle diramazioni Naro-Canicatti e Favara-Girgenti Fili Astolfone e Tolomera, mi permetta che lo constati, noi facciamo una discussione se non puerile certo poco seria e poco rispettosa verso i diritti delle popolazioni che noi rappresentiamo. Ma giacchè ci siamo, analizziamole, imperochè l'analisi potrebbe essere istruttiva per tutti.

E qui l'onorevole ministro mi consentirà che a mia volta osservi ch'egli dalla sua burocrazia è stato inesattamente informato. Se l'onorevole Branca fosse presente io mi appellerei alla sua lealtà, perchè fu egli il ministro, che istituì un ufficio per i nuovi studi per la nostra linea con la sua sede in Sciacca, che formò una squadra di ingegneri che percorse colle diramazioni per lungo e per largo, facendo non pochi rilievi ed arrecando molte modifiche nel tracciato. E questi studi furono fatti; e debbono trovarsi al Ministero, e volendo si può trovarne facile traccia negli atti parlamentari in una risposta dell'onorevole Branca all'onorevole Saporito. Del rimanente la spesa deve trovarsi nel bilancio, quindi non comprendo come tutto ciò possa non essere a sua cognizione.

La sua informazione dunque è inesatta, ed aggiungo che gli studii furono fatti sotto la direzione dell'attuale ispettore del circolo di Palermo, ingegnere Piccini, che allora era residente in Caltanissetta, e ricordo che nel tronco di Naro-Canicatti venne in sotto ordine l'ingegnere Pastorini.

Che cosa debbo e posso dire di più, onorevole ministro, quando gli diedi, e dò i più minuti particolari? L'inesattezza adunque, Ella ne converrà, non è mia, ma di coloro ai quali per le esigenze ministeriali o si dà o si toglie sostanza. Il risultato per quello che se ne poté sapere ufficiosamente di tali studi, portavano il preventivo da 55 milioni, cifra alla quale l'onorevole Saracco era pronto a concedere la costruzione della linea Castelvetro-Porto Empedocle e sue diramazioni alla Società Sicula, fu ridotto a circa 8 e 40 milioni, cosicchè il ritardo stesso fruttò alle finanze dello Stato un'economia di circa 11,012 milioni.

E non basta, o signori: quando noi parliamo dell'intero costo di 89 milioni delle linee di 4ª categoria fecemmo rilevare che 55 milioni erano impostati solo pel costo della nostra linea Castelvetro-Porto Empedocle e sue diramazioni. Cosicchè la diminuzione del costo avrebbe dovuto invogliare e non arrestare lo Stato nella costruzione; ed oggi se si commisura al minore costo il sussidio, l'economia per lo Stato è davvero sensibile.

Ora innanzi a fatti così precisi e categorici è l'Ispettorato quello che non ha esattamente informato il ministro, circostanza che dovremmo deplorare perchè avrebbe dato forse modo di apprezzare con piena cognizione di causa le nostre ragioni.

E ritornando al merito ripetiamo che se la legge chiamava il Governo a costruire la linea, se la costruzione doveva cominciare al 1892, ed al 1897 al più, doveva essere compiuta, nessuno dovrebbe sorprendersi se veniamo a ripetere il nostro legittimo rammarico, se la linea non si è voluto, e non si vuole nemmeno ora con un sussidio speciale chilometrico, diguisachè non dicevamo cosa non vera quando asserivamo che la lascerete egoisticamente nel limbo. Ma l'onorevole ministro affermava testè all'onorevole Ghigi che la legge dispone che volta per volta si può venire alla Camera con un disegno di legge per ogni linea che si vorrà costruire.

L'onorevole Prinetti, col quale io ebbi un

piccolo fatto personale sulla interpretazione dell'articolo 2, disse che non si trovava punto imbarazzato; ma ponendo in raffronto il testo dei due articoli, l'imbarazzo è evidente imperochè nel secondo si parla di tronchi, quindi di linee in corso di costruzione e nel terzo invece si parla di linee le quali possono col sussidio essere affidate all'industria privata.

Ma nella legge fu introdotto e passò un inciso fatale, capzioso, che cioè volta per volta si deve provvedere con speciale disegno di legge. La parola non è parlamentare, ma in concreto si risolve in un altro meditato inganno; imperocchè il Governo viene alla Camera con una legge, a favore pure della nostra linea Castelvetro-Porto Empedocle e sue diramazioni: ma chi volete mai che nella Camera si interessi alla nostra linea, che valuti i torti che abbiamo subiti e facendo ammenda si presti alla riparazione?

Ognuno si stringerà nelle spalle, e si dirà: la linea è vostra, sbrigatevela voi!

Poichè, o signori, è inutile dissimularlo, quando certe questioni non interessano nella sua grande maggioranza il Parlamento, è ben difficile ottenere giustizia, quand'anche la legge sia ispirata al maggiore sentimento di giustizia, pur troppo non si può sperare sull'umano egoismo!

Io sono ormai uno dei più provetti del Parlamento; e so per esperienza che difficilmente la Camera si deciderebbe a votare una legge che possa riflettere uno, piuttosto che un altro dei singoli interessi della penisola.

Passano pur troppo di straforo certe leggi importanti spese di decine di milioni e di sussidi di milioni per bonifiche nelle varie regioni; e, per citarne uno, supponete, per esempio, che si tratti di sistemare certi torrenti in date regioni che hanno la fortuna di vantare a loro rappresentante un qualche ministro del tesoro. Ma purtroppo non passa di straforo nulla per noi, e si serrano i cordoni della borsa! (*Oh! oh! — Interruzioni e commenti*). È così, onorevoli colleghi che mostrate di sorprendervi colle esclamazioni non solo, ma vi risentite per le nostre ragioni; ma aggiungo subito, che ciò costituisce uno dei migliori titoli dei nostri uomini al potere e suscitano una specie di sacro orrore ai nostri antichi e presenti Catoni!

È una verità che nessuno oserà contraddire, imperocchè noi purtroppo ci dobbiamo mostrare più unitari di quello che gli altri non

siano, e fa dolore ad ogni giusta richiesta nostra e ad ogni lamento sentirci accusare di esclusivismo e di regionalismo, e non sò di che altro, e noi di fronte a questa abusata accusa, abbozzando sempre all'amo, ci affanniamo a dimostrarci fieramente disinteressati!! Sempre così!

E qui, a costo di ripetermi, domando soltanto dall'onorevole ministro che ci dica che cosa sarà della nostra linea. Tanto più che la Commissione, pure avendo creduto di rilevare l'asperità delle mie parole, e l'insistenza delle domande, credette trascinata certo dalla giustizia, di formulare quel benedetto articolo secondo, perchè effettivamente, come era scritto non poteva sussistere benchè l'onorevole Prinetti abbia voluto con una ammirabile, ma non imitabile franchezza sostenerne il chiaro significato. Ora io domando: dinanzi a questo stato di fatto, dinanzi alla vostra resistenza, che cosa dovremo noi dire a quelle popolazioni che aspettano ansiose, se non trepidanti, le risposte del Governo, e della Camera? Direte loro che paghino, che, continuamente, comunque mancano di lavoro e soffrono la fame, a pagare e che voi proprio in queste condizioni continuerete a lasciarle in abbandono, sconfessando diritti acquisiti per legge ed assolutamente incontestabili.

Ma ponderatelo bene, si tratta di una giusta riparazione, si tratta della serietà e della fede che i cittadini ripongono nel Potere legislativo, e nella lealtà stessa del Governo, al quale io dissi già e ripeto che le popolazioni si affezionano ad esso ed alle istituzioni a misura che vedono tutelati i loro diritti e rispettati i loro interessi. E quando questo, voi Parlamento e voi Governo non fate, voi stessi date alle stesse popolazioni un altro diritto, quello di uscire dalla legge dal momento che voi pei primi dimostrate loro che, mostrarvi fede e rispetto è opera vana. È doloroso constatare dalla tribuna tuttociò e constatare, nell'ora presente, nella quale il malcontento che renderebbe più sensibile ed efficace la riparazione.

Noi vorremmo sperare che rivolgendoci ad un Governo amico, ad uomini sulla fede dei quali noi dovremmo contare, il nostro appello non cadrà nel vuoto! E speriamo che essi, mentre è ancora tempo, valutino con animo benevolo e con sentimento di grande equità le ragioni nostre.

Avrei compreso che ci si fosse detto: la linea non si può fare, per ora; è necessario sospenderne la esecuzione, o addirittura si revochi la legge. Sarebbe stato un sistema che almeno avrebbe il pregio della chiarezza.

Avrei pure compreso che si fosse detto, e ci si dicesse: la linea non si può fare con questo, ma con altro sistema; per ora almeno come manifestazione di buona volontà si inizierà un tronco, ma il nulla di nulla, o delle lustre che si equivalgono troppo e sono ormai divenuti insopportabili.

Voi con aria di certa ingenuità ci invitate ad acquietarci od a ritirare il nostro emendamento. Ebbene noi vi lasciamo responsabili di respingerlo, tanto non perderemo nulla, e noi vinti dal numero, ma non domineremo, portando con noi incancellabile il rammarico per una profonda ferita ad un legittimo interesse ed un diritto offeso benchè garantito dalla legge e che Governo e Parlamento invece di tutelare preferiscono calpestare.

Io non aggiungerò altro: perchè, ripeto, tutto quello che poteva dire, l'ho detto nella discussione generale, e l'ho ripetuto a proposito dell'articolo al quale abbiamo proposto quest'emendamento. Solo vorrei pregare il Governo, ed i miei colleghi della Commissione di ponderare bene l'emendamento stesso: imperocchè non ha l'estensione e la portata che l'onorevole ministro, ed alcuni dei colleghi della Commissione gli hanno dato.

Invece ben considerato è limitativo a tutte quelle linee che, per le impostazioni anche meritano speciale trattamento, e secondo il nostro concetto il sussidio da 7 ad 8000 lire, non si può applicare, se non a quelle linee semplicemente che erano previste nella tabella B della legge 1888, linee che ormai sarebbero ridotte a tre, o quattro, essendovi per le altre domande per essere costruite col sussidio, da lire 3,000, a lire 6,000. Quindi rimarrebbero ben poche della tabella B a costruirsi col sussidio dalle 7 alle 8,000 lire da noi proposto. Ora, se è così in concreto perchè continuerete a negarci il soddisfacimento di questo desiderio, il conseguimento di questo diritto, quando noi non turbiamo l'economia della legge? Voi accetterete alcuni emendamenti che faranno godere agli altri il beneficio; ed a noi ancora oggi riserbate

la delusione, il diniego, la più aperta ingiustizia, che ci vien fatta dal Governo e dal Parlamento. Ho detto. (Bene! a sinistra — Commenti).

Presentazione di una relazione.

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

Carcano, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione centrale di sindacato sull'amministrazione dell'Asse ecclesiastico, per l'esercizio 1897-98.

Presidente. Dò atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Seguito della discussione del disegno di legge sulle sovvenzioni ferroviarie.

Presidente. Ha facoltà di parlare, sull'articolo primo, l'onorevole Giunti.

Giunti. Devo fare poche osservazioni sull'articolo 1° della legge in discussione, che, del rimanente, rappresenta la parte sostanziale della legge stessa.

Mi pare che l'onorevole ministro dei lavori pubblici e la Commissione non abbiano avuto idee assolute, precise, nello stabilire le norme sia per la durata dei sussidi, sia per l'entità dei medesimi. Ed infatti, su questa materia, si sono discusse e si sono modificate molte leggi in questa Camera.

Si è cominciato con lo stabilire un sussidio di 1000 lire; questo sussidio, poi, si è venuto gradatamente aumentando, ed è arrivato a 3000 lire; si è parlato anche di 4000, e finalmente colla legge in esame si stabiliscono 5000 o 6000 lire, secondo le circostanze. Ora, domando, quali sono i criteri che hanno guidato il ministro e la Commissione, nello stabilire questi sussidi? È certo che per una linea, la quale venisse a costare 100 mila lire al chilometro, per pagare le annualità tanto dell'interesse quanto del capitale per lo spazio di 70 anni, occorrerebbero 5169 lire all'anno.

Se questa linea invece venisse a costare 120 mila lire al chilometro occorrerebbero lire 6203. Mi pare perciò che questi sussidi non servano, come si è detto e ripetuto, a

sovvenzionare anche l'esercizio, ma che appena bastino per costituire la somma necessaria alla costruzione delle linee.

A me almeno par questo. Ed aggiungo che se vi fossero, lungo le linee che si debbono costruire, delle opere d'arte, come ponti, trafori od altro, allora non basterebbero neanche le 120 mila lire al chilometro, e quindi i sussidi sarebbero insufficienti e le linee non verrebbero costruite.

Ond'è che io debbo approvare, come approvo, quanto Commissione e Ministero hanno stabilito, che cioè i sussidi siano dati nella ragione stabilita di 5 o 6 mila lire al chilometro per la durata di 70 anni, mentre per una durata minore di anni certo la legge riuscirebbe vana, poichè le ferrovie non si potrebbero costruire quantunque a sezione ridotta, trazione elettrica, o con altri sistemi che possano dare maggiore economia.

In una sola parte non sono d'accordo con la Commissione, sulla soppressione dell'ultimo comma, che riguarda le ferrovie strategiche.

Vi sono alcune ferrovie per le quali occorrerebbe avere uno speciale riguardo.

Ora io sono in questo dello stesso parere del collega Valle, il quale disse che per alcune ferrovie d'ordine strategico sarebbe stato opportuno aumentare il sussidio. Ci potremmo un giorno pentire di non averlo fatto. Richiamo su questo l'attenzione del ministro e della Commissione.

Oltre a ciò debbo dire che il Governo, fornendo questi sussidi alle Compagnie costruttrici, viene a diventare proprietario delle linee. Ora di questo non è fatto alcun cenno nella legge.

Queste ferrovie, quando saranno costruite, a chi apparterranno? Allo Stato o alle Società che le hanno costruite? Evidentemente allo Stato, che ne ha pagato le spese.

Ora io credo che questo bisognerebbe esprimere nella legge per evitare conflitti giudiziari e controversie coi concessionari. Su ciò pure mi permetto di richiamare l'attenzione della Commissione e del ministro.

Le ferrovie non sono certamente come le strade rotabili, i canali ed altri mezzi di viabilità, che nessun utile rendono allo Stato. Esse invece rappresentano una speculazione, che dà degli utili.

Ora lo Stato sussidia fortemente le dette ferrovie non solo, ma Provincie e Comuni

anche vi contribuiscono, costituendo dei consorzi.

Sarebbe giusto che una quotaparte degli utili, i quali saranno ricavati dal concessionario e dall' esercente della ferrovia, andasse allo Stato: degli utili netti, bene inteso. Richiamo l' attenzione della Commissione e del ministro su questo punto, che mi pare essenziale.

Debbo ora rivolgere un'altra preghiera all'onorevole Lacava. Egli certamente conosce quale importanza strategica abbia il progetto di una ferrovia, che congiunga Lagonegro a Castrovillari. Non mi estenderò lungamente su questo argomento, appunto perchè in questa Camera, in altri tempi, ne fu lungamente discusso.

Il generale Marselli ed altri valorosi oratori la sostennero con validi argomenti, e qualche anno fa un egregio e dotto ufficiale dello stato maggiore scriveva in proposito nella *Rivista Militare* quanto segue:

« Per quanto riguarda adunque la sicurezza dei viaggi in tempo di guerra, le condizioni nostre saranno abbastanza buone nella maggior parte della penisola, ma nelle Calabrie esse non potrebbero essere peggiori. È quindi cosa certa che, in caso di lotta con una potenza marittima, le comunicazioni ferroviarie tra la penisola calabrese e l'interno dello Stato potrebbero essere impedito tanto da dover ritornare all'impiego esclusivo della lunga ed accidentatissima strada ordinaria. »

Ed in altra parte lo stesso colonnello Goiran scrive:

« Come può sentirsi forte e politicamente unito un paese, che in caso di guerra vedrebbe troncate le principali arterie delle sue comunicazioni, non soltanto per mare, ma su tanta parte della sua stessa rete ferroviaria e troverebbe difficoltà, non solo ad effettuare trasporti da e per le sue grandi isole, ma anche in non piccola parte della stessa penisola? »

Faccio notare che tra Napoli e Reggio di Calabria esistono due linee: la Tirrena e la Jonica, entrambe litoranee, entrambe esposte in tempo di guerra ad essere distrutte o per lo meno fortemente danneggiate; di guisa che per andare nelle Calabrie, da Napoli, da Roma o da altri punti della Penisola, bisognerebbe seguire la strada rotabile nazionale, impiegando un tempo lunghissimo e andando incontro a gravi difficoltà.

Faccio anche notare che mentre le due linee litoranee Jonica e Tirrena si trovano in questa condizione, lo stesso non avverrebbe per la ferrovia litoranea Adriatica, perchè, in caso d'interruzione, ci potremmo servire benissimo della ferrovia interna. Ecco perchè io credo che sarebbe di grande necessità che il progetto della ferrovia Castrovillari-Lagonegro, quando venisse presentato fosse benevolmente accolto dall'onorevole Lacava, al quale lo raccomando vivamente.

L'onorevole mio amico e collega Mirabelli, con splendida parola, ricordò anche quel tronco di ferrovia che dovrebbe unire la città di Cosenza alla linea Tirrena. Io mi permetto di ripetere le più vive raccomandazioni al riguardo, perchè il capoluogo della provincia di Cosenza è rimasto, si può dire, tagliato fuori come nessun altro capoluogo in Italia. Infatti i viaggiatori, che partono da Cosenza, spesso, invece di servirsi della ferrovia che va sull'Jonio e che per raggiungere Napoli e Roma impiega molto tempo, preferiscono fare un lunghissimo tratto di strada disagiata in carrozza, per recarsi da Cosenza a Paola.

Ripeto al ministro la preghiera di tener presente questa ferrovia Cosenza-Nocera Tirinese, della quale è già costruito un tronco fino a Pietrafitta.

Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casciani.

Casciani. Tutti i colleghi, che presero parte alla discussione generale, meno l'onorevole Sonnino, furono concordi nel lodare ed approvare il concetto fondamentale, al quale si ispira il presente disegno di legge.

La discordia delle opinioni si afferma soltanto nelle disposizioni particolari della legge stessa; perchè, mentre da alcuni si è stimato opportuno di chiedere che fosse diminuita la durata del sussidio chilometrico, da altri si è creduto troppo basso il limite del sussidio da accordarsi alle nuove linee da costruire. Io, pure dichiarandomi favorevole alla legge, voterò contro tutti gli emendamenti, che tendano a diminuire la durata del sussidio chilometrico, perchè non occorre essere profondi conoscitori della questione ferroviaria per comprendere, come dalla discussione sia risultato, che diminuire la durata del sussidio chilometrico e ridurla a quaranta od anche a cinquanta anni, renderebbe assolu-

tamente vana la presente legge; sarebbe come far nascere nel paese speranze, suscitare appetiti, mentre le speranze sarebbero folli e gli appetiti insaziabili. Quindi, piuttosto che dare al paese una legge, la quale non recherebbe ad esso alcun beneficio, credo che converrebbe meglio respingerla.

Se noi vogliamo, invece, che alcune delle speranze, giustamente risvegliate in paese da questa legge, possano essere prima o poi realizzate, è necessario lasciare immutata la durata del sussidio chilometrico ed accettare il disegno di legge quale è stato presentato dal Governo e quale fu difeso validamente dal relatore della Commissione.

Fu detto, a sostegno della tesi, che tende a diminuire la durata del sussidio, dall'onorevole De Nava, competentissimo in questa materia, che non conviene portare la durata del sussidio chilometrico a settanta anni, perchè in questa maniera si verrebbe a subsidiare non soltanto la costruzione di nuove linee ma anche l'esercizio, offrendo così il modo di costruire ferrovie, che non avranno un esercizio remunerativo, e che quindi non porteranno alcun beneficio alle industrie, all'agricoltura, al movimento delle regioni che attraversano.

Ma l'obiezione non è giusta.

Io, sebbene non competente in materia ferroviaria, fui profondamente colpito dalle savie considerazioni, con le quali l'onorevole Chimirri, relatore della legge, ribattè vittoriosamente l'asserzione dell'onorevole De Nava, al quale fece eco, se non erro, l'onorevole Prinetti. L'aumento della durata del sussidio chilometrico non serve, come fu detto e provato, a sovvenire l'esercizio, ma ad aumentare indirettamente il sussidio, che si vuol dare alla costruzione di una linea. Ora, poichè è riconosciuto da quasi tutti coloro, che hanno preso parte alla discussione, che il massimo del sussidio chilometrico sarebbe insufficiente a far costruire la più gran parte di queste linee, se la durata fosse ridotta a quaranta anni, è naturale si debba cercare di aumentare la quantità del sussidio prolungandone la durata.

Per questa considerazione mi pare logico e giusto che la Camera accolga, in questa parte almeno, l'articolo quale le è stato presentato. Anzichè una diminuzione, sarei stato propenso ad accogliere qualche aumento della cifra massima del sussidio chilometrico; per-

chè ho il fermo convincimento, condiviso, mi pare, da gran parte degli onorevoli colleghi, che col sussidio, quale è stabilito nella legge presente, anche con la durata di settanta anni, sono poche le linee che si potranno costruire; e che noi non facciamo altro che dare una speranza, una promettente parola alle popolazioni, le quali da lungo tempo invocano questa legge, senza dar loro i mezzi per realizzare queste speranze, per soddisfare antichi e legittimi desiderî corrispondenti a vere e sentite necessità della nostra vita economica.

A questo punto debbo richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro sopra un emendamento, proposto all'articolo primo, quello, che principalmente mi ha indotto a parlare su questo argomento; voglio dire, l'emendamento proposto dal collega Valle, relativamente alla linea Viterbo-Siena.

Non mi illudo certamente sulla sorte, che è riservata a quell'emendamento, sicuro che esso cadrà anch'esso insieme con tutti gli altri, che furono presentati nella discussione generale. Nessun discorso, nessuna abilità oratoria dell'onorevole Valle riuscirà, io penso, a salvarlo dalla catastrofe, alla quale il ministro e la Camera oramai l'hanno destinato. Ma, se vi fosse anche la più lontana speranza che codesto emendamento, sia pure con una cifra minore di quella richiesta, potesse essere accolto, debbo osservare all'onorevole ministro che sarebbe fare opera inutile, se non venisse contemporaneamente concesso un identico sussidio ad un'altra linea, che è importante e necessario complemento di quella. La linea Viterbo-Siena, alla quale ha alluso l'onorevole Valle, tende a riunire Siena alla capitale, e completa quel tratto di linea che va da Empoli a Roma, diminuendo la percorrenza chilometrica da Empoli a Roma di 80 chilometri, e quindi abbrevia di circa un'ora e mezzo il percorso da Roma a Siena. Essa deve però avere un obbiettivo più alto e più pratico: deve mirare, massime per il fine industriale e strategico, che si propone, ad unire la linea senese con la linea appenninica, che fa capo a Pistoia. Così soltanto sarebbe giustificata la spesa di quella linea.

Ora, se si costruisse la linea Viterbo-Siena senza quell'altro breve tratto di linea, che va da Empoli a Pistoia, sarebbe assolutamente sprecare i denari dello Stato e

compiere un'opera perfettamente inutile almeno per gli interessi generali del paese.

Si noti che la linea empolesse e la pistoiese sono separate da un breve tratto, e potrebbero essere congiunte con una breve linea ferroviaria di un mediocre costo di costruzione, e il cui esercizio sarebbe indubbiamente remunerativo per l'importanza della regione che attraversa, e per la quantità dei traffici che sarebbe atta a risvegliare.

Basta riflettere che essa congiungerebbe le due valli popolate e fertilissime dell'Arno e dell'Ombrone e metterebbe in rapporto Siena, Empoli, tutto il Valdarno inferiore con Pistoia e Bologna e quindi con le linee del Brennero e della Pontebba per intenderne tutta l'importanza economica.

Costruire dunque la Viterbo-Siena, mettere in rapporto Empoli con Roma, e non mettere prima in comunicazione Empoli con Pistoia sarebbe lo stesso che fare un tronco senza la testa; equivarrebbe a spendere una somma ingente per un'opera di mediocre interesse locale, trascurando vitali interessi di indole generale, che la nostra linea risveglia e cementa.

Quindi se un giorno, che mi auguro vicino, potranno essere prese in considerazione le legittime aspirazioni di Siena e di tutta la regione del Chianti, nota e simpatica per la bontà dei suoi prodotti, diffusi oramai per tutta la penisola, quel giorno sarà necessario, prima anche di pensare alla costruzione della Viterbo-Siena, che il Governo aiuti e favorisca la costruzione della Empoli-Pistoia, che è di prima necessità.

A questo proposito ricordo al Governo che furono proposti due modi per raccordare la linea empolesse con Pistoia; il primo metterebbe in rapporto diretto Pistoia con Empoli attraverso al monte Albano, l'altro, profittando della galleria di Serravalle, farebbe capo alla stazione di San Miniato. È indubitato che il primo tracciato risponderebbe meglio ai nostri desideri, quindi è quello che più vivamente raccomando: ma l'importante è che si realizzi finalmente un antico desiderio delle nostre popolazioni, e che si possano congiungere le due linee di Pistoia e di Empoli, alle quali fanno capo da un lato la linea appenninica di Bologna e dall'altro la linea del Chianti con Siena.

Un'altra ragione, di natura politica, mi spinge a raccomandare al Governo questa

linea. Ho udito anche oggi con vivo sentimento di simpatia, ma al tempo stesso con vivo rammarico, l'onorevole Fili-Astolfone esprimere i lagni delle Provincie del mezzogiorno, per le condizioni del loro sistema ferroviario.

Io non voglio stabilire paragoni, perchè non sarebbe nè gentile nè corretto, ma non posso fare a meno di ricordare che, in rapporto a concessioni ferroviarie noi, in quella parte della Toscana, ci troviamo perfettamente nelle stesse condizioni delle Provincie meridionali. (*Oh! oh!*) Scusino; noi, dal 1860 in poi, abbiamo assistito a molte concessioni di linee, ma in tutta la nostra regione non abbiamo avuto più un chilometro di ferrovia...

Voci. E prima?

Casciani. Questa è storia. Concludo.

L'onorevole Gianturco, chiudendo il suo splendido discorso nella discussione generale, disse l'altro giorno che avrebbe votato questa legge, perchè essa compie un'opera di pacificazione. Associandomi alle sue nobili parole aggiungo oggi: voterò la legge; ma, se volete che questa pacificazione sia completa, efficace, duratura, come la Camera ed il Paese debbono desiderare, procurate che tutte le varie regioni d'Italia profittino in equa misura dei benefici di essa. Così voi non compirete soltanto un'ottima opera economica, ma anche una provvida opera politica, perchè calmerete lamenti, sopirete rivalità, cementerete con nuovi legami i vincoli di fratellanza e di affetto, che stringono insieme, nell'amore della patria, tutti i cittadini d'Italia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dal Verme.

Dal Verme. Prima di tutto debbo pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di rammentare ciò che aveva chiesto l'altro giorno il nostro collega Cavagnari, il quale ha dovuto assentarsi per ragioni professionali, cioè l'aggiunta che egli propone in fine del primo comma, delle parole « e dell'articolo 13 e successivi della legge 27 dicembre 1896 sulle tramvie e ferrovie economiche ».

L'onorevole ministro ha detto che delle tramvie non se ne doveva parlare, ma delle ferrovie economiche sì. Ora si tratterebbe di aggiungere la frase ora detta con le parole *ferrovie economiche*. Ricordo che l'onorevole ministro ha detto poc'anzi trattarsi di ferrovie

economiche, ed il relatore disse che questa è una legge di ferrovie secondarie.

Detto questo, debbo dichiarare che voterò il disegno di legge quale è stato presentato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici ed accolto dalla Commissione. Debbo perciò, sebbene a malincuore, votare contro tutti gli emendamenti, che chiedono un trattamento di favore.

Nel far ciò non intendo di contraddire ai principî, dai quali sono stati ispirati i nostri colleghi, che hanno presentato questi emendamenti, ma intendo di fare una questione semplicemente di opportunità.

Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici avesse accettata una sola di queste proposte per trattamento di favore, avrebbe dovuto accettarle quasi tutte. Noi sappiamo fin dove si giunge quando si comincia a chiedere qualche cosa di più, in materia di sovvenzioni chilometriche.

Abbiamo già visto l'onorevole mio amico Valle Angelo che, con coraggio, di cui bisogna dargli lode (perchè il coraggio è sempre una bella qualità), ha chiesto addirittura 15,000 lire di sussidio chilometrico. Ed egli è stato conseguente, perchè, sapendo che la linea non si può costruire (ed è una linea importante, ed io lo riconosco) se non con 300 o 400 mila lire al chilometro, egli ha chiesto ciò che corrisponde precisamente a tale spesa.

Ho detto che questa linea è importante; e lo è difatti non solo pel commercio, ma anche militarmente.

Ma in questa questione degli interessi militari, io credo sia bene dire una volta chiaramente, come stanno le cose. Tutte le linee ferroviarie non solo, ma tutte le rotabili, ad eccezione di quelle, che attraversano la frontiera terrestre, sono di interesse militare; perchè aumento di viabilità vuol dire aumento di mobilità, e questo si traduce in un aumento virtuale di forze. È naturale che, potendo trasportare più celeremente le forze, di cui si dispone, da un punto all'altro, è come se ne avessero di più.

Ho fatto però eccezione per quelle che attraversano la frontiera, perchè quelle sono linee, che facilitano l'invasione. Non è questa una ragione per non costruirle; ho voluto farne cenno, perchè non ho sentito alcuno parlarne, ed è bene si sappia.

Sono dolente quindi, ripeto, di dover

non solo respingere tutti gli emendamenti che sono stati presentati dai nostri colleghi, ma, soprattutto, di votare contro l'emendamento presentato dall'onorevole Berio e firmato anche da altri miei carissimi amici: quello, cioè, col quale si chiede di elevare a lire 7000 il sussidio massimo, che il Governo potrà concedere alle linee indicate nella legge del 27 giugno 1897 e a quelle altre che siano riconosciute importanti per la difesa del Paese, e il cui costo ecceda, complessivamente, lire 250,000 a chilometro, che uniscano ad importanti porti di mare linee già esistenti e interessino due o più Province del Regno. Per sè stesso l'emendamento sarebbe razionale, ma, poichè desidero che questo disegno di legge diventi legge dello Stato, dovrò necessariamente votare anche contro questo emendamento.

Io lo avrei sottoscritto se avessi condiviso le idee, anche di opportunità, dei miei amici; tanto più che esso comprenderebbe una linea di grande interesse militare e commerciale, quale è la Genova-Piacenza-Cremona, la quale, benchè non sia stata mai nominata quà dentro, è la più importante di tutte sotto ogni punto di vista. Infatti, mentre vi sono alcune linee che hanno grande importanza commerciale, e altre che hanno grande importanza militare, questa riunisce in sommo grado entrambi tali caratteri.

Ben disse l'onorevole Sonnino, quantunque contrario alla legge, nel suo rigido discorso, che questa è una legge che riguarda le ferrovie secondarie; ed egli soggiunse che non si opponeva a che venissero discusse una alla volta queste poche linee ancor non costruite, più importanti sia commercialmente, sia militarmente, per addivenire ai necessari provvedimenti.

Altro non ho da dire: solo mi piace di dar lode all'onorevole Lacava che, nella sua non facile posizione di ministro dei lavori pubblici, ha saputo, in una legge di questo genere, resistere a tutte le domande, le proposte e le preghiere venute da ogni parte della Camera. E mi auguro che, quando si discuteranno i provvedimenti in favore della linea Genova-Piacenza, che ha grande importanza militare, perchè congiunge la piazza marittima di Genova alla più grande posizione militare sul Po, Piacenza, egli vorrà prenderla a cuore, anche perchè ha un interesse commerciale di primissimo ordine, sic-

come quella che congiunge il primo porto d'Italia col centro della valle del Po.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

Berio. La discussione finora seguita, e soprattutto le dichiarazioni degli onorevoli ministro e relatore, hanno dimostrato che lo scopo di questo disegno di legge, « di dare maggiore impulso alla costruzione di nuove linee a complemento della grande rete ferroviaria con vantaggio dei traffici e tarda soddisfazione di notevoli interessi e legittime aspettative, scopo indicato nell'importante relazione dell'onorevole Chimirri, sarà raggiunto solo per quanto riflette le linee di pianura, mentre resterà un miraggio per quelle che debbono attraversare regioni montuose. Molte linee di pianura, infatti, possono costruirsi con una spesa di cento a cento cinquanta mila lire a chilometro, e per esse il sussidio di lire cinque mila corrisponde ad un compenso che varia dal 3 al 5 per cento sulla spesa, sicchè per poco che l'esercizio si preveda attivo, l'industria privata sarà attratta a domandare la concessione di tali linee.

Ma per quelle, invece, che richiedono molte gallerie, viadotti e grandi opere d'arte, il costo delle quali non può essere inferiore alle 250 mila lire a chilometro, il sussidio di 5 mila lire è manifestamente inadeguato, e le aspirazioni delle regioni che tali tronchi attendono, saranno ancora deluse.

Fra essi ve ne sono degli importantissimi, non soltanto per le regioni che debbono attraversare, ma per l'interesse nazionale.

Citerò un esempio, e dico un esempio perchè non venga in mente agli onorevoli colleghi che anche io voglia ora farmi qui patrono d'una di quelle linee che si chiamano elettorali.

Voi giudicherete l'esempio obbiettivamente, come se non riflettesse una linea a cui invano da tanti anni si aspira nella Liguria occidentale.

Dalla ferrovia Savona-Ceva-Torino si stacca a Ceva un tronco che risalendo la valle del Tanaro per oltre 30 chilometri, finisce oggi nella città di Ormea, comune di poche migliaia di abitanti, vicino alla vetta del colle di Nava: questo tronco avrebbe dovuto proseguire sino al mare, traversando la vasta valle dell'Arroscia, il territorio della industriale città di Pieve di Teco, le popola-

tissime del Maro e di Oneglia, e metter capo tra i due porti di Oneglia e Porto Maurizio, distanti fra loro meno di due chilometri, e che sarebbero stati immediatamente trasformati in un Porto unico, grandioso, capace di ricevere le più grandi navi ed in gran numero.

Trattasi, come si vede, di una di quelle linee che l'onorevole ministro, nel suo brillante discorso di sabato, chiamò convergenti: sarebbe una nuova arteria aperta al transito internazionale per oltre il Cenisio ed il Gottardo, la quale deve raggiungere la ferrovia Ormea-Ceva-Torino, e che quindi interessa in sommo grado le provincie di Torino, Cuneo e Porto Maurizio. Inoltre la costruzione di questa linea era, ed è, di supremo interesse per l'avvenire delle città di Porto Maurizio, Oneglia, Pieve di Teco, Ormea e delle loro valli; non che di Albenga, che pure ne desidera la prosecuzione al suo mare, da Pieve di Teco.

Aggiungo, senza tema di potere essere contraddetto, che è anche di grande interesse militare, inquantochè dalla riviera Ligure occidentale oggi non vi è comunicazione ferroviaria colle fortezze del colle di Nava e delle nostre Alpi marittime.

Quanto all'interesse generale del Paese per la costruzione di questo tronco basta volgere uno sguardo alla carta geografica, vedere la situazione dei due porti di Oneglia e Porto Maurizio, la linea che seguirebbe la ferrovia sino ad Ormea e quella esistente da tale città sino ai due valichi alpini che vi ho accennati, per convincersi che si tratta veramente di un tronco di grande importanza commerciale.

Ma, disgraziatamente, questo tronco quando raggiunse in Ormea il punto culminante della sua altezza sul mare, e si affacciò ai due porti che doveva raggiungere venne interrotto. Dirvi ora le ragioni per le quali non fu completato sarebbe cosa inutile, e vi farei perdere troppo tempo; basterà affermarvi che il non completamento di quella linea fu una crudele disillusione per quelle popolazioni, ed è ancora una delle cause principali del malcontento che regna in quella Provincia, e che vi ha prodotto una situazione politica anormale che il Governo conosce assai meglio di me.

Non mancarono le popolazioni d'insistere presso i varî Ministeri onde ottenere che si

provvedesse al compimento di quel tronco mediante una legge speciale, ma i ministri, pur riconoscendone l'importanza, risposero affacciando le condizioni del bilancio.

In verità non si può disconoscere che non siamo più ai tempi delle bombe che si sparavano in quest'Aula con la distribuzione di mille chilometri di ferrovie, fatta per ottenere che passasse una legge. Disgraziatamente quel tempo è trascorso, ed oggi le condizioni del bilancio sono ben diverse. Ma quelle popolazioni speravano che si potesse ottenere la costruzione del detto tronco ferroviario a mezzo dell'industria privata, mediante i sussidi alla stessa offerti; ed ora anche questa speranza si dilegua, perchè questo disegno di legge, per i tronchi ferroviari ai quali le popolazioni non hanno *diritti acquisiti*, come ho sentito dire da vari oratori, cioè che non sono disposti da leggi speciali, noi non abbiamo che la speranza di ottenere al massimo il sussidio di 5,000 lire a chilometro, sebbene si tratti di linee che costano oltre a 250,000 lire al chilometro.

È pertanto evidente che questo disegno di legge è sperequato ed ingiusto, perchè se per le disposizioni di esso le linee di minor costo potranno essere eseguite quelle di costo maggiore continueranno ad essere invano desiderate.

Ciò venne affermato da molti oratori, e lo stesso onorevole ministro ha detto che le linee di grande spesa non possono avere speranza di aiuto nel sussidio stabilito da questa legge. Ed è per togliere tale sperequazione che io, d'accordo con altri egregi colleghi, fra i quali il nostro amatissimo ex-presidente onorevole Biancheri, ho proposto l'aumento del sussidio massimo a lire 7,000 per le linee che rispondono ai criterii restrittivi che propongo aggiungere al secondo comma dell'articolo 1°.

Ma con dolorosa meraviglia ho sentito dire dall'onorevole ministro, dal relatore e da altri colleghi che è imprescindibile necessità di non accogliere alcuna proposta di aumento del sussidio massimo stabilito nel disegno di legge, e ciò sebbene lo stesso onorevole Dal Verme abbia dovuto riconoscere che la proposta mia e degli altri colleghi si presenta equa, e dichiarato che non la voterà unicamente per non aprire l'adito ad altre proposte di aumento.

Anche l'onorevole Prinetti l'altro giorno, esprimendo un concetto simile, ha detto che non bisogna domandare dieci per avere uno, perchè aumentando il sussidio massimo per parecchie linee voi otterrete, egli diceva, uno per la linea che vagheggiate, ed aggraverete il bilancio di dieci perchè la concessione da voi ottenuta si estenderà ad altre linee.

Ma, a mio sommo avviso, questo obietto non è fondato; perchè, o le linee sono tutte di uguale importanza, ed in allora giustizia vuole che ciò che si concede ad una sia concesso a tutte; o non sono di uguale importanza, alcune cioè meritano il sussidio massimo ed altre no; ed allora è il Governo che deve respingere le non meritevoli.

Ma ormai poca speranza mi rimane di vedere la mia proposta accolta dalla Camera, mentre l'onorevole ministro ed il relatore la respingono. In verità questo disegno di legge mi ricorda la favola dell'invito a pranzo fatto dalla volpe alla cicogna, perchè le ferrovie di maggior costo non si potranno compiere, e le regioni d'Italia che da tanto tempo le attendono dovranno vedere costruirsi quelle di minor costo, e concorrere al pagamento dei sussidi che queste assorbiranno.

Malgrado ciò, lo dichiaro subito, io voterò la legge, perchè interpreterei male il mio mandato se volessi impedire il bene che essa reca a molte regioni d'Italia; ma all'egregio ministro dei lavori pubblici, il cui animo è ispirato a sentimenti elevati di uguale patrocinio degli interessi di tutte le regioni d'Italia, ed all'egregio relatore faccio preghiera di voler considerare che la mia proposta di aumento del limite massimo del sussidio riflette casi eccezionali ed è accompagnata da criteri tali, che rendono impossibili le indebite larghezze, ed eliminano ogni pericolo per il bilancio. V'è il criterio del costo, che supera le 250 mila lire a chilometro, pel quale ben poche linee potranno aspirare al sussidio massimo.

Ciò stante perchè vorremo noi per queste linee mantenere il disegno di legge quale è, ammettere cioè che esse non dovranno profittare dei sussidi accordati per la costruzione dei tronchi complementari?

E non dimentichiamo, onorevoli colleghi, che, se il Parlamento può fare tutto ciò che vuole, non può però fare che questa legge non sia sperequata e ingiusta, nè togliere dall'animo delle popolazioni che ne saranno colpite

quel malcontento che è inesorabile conseguenza della diversità di trattamento fatta a diverse regioni d'Italia; diversità di trattamento che importa la rovina delle legittime aspettative di paesi che dalle nuove ferrovie attendono il loro benessere.

— Mi auguro pertanto, che, almeno nel senso accennato dall'onorevole Dal Verme, la Camera voglia accettare l'emendamento proposto all'articolo primo con tutti i criteri che ne possono limitare l'applicazione.

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

Voci. A domani! a domani!

Presidente. Poichè la Camera così desidera, rimetteremo a domani il seguito di questa discussione.

Interrogazioni.

Presidente. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande di interrogazione.

Costa Alessandro, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della guerra per sentire se egli intenda estendere i benefici della legge sugli infortuni del lavoro agli operai classificati esterni delle fabbriche d'armi.

« Morgari. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per conoscere quale sia stato il parere del Consiglio di Stato circa la illegale costituzione della Giunta amministrativa di Napoli e quali provvedimenti intenda prendere in conseguenza del medesimo.

« Magliani ». »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze, per sapere se e quando, nell'interesse del commercio siciliano, intenda iniziare le pratiche per l'allargamento della tettoia della dogana di Catania.

« De Felice-Giuffrida. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere come e perchè il Consiglio e la Deputazione provinciale di Cosenza abbiano deliberato ad unanimità di non occuparsi dell'amministrazione della Provincia, e per sapere se e come il ministro intenda provvedere.

« De Novellis. »

282

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

La seduta termina alle ore 17.50.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interrogazioni.

2. Seguito della discussione sul disegno di legge: Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata. (90).

Discussione dei disegni di legge:

3. Aumento delle Congruè parrocchiali; Anticipata consegna ai Comuni delle rendite delle soppresse Chiese ricettizie e Comunità curate; Acconto ai Comuni pel quarto di rendita loro spettante nel patrimonio delle soppresse corporazioni religiose (14) (309 della 1ª Sessione).

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

5. Cessione definitiva di alcune aree marittime al municipio di Palermo (39) (già 260 della 1ª Sessione).

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

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

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

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

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

11. 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 1ª Sessione).

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

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

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

15. Provvedimenti circa la rappresentanza dei Collegi la cui elezione fu annullata per corruzione elettorale (17) (n. 88 della 1ª Sessione).

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

17. Aggregazione del Comune di Bentivoglio alla Pretura di S. Giorgio di Piano (30) (n. 243 della 1ª Sessione).

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

19. Aggregazione del Comune di Escalaplano alla pretura di San Nicolò Gerrei (53) (n. 262 della 1ª Sessione).

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

21. Modificazione all'articolo 31 della legge 31 dicembre 1890, n. 7321, relativa agli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza. (28)

22. Modificazioni nelle norme che regolano le pensioni agli operai avventizi della Regia marina (124) (*Urgenza*) (n. 148 della 1ª Sessione).

23. Estinzione del credito della Banca

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

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

25. Svolgimento della seguente mozione del deputato Vischi ed altri: « La Camera invita l'onorevole ministro del tesoro d'invviare alla Giunta del bilancio, per alligarsi al consuntivo già presentato, l'elenco di quei membri del Parlamento i quali percepiscono assegni di qualsiasi specie sul bilancio dello Stato. »

26. Aumento di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per spesa inerente alla costruzione e ampliamento degli istituti di chimica annessi alla Regia Università di Torino. (123).

27. Spesa straordinaria per riparare i danni cagionati ad opere dello Stato, Provincie, Comuni e Consorzi, dalle alluvioni e mareggiate dell'autunno 1898. (129)

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