

## LIX.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 15 FEBBRAIO 1899

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANARDELLI.

## INDICE.

## Atti vari:

**Comunicazioni** della Presidenza (Lettera del  
deputato BOVIO) . . . . . Pag. 2070

Relazione (*Presentazione*):

Concessione della naturalità italiana del prin-  
cipe Pagratide (FALCONI) . . . . . 2106

**Disegno** di legge (*Seguito della discussione*) 2077-2106

## Sovvenzioni ferroviarie:

## Oratori:

BERIO . . . . .	2090
BRUNIALTI . . . . .	2111
CASTIGLIONI . . . . .	2093
CHIMIRRI, <i>relatore</i> . . . . .	2087-95-99-2106-12
CREDARO . . . . .	2111
CURIONI . . . . .	2078-90-98-2105-10
CUZZI . . . . .	2090
DE CESARE . . . . .	2103
DE FELICE-GIUFFRIDA . . . . .	2086
DE NAVA . . . . .	2090-95-97-2101
FARINA E. . . . .	2079-2102
FILI-ASTOLFONE . . . . .	2090
GALLINI . . . . .	2094-97
GIANTURCO . . . . .	2079
GIOVANELLI . . . . .	2079
LACAVA, <i>ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	2083 2089-96-2109-10-11-12
MARAZZI . . . . .	2112
MORANDI L. . . . .	2093
ROSSI E. . . . .	2089
RUBINI . . . . .	2104-09
VALLE A. . . . .	2077
VISCHI . . . . .	2092

## Interrogazioni:

Corriera postale fra Nicosia e Gangi:

## Oratori:

CAPALDO, <i>sotto-segretario di Stato per le po- ste e poi telegrafi</i> . . . . .	2070
MAJORANA A. . . . .	2070

Giunta provinciale amministrativa di Napoli:

## Oratori:

MAGLIANI . . . . .	Pag. 2072
MARSENGO-BASTIA, <i>sotto-segretario di Stato per l'interno</i> . . . . .	2072-73

Istruzione locale in Naro:

## Oratori:

BACCELLI, <i>ministro della pubblica istruzione</i> . . . . .	2073
FILI-ASTOLFONE . . . . .	2074
VENDRAMINI, <i>sotto-segretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	2073

Porto di Licata:

## Oratori:

CHIAPUSSO, <i>sotto-segretario di Stato per i la- vori pubblici</i> . . . . .	2075
FILI-ASTOLFONE . . . . .	2076
ZEPPA, <i>sotto-segretario di Stato per il tesoro</i> . . . . .	2075-77

La seduta comincia alle ore 14.5

Lucifero, *segretario*, legge il processo ver-  
bale della seduta precedente, che è appro-  
vato.

Indi legge il seguente sunto di

## Petizioni.

5670. Il presidente della Camera di com-  
mercio di Milano trasmette il voto di quel  
Consesso, inteso ad ottenere varie modifica-  
zioni al disegno di legge sui redditi di ric-  
chezza mobile, e principalmente perchè sia  
dichiarato nella legge l'esonero dall'imposta  
delle mercedi di tutti gli operai.

5671. L'onorevole Danieli presenta una petizione dell'Associazione della Stampa Periodica Italiana la quale, dimostrata la inopportunità ed inefficacia del disegno di legge per modificazioni all'Editto della stampa, chiede venga dalla Camera respinto.

### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia gli onorevoli: Rizzo Valentino, di giorni 8; Compagna, di 15.

(Sono conceduti).

### Comunicazioni.

**Presidente.** L'onorevole Bovio ha mandato la seguente lettera: (*Segni d'attenzione*).

« Illustre e ben amato Presidente,

« Le mie condizioni ed il consiglio della sorte, in tre sorteggi di seguito, indicano altra mèta al mio lavoro; ma, alla vigilia di gravi discussioni parlamentari, conviene differire questo proposito, ed obbedire al voto della Camera.

« Con alta osservanza

« *Obbligatissimo*

« Giovanni Bovio. »

### Interrogazioni.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interrogazioni.

Prima è quella dell'onorevole Majorana Angelo al ministro delle poste e dei telegrafi « intorno alla necessità di riattivare la corriera postale fra Nicosia e Gangi. »

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sotto-segretario di Stato per le poste e pei telegrafi.

**Capaldo,** sotto-segretario di Stato per le poste e pei telegrafi. Come è certamente noto all'onorevole deputato interrogante, il servizio di corrispondenza fra Cerda e Nicosia era fatto per mezzo di carrozza la quale, per il passato, partendo dalla stazione di Cerda, arrivava sino al Comune di Gangi e di là proseguiva direttamente per Nicosia.

Nel 1895, in seguito a ripetuti voti del Comune di Gangi, il servizio fu diversamente organizzato. Si credette più conveniente far fermare il servizio di carrozza a Gangi per stabilire un servizio di carrozza da Gangi

alla stazione di Castelbuono facendo poi che da Nicosia a Sperlinga, l'unico Comune che si trovava nel percorso fra Nicosia e Gangi, il servizio fosse eseguito per mezzo di un procaccia a cavallo.

Questa proposta della Amministrazione delle poste incontrò completamente il favore del comune di Gangi, il quale, con deliberazione del 1895, si dichiarò contento di vedere finalmente esauditi i suoi antichi desideri.

Dopo quattro anni i comuni di Gangi e di Nicosia hanno, mercè deliberazioni, espresso il desiderio che venisse ristabilito il servizio fra il comune di Gangi e quello di Nicosia.

In verità in questa occasione il comune di Gangi non dà prova di buona memoria, perchè dice a lui essere ignoto che il mutamento avesse avuto luogo nel 1895, mentre il mutamento di fatto aveva avuto luogo in seguito alle istanze del comune. L'Amministrazione postale ha fatto esaminare la possibilità di eseguire tale servizio per mezzo di carrozza; e, certo, la possibilità vi sarebbe, ma la spesa ammonterebbe ad oltre 3,000 lire.

Se si considera quanto è meschino lo scambio di corrispondenza tra i comuni di Gangi e Nicosia, si vede che il servizio non franca la spesa. Dovremo spendere oltre 3,000 lire per spedire ogni 15 giorni in media non più di 40 lettere, 20 cartoline postali ed un paio di lettere raccomandate. (*Commenti*).

Io riconosco che nonostante la vicinanza di Gangi a Nicosia, le lettere non arrivino così presto, come dovrebbero; ma questo è un inconveniente, che si verifica per tutti quei Comuni che sono agli estremi di circuito. Noi vorremmo riunire questi circuiti, ma è questione di bilancio e pel momento noi non crediamo di poter far fronte a questa spesa. L'onorevole interrogante riconoscerà, ne son certo, che, più che necessità di servizio postale, ragioni di traffico esigerebbero l'impianto di questo servizio di carrozze fra Gangi e Nicosia. Procuri dal canto suo di indurre con la sua influenza le locali Amministrazioni a concorrere nella spesa; noi, per quella parte che sarà consentita dal bilancio delle poste, volentieri concorreremo.

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

**Majorana Angelo.** Io non ho elementi per controllare l'esattezza dei fatti, che l'egregio

sotto-segretario di Stato mi ha riferito con molta cortesia, della quale lo ringrazio.

Parmi, però, che gli stessi dati di fatto, da lui esposti, debbano porgere nuovi argomenti per raccomandare la istanza dei Comuni di Gangi e Nicosia, nel senso in cui è stata formulata: vale a dire per riattivare la corriera postale, con l'integrale assunzione del servizio da parte dello Stato.

Io non ho l'ufficio di difendere il comune di Gangi, cosa a cui provvederebbe assai meglio, se fosse presente, il mio amico Rossi, che rappresenta quel Comune; ma, a nome del comune di Nicosia, che, come lo stesso sotto-segretario di Stato ha implicitamente riconosciuto, non ha presa alcuna iniziativa nella soppressione dell'antico servizio postale e niente ha da rimproverarsi, faccio notare che dei fatti del comune di Gangi quello di Nicosia non può essere menomamente ritenuto responsabile. Come lo stesso sotto-segretario di Stato ha dichiarato, qui si tratta non tanto di una necessità meramente postale, nei ristretti confini di una azienda economica in cui la ragione del servizio è subordinata al bilancio degli introiti e degli esiti, anzi al bisogno di avere una prevalenza di quelli sovra questi; ma trattasi di una vera e propria esigenza di pubblico servizio, che deve essere osservata con larghezza di criteri politici. Trattasi nientemeno di mettere in diretta comunicazione postale due importantissime provincie, quali sono quelle di Catania e di Palermo; trattasi di migliorare le comunicazioni nella regione più montuosa di Sicilia, che abbisogna di facili, pronti, sicuri traffici. Nè a caso dico « sicuri »; perchè i rappresentanti del Governo non possono ignorare come, purtroppo, in quella parte della provincia di Palermo che confina con quelle di Messina e Catania, la sicurezza pubblica lasci a desiderare.

Debbo ancora osservare che non è del tutto esatto (me lo consenta l'egregio amico che ha parlato in nome dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi) non è del tutto esatto il dire che, ristabilendo il diretto servizio postale, si metterebbe in moto quel piccolo numero di lettere e di cartoline per settimana, che egli ci ha riferito. Dappoichè, se oggi le corrispondenze sono soltanto in quella limitata misura che abbiamo inteso: ciò accade appunto perchè abbiamo un servizio postale deficientissimo.

Con la deplorabile soppressione della corriera diretta, abbiamo oggi l'assurdo che una lettera, per andare da Nicosia a Gangi, cosa che si potrebbe fare con pochissime ore di carrozza, impiega due giorni: quanti ne occorrono per andare da Nicosia a Leonforte e poi a Palermo; da Palermo a Cefalù; e quindi da Cefalù a Gangi per vie interne e neanche esse dirette.

Questa è la maggior condanna del sistema presente, che sulle comunicazioni postali ha un'influenza francamente *proibitiva*; ed è questa la principale cagione che ci muove a domandare la ricostituzione del vecchio servizio.

Aggiungo ancora un'altra osservazione. Fino a tre anni addietro, Ella lo ha riconosciuto, onorevole Capaldo, questo servizio era interamente assunto dallo Stato; è stato soltanto più tardi, che lo si è tolto, pigliando pretesto dalla comodità del comune di Gangi, che voleva più diretta comunicazione con Castelbuono.

Ora io domando: perchè mai Nicosia deve essere vittima di fatti non proprii? Quale compenso ha avuto mai, per poter fare gitto di un servizio che tanto giovava, anche alla contigua Sperlinga?

In quanto poi al suggerimento che mi dava il sotto-segretario di Stato Capaldo, di insistere cioè perchè il comune di Nicosia assuma esso una parte della spesa necessaria per ricostituire la vettura postale, io devo fargli osservare dapprima, che quel Comune si trova in condizione finanziaria analoga a quella della massima parte dei Comuni d'Italia, specialmente in Sicilia, vale a dire assai ristretta. Di che è prova un fatto che lo stesso onorevole Capaldo non ignora: che cioè, appunto per difficoltà finanziarie, Nicosia non ha ancor potuto concorrere alla istituzione di una collettorìa per Villadoro, borgata perduta fra i monti, che così urgente bisogno ha di vedere migliorate le sue miserabili comunicazioni postali presenti.

D'altro canto quelle ragioni, non solo di equità, ma di giustizia, cui accennavo dianzi, non consentono che lo Stato si rivolga a Nicosia, perchè essa paghi quel servizio che senza ragione le è stato tolto e che lo Stato medesimo sempre, fino a pochi anni addietro, ha reso direttamente.

Confido, perciò, che l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, tenendo presenti que-

ste considerazioni, vorrà riesaminare la cosa, sciogliendo al più presto la cortese riserva che era contenuta in una frase pronunziata testè dal sotto-segretario di Stato; frase di cui m'affretto a prendere atto. Egli disse, in sostanza, che per ora non si può provvedere. Io, fatta di necessità virtù, mi accontento di questo « per ora » e mi auguro che il Ministero torni immediatamente alla questione, in modo che, essendo prossimo il nuovo esercizio, possa combinare gli stanziamenti nel bilancio in maniera, che quest'opera di giustizia e di vera e sana economia postale sia resa, a città e a contrade così importanti e meritevoli di riguardo. (*Bravo!*)

**Presidente.** Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Magliani al ministro dell'interno « per conoscere quale sia stato il parere del Consiglio di Stato circa la illegale costituzione della Giunta provinciale amministrativa di Napoli, e quali provvedimenti intenda prendere in conseguenza del medesimo. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**Marsengo-Bastia**, sotto-segretario di Stato per l'interno. La questione sollevata dall'onorevole Magliani nella sua interrogazione è una questione puramente legale e sono sicuro che egli si dichiarerà soddisfatto del modo con cui fu risolta.

Si doveva procedere dal Consiglio provinciale di Napoli alla nomina di diversi membri della Giunta provinciale. Ora, nella seduta del 5 giugno 1898, il Consiglio provinciale di Napoli adottava il criterio di scadenza personale e non funzionale, per così dire, applicabile ai membri della Giunta provinciale amministrativa. Riteneva che nel caso della nomina della Giunta provinciale amministrativa, non si dovesse applicare il disposto dell'articolo 256 della legge comunale e provinciale, secondo il quale chi sostituisce un funzionario, scaduto innanzi tempo, resta in carica solo per il tempo in cui il suo predecessore avrebbe dovuto rimanere; conseguentemente non procedeva alla nomina dei tre membri della Giunta provinciale amministrativa, ritenendo che i medesimi dovessero ancora rimanere in carica fino al quadriennio compiuto dalla data della loro nomina.

Contro questa deliberazione del Consiglio provinciale non venne fatto alcun ricorso;

soltanto il presidente del Consiglio provinciale denunciava al Ministero l'erronea interpretazione della legge, secondo quanto egli asseriva nella sua memoria. Il Ministero si faceva carico di consultare il Consiglio di Stato e questo riteneva, come ritiene il Ministero, che il Consiglio provinciale di Napoli avesse fatto un'erronea applicazione dell'articolo 256 della legge provinciale e comunale; riteneva insomma che ciò che è applicabile ai consiglieri comunali e provinciali si debba anche applicare agli altri funzionari indicati dalla legge comunale e provinciale, cioè anche ai membri della Giunta amministrativa.

Però, data questa interpretazione del Consiglio di Stato, non occorre più che si prendesse nessun rapido provvedimento, perchè, come sa l'onorevole Magliani, questi tre membri della Giunta amministrativa di Napoli, sui quali cadeva la contestazione, cessavano di far parte di quel Consesso per motivi che ora è inutile spiegare: uno perchè aveva compiuto il periodo delle sue funzioni, e gli altri due perchè avevano assunti uffici incompatibili ed avevano quindi optato pel nuovo ufficio lasciando quello di consiglieri provinciali e della Giunta amministrativa.

Come ho detto, il Ministero non aveva alcun provvedimento da prendere; però, a prevenire il ripetersi di casi simili, ha diramato una circolare ai prefetti, nella quale, riportando il parere del Consiglio di Stato, invitava i prefetti stessi a fare rigorosamente applicare la legge, secondo l'interpretazione data dal Consiglio di Stato all'articolo 256 della legge comunale e provinciale.

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

**Magliani.** Io non posso non dichiararmi soddisfatto delle risposte dell'onorevole sotto-segretario di Stato, per quanto riguarda l'opera del Ministero dell'interno. Però non posso a meno di far rilevare che dalle sue stesse parole apparirebbe che il Consiglio provinciale di Napoli fosse il solo responsabile di quella deliberazione contraria alla legge; invece risulta dal verbale di quella seduta del Consiglio provinciale che il medesimo prese quella deliberazione in seguito ad un dotto discorso del Commissario Regio.

Già direbbe abbastanza il reclamo prodotto dal presidente del Consiglio provinciale, ma c'è di più: questo reclamo è stato

spedito al Ministero dell'interno solo in seguito ad energiche e giuste sollecitazioni. E bene si avvisava l'onorevole presidente del Consiglio, rispondendo alla mia prima interrogazione, con l'assicurarmi che egli avrebbe anche in questa questione fatta rispettare rigorosamente la legge. Ben venuto sia questo parere del Consiglio di Stato, benvenuta sia la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, che fra le altre cose dimostrano che non sempre noi siamo mossi ad occuparci delle cose di Napoli dal meschino intento di attaccare l'autorità prefettizia.

Però i fatti sono fatti, e l'onorevole sottosegretario di Stato avrebbe fatto meglio a non accennare al modo come i due membri che ultimamente fecero parte della Giunta amministrativa si erano dimessi perchè la nomina di costoro ad altri uffici (dappoichè, come era noto, il Consiglio di Stato aveva emesso parere contrario alla tesi sostenuta dal Consiglio provinciale) dimostra evidentemente che si è voluto trarne pretesto al licenziamento di essi.

Ora nella mia interrogazione io domandava e domando ancora alla cortesia del sottosegretario di Stato, quali provvedimenti erano stati o sarebbero stati adottati relativamente al Consiglio provinciale; intendeva cioè sapere se questo parere era stato o sarebbe stato comunicato al Consiglio provinciale, per gli adempimenti che ne dovrebbero conseguire.

Prego quindi l'onorevole sottosegretario di Stato di completare anche in ciò la sua risposta, perchè, ripeto, non posso non dichiararmi soddisfatto delle sue gentili parole, riservandomi del resto di occuparmi della stessa questione sotto altri punti di vista, in occasione dello svolgimento di altra mia interrogazione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario per l'interno.

**Marsengo-Bastia,** *sottosegretario di Stato per l'interno.* Due sole parole di risposta all'ultima domanda fatta dall'onorevole Magliani. Il Ministero ha voluto che il parere del Consiglio di Stato si applicasse seriamente e non in modo, dirò così, platonico, ed ha voluto che al Consiglio provinciale di Napoli questa massima venisse applicata in modo preciso, ed ha risposto al presidente del Consiglio provinciale, con un suo telegramma della

fine del decorso gennaio, in conformità dei risultati del parere stesso, cosicchè altro non si deve fare che dare ad esso applicazione.

**Presidente.** Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Di Rudini Carlo, al ministro della guerra: « per sapere se sia attendibile la notizia dell'acquisto del campo di corse di Tor di Quinto a scopo di esercitazioni del corso di cavalleria. »

Ma non essendo presente l'onorevole Di Rudini Carlo, questa interrogazione è decaduta.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Fili-Astolfone, ai ministri dell'istruzione pubblica e delle finanze: « per conoscere i loro intendimenti, intorno alla transazione consentita col comune di Naro sulle rendite degli ex-gesuiti, e devolute alla istruzione locale. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della istruzione pubblica.

**Baccelli,** *ministro dell'istruzione pubblica.* La questione alla quale s'interessa con vivo e legittimo affetto l'onorevole Fili-Astolfone è divenuta, con lo svolgimento degli atti e col tempo, assai delicata. Io comprendo il sentimento di giustizia e di equità che lo muove, e, comprendendolo, farò in modo, col mio egregio collega delle finanze, di trovare un mezzo per poter comporre questa questione con sentimenti della maggiore equità.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

**Vendramini,** *sottosegretario di Stato per le finanze.* Io mi associo alle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro della pubblica istruzione, ricordando che, fino dal 1893, il demanio aveva concretato una proposta di transazione, con la quale il comune di Naro avrebbe potuto ottenere un assegno annuo corrispondente alla somma di lire 6,500 da destinarsi a scopo di pubblica istruzione.

Queste favorevoli disposizioni manifestate dal demanio non hanno potuto giungere a buon fine, perchè il Consiglio di Stato, con suo parere del 1892, ha creduto di non ravvisare nella proposta fatta dal demanio quegli estremi di legalità, che sarebbero stati necessari per consentire l'assegno concordato.

Più tardi sono intervenute delle contestazioni, che forse hanno sovrapposto delle questioni di puro diritto a quei riguardi di convenienza, che precedentemente avevano condotto alla transazione.

Oggi la questione si ripresenta un po' più complicata e difficile, come già ha avvertito il ministro della pubblica istruzione. Però io sono qui per dichiarare, che le buone disposizioni, altre volte dimostrate, non mancheranno anche in avvenire nel demanio e che quindi, se da parte del Ministero della pubblica istruzione potrà farsi un programma atto a soddisfare le legittime e vive premure dell'onorevole Fili-Astolfone, con quel sentimento di equità con cui altre volte è stata trattata la questione, il demanio si propone di aiutarne la definizione migliore.

**Presidente.** L'onorevole Fili-Astolfone ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

**Fili-Astolfone.** Ringrazio e prendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro della pubblica istruzione e mi auguro che, siccome egli è stato ed è il naturale tutore degli interessi della pubblica istruzione generale e locale, continuerà l'opera sua affinché si dia legittima soddisfazione al comune di Naro, dal quale avrà sempre memore gratitudine.

Ringrazio ugualmente l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze per essersi associato alle dichiarazioni dell'onorevole ministro della pubblica istruzione, ed altresì per le buone intenzioni che ha dimostrato per eliminare le difficoltà sorte dopo il farisaico parere del Consiglio di Stato, e posteriormente pei giudicati che hanno reso alquanto più complicata la questione.

A questo proposito però dirò brevissime parole, essendo mio interesse di non pregiudicare il merito della questione, anche perchè l'ultima parola la suprema magistratura non l'ha ancora pronunciata.

Le ragioni del comune di Naro circa la pretesa d'una rendita di 13 mila lire, pei beni delle abolite case gesuitiche, transigendo si era ridotta a lire 5,600. Le ragioni di Naro erano fondate sulla interpretazione data all'articolo 34 del decreto dittatoriale del 1860, articolo interpretato dal Consiglio di Stato, e parere accettato dal Governo per identiche istituzioni di Modica e Salemi, che conseguirono la restituzione nel senso che tutte le dotazioni private per gli ordini religiosi, al momento della soppressione di essi, dovevano considerarsi come devolute all'istruzione locale e non già a quella generale. Questo parere si trova inserito in un allegato del bilancio della pubblica istru-

zione del 1883, presentato dall'onorevole ministro della pubblica istruzione alla Giunta generale del bilancio.

Ora, se il Comune rinunciava a più della metà della rendita, lo fece per togliere un litigio, a cagione delle strettezze finanziarie nelle quali si trovava, e perchè credeva di sovvenire così alla pubblica istruzione locale. L'avviso del Consiglio di Stato in questa materia è puramente consultivo, per cui il Governo, volendo, avrebbe potuto, penetrato dell'equità, adottarlo e dar corso alla transazione, e purchè lo volesse potrebbe ancora farlo, e non si comprende come si sia arrestato dopo aver tutto ponderato, nello stipulare la transazione.

Ora, secondo me, il Ministero si trova in una condizione perfettamente libera per sanzionare il contratto, senza attenersi al parere del Consiglio di Stato, il quale attenendosi forse al sommo diritto, e facendo prevalere una somma ingiuria, disconobbe quelle ragioni di equità che lo avevano indotto a transigere col Comune.

Io penso adunque che alla transazione si debba dar corso; sarà questione di più o di meno, sarà questione di modalità diverse, ma bisogna trovare una formula per la quale il Comune di Naro possa meglio provvedere, con mezzi che non gravino tutti i contribuenti, alla istruzione Sicula.

Con tali intelligenze, adunque, e senza menomamente pregiudicare il merito della questione, io prendo atto della benevola risposta dell'onorevole ministro Baccelli, e del sotto-segretario di Stato per le finanze e li ringrazio, sperando che col maggiore studio potremo trovare la formula atta a risolvere la questione.

**Presidente.** Viene ora un'altra interrogazione dell'onorevole Fili-Astolfone ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro « per conoscere in base a quali criteri e disposizioni di legge si pretende imporre alla provincia di Girgenti ed altri Comuni, fra i quali Naro, Campobello e Palma Montechiaro, un nuovo indebito contributo nascente da un giudizio con la impresa costruttrice del porto di Licata nel quale l'amministrazione rimase soccombente per fatti e ragioni estranei agli enti morali, e per maggiori danni pel deplorabile abbandono nel quale da parecchi anni furono lasciate le opere, e che per quelle

complementari arrecherà maggiori aggravî agli stessi enti morali. »

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

**Chiapusso**, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. I lavori del porto di Licata sono fra quelli, la direzione e la esecuzione dei quali spetta allo Stato, che vi concorre nella spesa per la maggior parte, mentre per il resto vi concorrono la provincia di Girgenti ed i Comuni interessati. Tali lavori furono appaltati nel 1880, e proseguirono regolarmente per qualche tempo, tantochè dei due milioni e più che rappresentavano la somma d'appalto, fu pagato all'impresa un milione e qualche migliaio di lire fino a tutto il 1891-92.

A tal'epoca però alcune mareggiate, che sono frequenti in quei paraggi, danneggiarono gravemente le opere già compiute, ed asportarono quasi tutti i mezzi d'opera che l'impresa adoperava. Da ciò nacque unalite, terminata con una sentenza che condannò l'amministrazione a pagare più di un milione all'impresa. I lavori rimasero sospesi per mancanza di fondi, ed il Governo dovette chiederne altri al Parlamento che li accordò con la legge del 1896 togliendoli dalle impreviste della legge anteriore del 1889. Fatti ed approvati i nuovi progetti, si indissero le relative aste, ma queste sfortunatamente andarono deserte, cosicchè solo recentemente il Ministero ha potuto dare l'appalto a trattativa privata. I lavori pertanto saranno presto di nuovo ricominciati, essendosene già telegraficamente autorizzata la consegna. Questa è l'iliade dolorosa dei lavori del porto di Licata.

L'onorevole Fili desidera sapere in base a quale legge si pretenda imporre il pagamento alla provincia di Girgenti ed ai Comuni intressati del contributo posto a loro carico in conseguenza della lite sostenuta con l'impresa; sembrando che, secondo lui, non debbano essi concorrere nelle maggiori spese alle quali l'amministrazione fu condannata. Ora io devo ricordare all'onorevole Fili che esistono disposizioni al riguardo e sono quelle della legge 2 aprile 1885, n. 3095, dal tenore delle quali risulta in modo evidente che gli enti locali sono solidali con lo Stato in tutte le contingenze, favorevoli o sfavorevoli, nascenti dall'esecuzione delle opere marittime nei porti delle prime tre classi.

La legge non distingue fra spese e spese

tutte quelle occorse debbono essere ripartite fra lo Stato e gli enti interessati nelle proporzioni da essa determinate.

Basta leggere l'articolo ottavo, il quale dice: « le spese a carico delle Provincie e dei Comuni nei porti di prima, seconda, e terza classe saranno fra loro ripartite nel modo seguente: una metà a carico della Provincia in cui il porto è situato col concorso delle Provincie che abbiano interesse alla costruzione, al miglioramento ed alla conservazione del porto; una metà a carico del Comune in cui il porto è situato, col concorso dei Comuni che abbiano interesse alla costruzione, al miglioramento ed alla conservazione del porto. » E l'articolo 13 aggiunge: « I lavori occorrenti nei porti di seconda e terza classe, sia per nuove opere straordinarie, sia per opere di miglioramento e di manutenzione, sono fatti eseguire a cura esclusiva dello Stato. » E l'articolo 14: « annualmente è data comunicazione agli interessati della liquidazione delle spese, ed essi debbono, sulle basi di tale liquidazione, versare nelle casse delle regie finanze la quota rispettiva, salvo gli effetti del conto finale, quando si tratti di nuove opere. »

Le somme pertanto che il Ministero fu condannato a pagare in seguito a sentenza del magistrato per il porto di Licata, dovevano, come lo furono, essere distribuite fra lo Stato e gli Enti locali. A ciò si è ottemperato, e la liquidazione delle spese è stata a suo tempo comunicata agli interessati. Il compito del Ministero dei lavori pubblici è così completamente esaurito, e l'onorevole Fili, se ha per il pagamento o per il modo di queste osservazioni o domande da fare nell'interesse della provincia di Girgenti e dei Comuni chiamati a contribuire, è al Ministero del tesoro che deve rivolgersi.

**Presidente**. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro.

**Zeppa**, *sotto-segretario di Stato per il tesoro*. La Camera ha inteso a che punto si trovi ora la questione fra i comuni e la provincia interessati ed il Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministero del tesoro non è stato che un esattore a cui si è consegnato un credito da riscuotere e che sta riscuotendo, come avviene sempre quando dei comuni che contribuiscono ad un'opera pagano allo Stato il loro concorso.

Quindi come c'entri il Ministero del te-

soro io francamente non comprendo; sentirò che cosa voglia l'onorevole Fili Astolfone, ed allora sarò in grado di dirgli qualche cosa.

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

**Fili Astolfone.** È singolare che l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici mi rimandi per la liquidazione ed il pagamento di queste spese al Ministero del tesoro, ed è singolarissimo poi che l'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro mi dica che aspetta di sapere da me ciò che desidero, e non s'incarichi di interrogare egli stesso il proprio collega.

Io non sapendo a chi dovevo rivolgermi credetti interrogare entrambi, e desideravo che questa loro contraddizione alla Camera fosse manifesta.

**Zeppa, sotto-segretario di Stato per il tesoro.** Che contraddizione!

**Fili-Astolfone.** Sì, onorevole Zeppa, lo apprenderà meglio dalle mie spiegazioni, se avrà la pazienza di attenderle.

La storia del porto di Licata poco più poco meno si può mantenere nei limiti in cui l'ha posta l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici; ma i termini della mia interrogazione escludevano che io desiderassi ritornare sopra una storia dolorosa a tutti ormai nota.

Io intendevo soltanto domandare in forza di quali leggi e di quali criteri lo Stato, dopo aver ottenuto il contributo che per legge gli enti furono obbligati a versare, venga ora a richiedere sotto forma diversa e con linguaggio oscuro un altro contributo all'impresa in seguito alla rescissione del contratto.

Io avrei desiderato, non già perchè disconosca l'autorità degli egregi sotto-segretari di Stato che hanno avuta la cortesia di rispondermi, ma per ragioni più elevate che i loro ministri avessero ben ponderato la questione la quale interessa tutte le Provincie, tutti i Comuni, tutti gli enti morali che debbono concorrere insieme allo Stato in opere pubbliche di simile genere, giacchè, se il principio enunciato può valere per uno, deve altresì aver valore per tutti gli altri.

**Chiapusso, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.** Appunto!

**Fili-Astolfone.** Nè crediate che la cosa sia così semplice da potervene sbrigare con le poche parole che avete detto; imperocchè nè

nella legge dell'aprile 1885, nè in alcun'altra risulta che gli enti interessati debbano concorrere al pagamento di spese, danni ed interessi derivanti da un giudizio per colpa e fatto vostro perduto. (*Interruzione del deputato De Nava.*)

Sebbene non mi sia vicino, sento che uno dei nostri colleghi, l'onorevole De Nava, uno dei nuovi rigidi custodi della finanza, dice che ciò è giusto; invece io dico che questa è un'altra ingiustizia che si vuol consumare a danno della Provincia e di alcuni Comuni di Girgenti.

È inutile adunque che si invochi l'articolo relativo alla liquidazione delle spese, perchè gli enti interessati a queste non sono tenuti per nessuna legge, nemmeno per quella che avete tentato d'invocare; anzi dirò che è discutibile se essi debbano concorrere al maggior onere che, per l'abbandono in cui furono per alcuni anni lasciati i lavori, deriverà ai loro bilanci.

Ma lasciamo per ora ciò, imperocchè non so ancora quali potranno essere le deliberazioni che sulla questione potranno prendere i ministri del tesoro e dei lavori pubblici; mi permetto soltanto di ricordare all'onorevole Zeppa che il Ministero del tesoro ha diretto una lettera alla Deputazione provinciale di Girgenti, dalla quale appare che, per le condizioni in cui versa il bilancio della Provincia, il Ministero si accontenterà delle somme stanziare, e non è dubbio che ai Comuni debba essere applicato lo stesso criterio, e confido che vorrà darmene l'assicurazione.

**Presidente.** Ma onorevole Fili...

**Fili-Astolfone.** Onorevole presidente, debbo rispondere a due sotto-segretari di Stato; del resto sono per finire.

Compendiando dirò che, senza pregiudicare la questione di merito, quello che desidero per ora è l'affidamento che, quanto al pagamento, il Ministero del tesoro non premerà sugli enti locali più che le loro condizioni non consentano; ma mi riservo di ritornare, se occorrerà, sulla questione di merito; imperocchè, o il Governo si persuaderà di riconoscere che gli enti morali non debbono concorrere nelle spese di liti, e danni ed interessi, ovvero gli enti stessi non potranno non rivolgersi ai magistrati.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro.

**Zeppa**, *sotto-segretario di Stato per il tesoro*. Se l'onorevole Fili-Astolfone avesse subito manifestato il suo desiderio, che in parte è legittimo, si sarebbe risparmiata questa interrogazione.

È verissimo che il ministro ha scritto alla Deputazione provinciale di Girgenti una lettera nella quale è indicata una certa norma per eseguire i pagamenti ed è naturale che quella lettera possa valere anche per i Comuni i quali in conformità di essa potranno regolarsi pel pagamento che debbono fare allo Stato; ma non mettiamo in discussione il pagamento.

**Fili-Astolfone**. Allora faremo la lite.

### Seguito della discussione del disegno di legge sulle sovvenzioni ferroviarie.

**Presidente**. Essendo esauriti i quaranta minuti assegnati alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle Angelo.

**Valle Angelo**. Comincio dal ringraziare il collega ed amico Dal Verme delle cortesi parole che ieri mi rivolse relativamente all'emendamento che ebbi l'onore di presentare alla Camera perchè sia assegnato il sussidio chilometrico di 15 mila lire alla linea Viterbo-Siena; riconoscendo la importanza della linea che io sosteneva, e la necessità della somma che per quella costruzione io richiedeva.

Approverò la legge che stiamo discutendo, perchè segna un passo, breve è vero, ma un passo, verso il completamento delle nostre linee ferroviarie; ma credo che sarà una legge più platonica che effettiva, in quanto che poche saranno le linee che per effetto di essa si costruiranno, essendo il sussidio chilometrico che con essa si concede ben piccola cosa.

Del resto, sulla linea da me raccomandata ebbe già a pronunciarsi l'onorevole Pelloux, oggi presidente del Consiglio, il quale, pur facendo le sue riserve sulla spesa, ne riconobbe l'importanza dal lato militare; e mi rincresce di non veder qui il ministro della

guerra, perchè gradirei avere dal medesimo il suo illuminato parere.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ebbe a dire: che tutte le linee ferroviarie hanno un interesse militare; ciò è giustissimo, ma però ogni cosa ha la sua graduazione, e la linea da me proposta, come la linea Bologna-Verona, la Spezia-Genova ed altre, a cui alluse il nostro collega Dal Verme, sono linee che hanno un interesse nazionale, e come tali il Ministero deve prendervi interessamento, e deve provvedere alla loro costruzione in un prossimo avvenire.

L'ordine del giorno del collega Berio si rivolge pure a queste linee d'interesse militare, per le quali (se veramente vogliamo occuparcene) io invito il ministro dei lavori pubblici d'accordo col suo collega della guerra a presentare un disegno di legge speciale. Se questa dichiarazione l'onorevole ministro dei lavori pubblici farà, allora io consentirò a ritirare il mio emendamento; altrimenti lo manterrò, perchè non voglio assumere responsabilità di avvenimenti, che potrebbero far pentire amaramente Camera e Paese, di non aver provveduto.

È vecchio assioma, che le vittorie (specialmente oggi che tutto è scienza) non si possano ottenere per effetto di entusiasmo, ma debbono essere precedute da lunga e scientifica preparazione, e noi questa preparazione non facciamo; per cui mi pare che noi non stiamo preparando la vittoria ma la sconfitta.

E non si continui, noi della razza latina, a non pensare alla vittoria, ed invece a fare processi a generali ed ammiragli, quando questi abbiano avuto la sconfitta.

Io dunque ripeto che manterrò il mio emendamento perchè non intendo assumere responsabilità alcuna, e se dovesse disgraziatamente venire il giorno in cui noi avessimo a pentirci amaramente di questa dimenticanza, io voglio poter dire che di essa non sono stato affatto colpevole. (*Benissimo!*)

**Presidente**. L'onorevole Curioni ha facoltà di parlare per dar conto alla Camera degli emendamenti da lui presentati all'articolo 1, che sono del tenore seguente:

« *I sottoscritti propogono che all'emendamento proposto dall'onorevole Fili-Astolfone ed altri, sia fatta la seguente aggiunta:*

« *Eguale trattamento sarà usato alle fer-*

rovie di accesso al Sempione: Santhià-Borgomanero; Arona-Gravellona; Gravellona-Intra confine svizzero.

« Curioni, Pozzo Marco, Podestà, Cuzzi. »

« Al 2° comma dell'articolo 1 aggiungere in fine le seguenti parole: non che alla ferrovia di accesso al Sempione, di cui all'articolo 4 della legge sul valico del Sempione.

« Curioni. »

Curioni. Darò brevemente ragione dei due emendamenti da me proposti all'articolo 1 del disegno di legge in discussione.

Col primo di essi intendo associarmi, con un'ampliamento, alla proposta presentata dal collega Fili-Astolfone ed altri, tendente a portare il sussidio chilometrico al massimo di 8 mila lire per quelle ferrovie per le quali già esistono in leggi precedenti impegni positivi. E siccome, oltre le ferrovie di cui alle tabelle A e B della legge del 1888 e delle quali l'emendamento dell'onorevole Fili si occupa, ce ne sono altre per le quali esistono impegni non meno sacri, così il mio primo emendamento tende a che sia anche a queste linee esteso eguale trattamento di favore.

Voglio specialmente alludere alle ferrovie di accesso al Sempione, e più particolarmente ancora a quella di allacciamento Santhià-Borgomanero, che è stata sovvenzionata con la legge stessa con cui fu stabilito il contributo del Governo per il valico del Sempione. È un dovere di giustizia (lo riconobbe la stessa Commissione con l'aver elevato il massimo sussidio a 6 mila lire per chilometro) è un dovere di giustizia che le ferrovie, che vantano diritti già acquisiti, siano messe in condizione di escire da quella aspettativa la quale con le 5 mila lire di sussidio praticamente non ammette possibilità di costruzione. Ma se questo dovere di giustizia esiste per tutte le linee delle tabelle A e B, io debbo richiamare in modo particolarissimo l'attenzione del Governo e della Camera a considerare se non sia anche un dovere di più stretta giustizia un provvedimento che riguardi il tronco ferroviario Santhià-Borgomanero.

L'onorevole ministro, la Commissione e la Camera ricorderanno che, ogni qual volta si è trattato del valico del Sempione, tutti i ministri dei lavori pubblici del tempo, dal-

l'onorevole Finali all'onorevole Genala, all'onorevole Saracco ed all'onorevole Perazzi, riconobbero e dichiararono ripetutamente alla Camera ed in Senato che non si poteva pensare al valico del Sempione senza dare un adeguato indennizzo al Piemonte, e specialmente alla città di Torino, che veniva a subire, per effetto di quel valico, un notevole danno; mentre tutto il rimanente d'Italia veniva ad averne un grandissimo beneficio. Ed è precisamente stato in considerazione di ciò che, nella legge stessa con cui fu accordato il concorso governativo al valico del Sempione, l'onorevole Perazzi inserì l'articolo 4 col quale si accordava alla Santhià-Borgomanero il sussidio di lire tre mila.

Non darò qui lettura delle dichiarazioni che spiegavano questo trattamento di favore che parve fuori di proposito in quella legge. Certamente con esso si è voluto riconoscere che, mentre tutto il resto d'Italia veniva a giovare del grandissimo beneficio che sarebbe derivato dall'apertura del Sempione, la città di Torino ed il Piemonte, che avevano sentito un gravissimo danno dall'apertura del Gottardo, avrebbero risentito un danno anche maggiore dalla stessa apertura del Sempione; per cui bisognava in qualche modo pensare ad un indennizzo.

Allora la Commissione, visto che era impossibile col sussidio chilometrico di lire tremila sperare che l'industria privata potesse costruire la Santhià-Borgomanero, chiese che il sussidio fosse portato sino a lire cinquemila per chilometro. Il Governo aderì, e la Camera ed il Senato votarono quel sussidio chilometrico.

Ora, onorevole ministro e onorevole Commissione, sono trascorsi quasi tre anni dacchè quel sussidio chilometrico è stato votato. Io posso assicurare la Camera che tutte le persone di buona volontà non hanno tralasciato di occuparsi vivamente, affinchè quella linea sussidiata con le cinquemila lire potesse passare allo stato di esecuzione. Si è tentato di raccogliere i capitali in Italia, si è tentato di raccogliarli in Inghilterra, si è tentato di raccogliarli in Germania, ma assolutamente non si è riusciti per la semplice ragione che, fatto il bilancio tecnico, è sempre apparso che neanche le cinquemila lire erano sufficienti per riuscire a dare un frutto ai capitali che venissero impiegati per la costruzione di quella linea.

Quanto all'esercizio, tutti gli speculatori, tutti i banchieri che vennero chiamati fecero facilmente i conti di quello che l'esercizio poteva dare, riferendosi ai conti dell'esercizio delle reti complementari. È noto che le ferrovie secondarie esercitate dalle tre reti: Mediterranea, Adriatica e Sicula, non solamente non sono attive (e il Governo lo sa) ma sono passive. Il Governo non solo non lucra un soldo dall'esercizio di quelle linee, ma perde annualmente sei milioni di lire. Perciò fu assolutamente impossibile di poter raccogliere il capitale sufficiente; e questo capitale non sarà mai raccolto se il sussidio chilometrico non sarà aumentato di quanto possa bastare per rendere lucrativa quella ferrovia.

Ora a me pare che, se un trattamento di favore dev'essere usato alle ferrovie comprese nelle tabelle A e B delle leggi precedenti, unicamente perchè con queste leggi si diede un affidamento alle popolazioni che trovansi lungo il percorso di quelle linee che esse avrebbero avuto in un tempo prossimo la costruzione delle linee medesime, lo stesso trattamento dovrebbe essere usato per la Santhià-Borgomanero per la quale più che la promessa ci fu la deliberazione positiva del sussidio, se non che esso appare ora praticamente inetto allo scopo. Epperò quando la Camera approvasse l'emendamento dell'onorevole Fili-Astolfone ed altri, perchè il sussidio chilometrico a favore delle linee delle tabelle A e B fosse portato ad un massimo da 7 a 8 mila lire, io domando col mio primo emendamento che questo trattamento di favore venga usato anche alla Santhià-Borgomanero che trovasi nelle stesse condizioni.

Qualora non fosse accettato questo mio primo emendamento, ne ho proposto un altro, ed è che per lo meno quel trattamento speciale di sussidio chilometrico in lire 6,000, che la Commissione riconosce doveroso per le ferrovie di cui nelle tabelle A e B, sia esteso anche alla Santhià-Borgomanero: perchè, sebbene questa linea non sia iscritta nè nella tabella A, nè nella tabella B, è però una linea che il Governo ha riconosciuto doverosa, non solamente perchè quelle popolazioni avevano diritto ad essere pareggiate a tutte le altre nei favori, ma anche perchè esse avevano diritto d'essere risarcite dei danni che loro cagionerà l'apertura del Sempione.

Voglio quindi sperare che l'onorevole ministro, se non accoglierà senz'altro l'emendamento proposto dall'onorevole Fili-Astolfone e da altri, accogliendo invece quello proposto dalla Commissione, vorrà riconoscere che è di doverosa giustizia che l'emendamento con cui il sussidio chilometrico è elevato a 6,000 lire, per le ferrovie indicate nella legge del 27 giugno 1897, sia esteso anche alla Santhià-Borgomanero.

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

**Giovanelli.** Avevo proposto un emendamento aggiuntivo all'articolo 1, nel senso di autorizzare il Governo a portare a 6,000 lire al chilometro la sovvenzione da attribuirsi alle ferrovie il cui costo di costruzione superi le lire 200,000. Il criterio di proporzionare la sovvenzione chilometrica al costo delle ferrovie, fu sempre accolto in tutte le leggi che si sono susseguite, da un ventennio in qua; e quindi credevo che questa proposta modestissima potesse essere accolta. D'altra parte pensavo che la sovvenzione chilometrica di seimila lire, per effetto delle varie imposte che vengono ad esigersi, sia durante la costruzione, sia durante l'esercizio delle ferrovie, rientra, per più di un terzo, nelle casse governative. Ma dal momento che la Commissione ha dichiarato che non accetta simile emendamento, e la stessa dichiarazione ha fatto il Ministero, io, per non porre in forse l'esito della legge, mi rassegno a ritirare l'emendamento stesso. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Sta bene.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Emilio.

**Farina Emilio.** Pareva che lo scopo principale di questa legge, nel fissare un sussidio chilometrico alle ferrovie da costruirsi, fosse appunto quello di togliere lo Stato dalle dolorose conseguenze a cui l'hanno condotto le costruzioni dirette; conseguenze che derivarono dalla mancanza di esatti preventivi, dalla niuna capacità nello Stato di fare il costruttore e condussero a spese molto superiori alle preventivate. La legge attuale, che si propone in apparenza precisamente di togliere quelle conseguenze, le consacra invece nell'articolo 1, il quale è così elastico, e può essere applicato con una estensione così grande, da provocare spese affatto imprevedute non già pel costo delle linee da costruirsi col sussidio dello Stato, ma per la

grande quantità di linee che potranno forse chiedere il sussidio.

Infatti, basta leggere le condizioni alle quali i sussidi sono sottoposti, per comprendere quanto grande potrà essere il numero di ferrovie che potranno chiederlo. Si ammettono al sussidio: le ferrovie a scartamento ridotto; le ferrovie destinate a servire ampi e popolati territori che non sono ancora collegati con le ferrovie esistenti; le ferrovie nelle regioni le quali non ne hanno ancora; le ferrovie dirette a collegare i capoluoghi di mandamento; le ferrovie per tutti i centri cospicui per industria e per ricchezza di prodotti agricoli e persino pei bacini minerari. Ora, tenuto conto di tutte le ferrovie che noi abbiamo in Italia oggi; tenuto conto che tutti i centri di vero interesse agricolo commerciale e industriale sono già collegati, io mi domando se ogni più piccola regione, se ogni interesse del più piccolo Comune non potrà, tutte le volte che le ferrovie possano costruirsi con una somma non grande, pretendere il sussidio governativo.

So che oggi poche sono le grandi regioni d'Italia che abbiano interessi tali da giustificare la costruzione di nuove ferrovie; so che le plaghe più ampie nelle quali vi sia mancanza di ferrovie sono precisamente le due che stanno una a mezzogiorno e l'altra a nord della Parma-Spezia. Io ho ragione di conoscere queste località e fra esse non ve ne è nessuna che veramente possa o per ricchezza di commerci o per quantità di industrie giustificare l'impianto di una nuova ferrovia. E quando dico, che possa giustificare l'impianto di una ferrovia io non considero solamente il costo della ferrovia, perchè una ferrovia può anche costar poco, ma deve pur sempre adempiere ad una condizione essenziale, quella cioè di poter coprire con le proprie rendite le spese di esercizio.

Inoltre questa legge vorrebbe escluse dal sussidio le linee che possono fare concorrenza alle esistenti. Ma se noi interpretiamo con una certa larghezza questo articolo, vedremo che pochissime sono le linee di cui più si è parlato in questa discussione, che non facciano concorrenza a qualche linea esistente. Anche quelle che sembrano più meritevoli di attenzione e di maggior interesse, come la Pistoia-Empoli e Siena-Viterbo, sono appunto linee che fanno precisamente concorrenza alle già esistenti.

E più di queste le altre linee che saranno chieste, faranno concorrenza ad altre esistenti e andranno contro la disposizione della legge; a meno che, ciò che non è ammissibile, si voglia applicare la disposizione della esclusione delle linee concorrenti delle attuali; nel qual caso la legge attuale resterebbe, o quasi, lettera morta.

Dico il vero, non comprendo come per favorire interessi i quali possono, nel loro complesso, avere una grande importanza, ma che presi uno per uno sono tutti interessi piccoli (e che, come ripeto, non sono veramente interessi generali che riguardino la economia di tutto il paese) si possa esporre e gettare il bilancio dello Stato nel pericolo di uno scompiglio il quale, se non sarà uguale a quello prodotto dalle costruzioni ferroviarie passate, potrebbe certamente raggiungere un'importanza maggiore di quanto possiamo noi oggi prevedere.

Perchè, onorevoli colleghi, è vero che la legge del 1887 produsse risultati moderati, sia perchè non furono che poco più di 340 chilometri, di cui si chiese la costruzione, sia perchè di questi 340 chilometri non più di una metà furono eseguiti; ma bisogna considerare che quella legge fu proclamata appunto nel momento in cui il nostro paese si trovava all'inizio di una grave crisi economica che, sviluppandosi poi in modo spaventevole, sconvolse tutto il nostro credito; tanto che ancora tiene impigliati i grandi stabilimenti di emissione, obbligandoli ad una vera inerzia; una crisi che ha fatto sparire dall'Italia quasi tutti gli stabilimenti di credito privato e che ha scosso così potentemente e così profondamente tutto il nostro credito nazionale, e che ancora fa sentire la sua terribile influenza sull'andamento economico del paese.

Quella legge dunque, che si è svolta in un periodo così disgraziato, dal quale siamo oggi per uscire, non si può dire che abbia dato tutti i risultati di cui era capace. Perchè dobbiamo modificarla e cambiarne le condizioni precisamente in un momento in cui pare si verifichi un poco di risurrezione del nostro credito ed in cui perciò sarà più facile che quella legge possa venire applicata con una certa larghezza? E non è solamente quella del 1887, ma ben anco quella recentissima, e che non ha ancora avuto tempo di

essere applicata, del 1897 che noi vogliamo mutare.

Eppure in breve tempo quella legge ha provocato la domanda della concessione di due linee, che non mancano d'importanza: la linea Sondrio-Tirano e la linea Lecce-Francavilla.

Io credo perciò che sarebbe molto più prudente lasciare le cose nello stato in cui si trovano, cioè lasciare in vigore la vecchia legge e rinunciare ad aumenti, che non si sa quali conseguenze potranno portare.

Il pericolo per tutte le costruzioni ferroviarie, sia per quelle che furono fatte direttamente dallo Stato, sia per quelle che furono e saranno costruite col sussidio chilometrico, non consiste tanto nella spesa di costruzione, quanto nel creare linee che non possano far fronte alle proprie spese di esercizio.

Nella stessa relazione, che ha tanto allargato il disegno di legge ministeriale, si accenna a linee che avrebbero già con la legge del 1887 il sussidio di 5,000 lire, compreso quello degli enti locali, e che con tuttociò non si costruiscono.

E ciò avviene non perchè la spesa di costruzione sia troppo grave, ma appunto perchè non si sa se, dopo costruite, potranno far fronte alle spese di esercizio.

La relazione stessa parla con sentimento di dolore delle linee costruite dallo Stato che rendono dalle 1500 alle 3500 lire, in media 3000 lire l'anno, e che non possono quindi pagare le spese di esercizio; e non dice la relazione stessa che queste tirano stentatamente avanti perchè lo Stato ha provveduto il materiale mobile ed ha provveduto all'esercizio?

Ma, onorevoli colleghi, prima di lanciarsi di nuovo in un buio ferroviario, riflettiamo bene a ciò che siamo per fare; riflettiamoci bene perchè paesi molto più ricchi di noi, paesi nei quali il capitale è molto più abbondante che da noi ed è diretto da uno spirito di iniziativa molto più ardito che non sia in Italia, non costruiscono mai nuove linee se queste non pagano, e con una certa abbondanza, le loro spese di esercizio. La stessa Inghilterra, che è così ricca di capitali e di audaci iniziative, non costruisce alcune linee ferroviarie, eppure le sue ferrovie danno un prodotto chilometrico quattro volte almeno quello delle nostre in Italia;

in Francia rendono il doppio e anche lì non si pensa a incoraggiare con sovvenzioni nuove linee che rappresentano piccolissimi interessi; bastano quelle che ci sono, ma se non bastassero, si costruirebbero linee in tali condizioni da remunerare il capitale impiegatovi.

Il concetto fondamentale, direi politico, che informa la legge e spinge ad aumentare le linee passive è evidentemente errato.

Si dice che il sussidio è dato alla costruzione e non all'esercizio. Sì, il sussidio è dato per far fronte in tutto o in parte alle spese di costruzione, ma è dato anche a condizione che la linea sia esercitata.

Ora, che cosa accadrà quando siano eseguite delle linee e che le imprese che le avranno assunte non troveranno il tornaconto di esercitarle, perchè le loro spese di esercizio saranno tali da sgomentare, da allontanare, da rendere impossibile qualunque beneficio economico? Le linee cadranno nella rete comune: lo Stato ne assumerà l'esercizio, e così l'esercizio generale di tutta la rete, esercizio costoso e cattivo, si renderà ancor più costoso e cattivo.

Fra le linee d'interesse locale si è indicata quella del Chianti.

A proposito di questa linea vorrei dire una parola, perchè se v'è regione in Italia che, per ricchezza di prodotti agricoli, per numerosa popolazione e vicinanza ad un gran centro, possa sembrare in condizioni vantaggiose per avere un'apposita ferrovia, è appunto il Chianti.

Ebbene, io fui per qualche tempo presidente della ferrovia del Chianti, e dopo molti studi accurati per poter fare il conto delle spese di esercizio, dovetti venire nella dolorosa conclusione di riconoscere che anche quella linea, tanto favorevolmente collocata a paragone di molte altre che vorranno costruirsi, non sarebbe riuscita a far fronte alle proprie spese di esercizio. Se non vi può far fronte quella, non so quale altra delle linee, che restano da costruire, potrà far fronte alle proprie spese d'esercizio!

Le linee di esercizio passivo, e che sono esercitate dalle grandi Società, e perciò indirettamente dallo Stato, che conseguenze portano?

L'onorevole ministro m'insegna che queste linee passive portano un aggravio sulle spese delle linee attive; e cagionano un grave

danno al nostro commercio, perchè obbligano tutte le linee di lunga percorrenza e di grande interesse a mantenere tariffe troppo alte.

Praticamente è molto meglio non avere un tronco di ferrovia e dover percorrere 14, 15 od anche 20 chilometri sulle vie rotabili comuni con carri, o con trams, o con altri mezzi meno economici di una ferrovia ed arrivati poi alle grandi ferrovie, essere serviti bene, celeremente e con tariffe basse anzichè percorrere i 14, 15 e anche i 20 chilometri in ferrovia ed essere poi serviti meno celeremente, meno bene e con tariffe più elevate dalle grandi ferrovie per lunghi percorsi.

Il grande interesse economico cui si deve mirare in Italia, consiste appunto nel facilitare i transiti a grande distanza, nell'avere le grandi arterie ferroviarie esercitate con tariffe che non siano tanto elevate e non repellenti per il trasporto delle mercanzie.

Per le grandi distanze, che legano il Mezzogiorno col Settentrione d'Italia, noi abbiamo bisogno che sulle vie di grande percorrenza vi siano tariffe basse e mezzi di trasporto comodi, facili e pronti. Le nostre linee non solo hanno alte le tariffe, ma molte di esse non sono in condizioni di buon servizio. Sono ancora ad un binario solo, mentre le esigenze del commercio richiederebbero il doppio binario; molte stazioni importantissime mancano di tutti i comodi, di tettoie, di binarii sufficienti per comodo del commercio; e ciò va a danno della economia nazionale, perchè produce lentezze ed aggravio di spese, nei grandi trasporti.

È vano illudersi, le linee le quali non hanno una certa importanza per quantità di trasporti e lunghezza di percorso, non possono essere esercitate col mezzo della ferrovia.

Si parla delle piccole ferrovie economiche come delle vene, che portano il sangue alle arterie, e si dice che sono necessarie all'esercizio delle grandi linee. Ne convengo; ma quando queste piccole linee economiche portano meno sangue alle grandi arterie di quello che porterebbero le vie rotabili comuni, perchè si debbono fare? Quando queste vie economiche, che sono esse stesse le arterie di centri più piccoli, non hanno strade rotabili e quindi non raccolgono tutta la produzione, tutto il commercio di una piccola regione, perchè si debbono costruire?

Questo dico per non oppormi a quel sentimento di giustizia distributiva, per il quale molti dicono: In alcune Provincie si è speso molto, in talune altre pochissimo. Io stesso sono interessato, perchè ho forti interessi in una di quelle larghissime regioni di cui parlavo innanzi, ed avrei molto da guadagnare se si potesse con la legge attuale costruire nella mia zona una ferrovia; ma non credo che questo corrisponda al generale interesse del paese; perchè, quando vengo a fare il conto, trovo che la gran parte delle linee di cui si incoraggia la costruzione, sono linee passive e il cui costoso esercizio renderà più cattivo e costoso il servizio delle linee di grande interesse generale.

E per i piccoli paesi e per i piccoli interessi che rimarrebbero senza ferrovie (qualora questa legge non fosse approvata) troverei molto ma molto più utile si costruissero buone strade rotabili comuni e linee di tram di molto minor costo delle ferrovie anche economiche.

Il tram è per i piccoli commerci molto più vantaggioso della ferrovia, costa molto meno e fa un servizio migliore e più economico. Perchè, in quelle località, dove mancano mezzi più comuni di trasporto, dove mancano rotabili e tram e si devono percorrere 20 o 30 o anche 40 chilometri per arrivare alla stazione della rete principale, vogliamo costruire una ferrovia, la quale non coprirà le proprie spese di esercizio, che contribuirà a sconvolgere l'assetto del bilancio dello Stato e servirà agli interessi economici delle località molto meno bene di quello che potrebbe servire una modesta linea di tram?

Sentivo parlare dall'onorevole Majorana di una linea, che pure è importante, perchè riunisce due grandi centri, cioè della linea tra Palermo e Catania. Io ho percorso quella linea e veramente mi faceva pena il vedere la ferrovia lontana da tutti i centri e tutti i centri costretti a farsi nuove strade per raggiungerla. Allora pensavo tra me e me, che invece di quella ferrovia (che percorreva il tratto così adagio, che vi erano momenti in cui veniva voglia di scendere e di seguire a piedi il treno) sarebbe stato meglio avere una buona linea di tram, la quale fosse andata a cercare i commerci e i passeggeri nelle borgate e nelle città, nei punti cioè nei quali avrebbe fatto comodo di poter co-

municare con la grande arteria ferroviaria della linea Catania-Messina.

E questo è un esempio; un esempio dei più vistosi, perchè si riferisce alla riunione di due grandi città. Ma di queste linee, che si esercitano a modo di ferrovia, ma che sono ridotte ad un servizio di tram, e sono meno comode dei tram, perchè non passano vicino ai centri abitati, di queste piccole ferrovie, dico, purtroppo in Italia ne abbiamo molte, che rovinano l'esercizio ferroviario, rendendolo costoso, e che non soddisfano l'interesse locale, come potrebbero soddisfarlo linee rotabili, di trams.

Ora, per il tram poteva esistere una difficoltà ed era quella dello scartamento ridotto; ma oramai queste linee, che l'attuale legge vorrebbe sovvenzionare, possono essere a scartamento ridotto, ed anzi è certo che tutti quelli che le costruiranno, le faranno a scartamento ridotto, per la massima parte, ed in questo caso, che differenza fate, praticamente, tra una linea di tram ed una linea di ferrovia, quando, arrivati ad una grande arteria, dovete trasbordare le merci e far passare i viaggiatori da un vagone all'altro? (*Interruzioni vicino all'oratore*).

Ebbene io non mi rifiuterei mai ad una linea...

**Presidente.** Non facciano dialoghi. Continui il suo discorso, onorevole Farina, non badi alle interruzioni.

**Farina Emilio.** Io dico che non mi rifiuterei mai ad una linea la quale, usufruendo le risorse dei paesi e delle località che sono prive di ferrovia, migliorasse i mezzi di trasporto di quei paesi, mettendoli in comunicazione col grande commercio nazionale, coi mezzi più economici di buone rotabili e di tramvie.

Io quindi, poichè il disegno di legge attuale parla delle linee a scartamento ridotto, vorrei che si facesse un passo più in là e che, se sussidi si devono dare, si dessero alle linee di tram, qualunque fosse il sistema di trazione.

Vorrei poi pregare l'onorevole ministro di mantenere, quanto alla durata del tempo, i 40 anni, che erano nel disegno di legge ministeriale, anzichè i 70 anni, che sono in quello della Commissione.

La ragione è semplicissima e la esporrò alla Camera, se vuole prestarmi ancora un minuto di benigna attenzione.

Calcolando l'interesse del danaro al 4 per cento, ci vuole una contribuzione del 5 per cento per ammortizzare il capitale in 40 anni, ossia con un sussidio di cinquemila lire, in 40 anni si ammortizzerebbe il costo di una linea di 100 mila lire.

Invece colla durata del sussidio per 70 anni, la quota di ammortizzamento non sarebbe più del 5 per cento, ma del 4.20 per cento, per cui basterebbe una annualità di lire 4,200.

I 30 anni di differenza che dunque per lo Stato quasi raddoppiano la spesa, producono per il costruttore una lieve differenza.

Sarebbe quindi molto più conveniente per il costruttore e per lo Stato, che non s'impegnerebbe in cifre vaghe e pericolose a tanta lunga scadenza, di aumentare piuttosto il contributo annuale, ma limitarlo alla durata di quarant'anni. Se poi calcoliamo l'interesse al 3 e mezzo per cento, allora troviamo una cosa abbastanza curiosa, e che urta precisamente contro ogni idea della legge, che è quella di sovvenzionare le linee per ridurre le spese di costruzione: cioè che, con la durata del sussidio a 60 o 70 anni, si ammortizzerebbero con sole 3,500 lire le linee del costo di 100 mila lire al chilometro, linee che ricevono un sussidio annuale di lire cinquemila.

Per quale ragione dunque si deve dare anche molto di più di quello che la linea è costata?

Ripeto quindi la mia proposta che sarebbe quella di mantenere sempre il sussidio per 40 anni: e se il sussidio non bastasse, meglio sarebbe di aumentarlo, piuttostochè aumentarne la durata.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Ieri, nell'accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini, feci alcune osservazioni circa l'istadamento delle merci per la via più breve, e manifestai all'onorevole Rubini che mi sarei occupato di questa quistione. Infatti ho richiesto all'ufficio dell'Ispettorato a che punto essa si trovi. L'onorevole Rubini certamente sa che, per le ferrovie Adriatiche e del Mediterraneo, e per la rete della Nord-Milano, l'istadamento delle merci per la via più breve è un fatto compiuto; perchè nella conferenza che si tenne in Torino nell'anno scorso fu concertato fra l'Ispettorato gover-

nativo e le tre Società che le merci seguissero la via più breve, anzi per alcune linee fu accordato anche dalle Società secondarie un tanto per cento sulle merci che sarebbero istradate sulle linee loro per avere la percorrenza più breve. Non è stato possibile fissare analoghi accordi con altre linee secondarie, quali le venete, la Suzzara-Ferrara, la Suzzara-Parma ma la difficoltà, onorevole Rubini, Ella lo sa, sta nelle convenzioni e nei contratti esistenti; però Ella può esser sicuro, come già dissi ieri, che il Ministero continua sempre nella stessa linea di condotta per agevolare quanto più può il commercio.

L'onorevole Rubini nel suo ordine del giorno, che io ho accettato e che la Camera ha votato, volle invitare il Governo non solamente a stabilire stazioni comuni tra le ferrovie secondarie da concedersi e le primarie, ma a tener conto di ciò nelle nuove convenzioni, che faranno seguito all'attuale contratto di esercizio.

Conformemente a quanto dissi ieri, io ne farò quesito speciale alla Commissione Reale, la quale studia anche la questione d'esercizio dopo che sarà scaduto il primo ventennio. Come pure farò quesito speciale alla stessa Commissione per l'esercizio economico che l'onorevole Rubini desidera ed al quale io non sono contrario.

Ho voluto dir questo per spiegare quelle altre riserve da me fatte, in seguito alle motivazioni date dall'onorevole Rubini al suo ordine del giorno.

Risponderò ora brevemente ai diversi oratori che hanno proposto emendamenti all'articolo primo. È mio intendimento di assicurare la riuscita del disegno di legge che noi stiamo discutendo: ed uno dei mezzi che potrebbe ostacolarla è senza dubbio l'allargamento della sovvenzione. Per me è doloroso assumere la responsabilità del diniego per tutti gli emendamenti che mirano ad accrescere la misura della sovvenzione o ad elevarla per alcune linee. Tanto nella discussione di ieri, come in quella generale, fu replicatamente da me detto che questa legge non è destinata a far costruire quelle linee che furono già stabilite dalle leggi anteriori e specialmente da quelle del 1879 e 1888. Quelle leggi prescrivevano, come sapete, la costruzione diretta: ma la legge del 27 giugno 1897 sospese quel sistema di costruzione: e

fino a che quella legge esiste, noi non possiamo confondere le leggi esistenti con l'attuale. Il presente disegno di legge ha un altro scopo: venire in aiuto alle costruzioni delle linee secondarie che non si potrebbero fare con una sovvenzione di lire 3,000, elevando questa a lire 5,000.

Dichiaro perciò che non mi è possibile accettare i diversi emendamenti che tendono ad accrescere questa sovvenzione, perchè, se ne accettassi uno, sarei obbligato, per forza delle cose, ad accettarli tutti; ed in questo caso comprometterei veramente la legge presente che la Commissione ed io desideriamo di condurre in porto.

Prendo atto delle dichiarazioni fatte ieri dall'onorevole Vischi circa una parola da lui detta in quest'Aula, e che si riferiva al Governo. Sebbene egli dica di essersi espresso in senso condizionale, mentre pareva detta in senso positivo, pure accetto questa sua dichiarazione e l'incidente è chiuso.

L'onorevole Vischi inoltre ha rilevato la mia frase (circa la storia da lui fatta delle diverse leggi ferroviarie) *fatta a modo suo*, perchè la Camera rise. Ma a lui hanno già risposto gli onorevoli Mirabelli, Ghigi e Fili Astolfone, facendo notare le inesattezze in cui egli era caduto.

Io poi non mi opposi, come non mi potrei opporre, alle sue lodi verso l'onorevole Prinetti, cui anche io tributai omaggio per aver contribuito alla preparazione di questo disegno di legge. Dissi solamente (poichè l'onorevole Vischi aveva detto che se l'onorevole Prinetti si fosse trovato a questo posto avrebbe fatto diversamente) che, secondo me, l'onorevole Prinetti non avrebbe fatto altro che eseguire la sua legge del 27 giugno 1897, che sospese le leggi anteriori: proprio come faccio io.

All'onorevole Fili-Astolfone ripeto, come già dissi nella discussione generale, che non disconosco l'importanza della Castelvetro-Porto Empedocle, e che tale linea ha diritto di essere costruita, come tutte quelle incluse nella legge del 1888 nei modi previsti dalla legge che è in discussione.

Tengo poi a fare un'altra dichiarazione all'onorevole Fili-Astolfone.

Io dichiarai che, per la Castelvetro-Porto Empedocle, esistono due soli progetti; orbene, ciò è confermato dalle accuratissime ricerche fatte negli uffici dell'Ispettorato.

Non vi sono che due progetti: il primo, studiato nel 1885, che importava una spesa di 90 milioni, ed un secondo fatto dal Governo per opera del Piccini (che ricordai senza nominare l'ingegnere), che portava una spesa di 53 milioni come dissi già, e non di 35 come asseriva l'onorevole Fili-Astolfone, il quale probabilmente era incorso in una involontaria inversione di cifre.

Ringrazio l'onorevole Giunti del voto che darà a questa legge, e riconosco l'utilità della linea da lui ricordata, cioè della Lagonegro-Castrovillari, la quale certamente, se vi concorreranno le condizioni previste dal presente progetto, non potrà non essere ammessa a fruire dei benefici della legge stessa.

Ringrazio pure gli onorevoli Casciani e Dal Verme della loro dichiarazione di respingere tutti gli emendamenti. Con l'onorevole Casciani convengo che se dovesse essere approvato l'emendamento dell'onorevole Valle in favore della linea Viterbo-Siena, identico trattamento dovrebbe farsi alla Empoli-Pistoia; ma non è il caso di parlarne, non accettando io l'emendamento dell'onorevole Valle.

L'onorevole Dal Verme parlò della Genova-Piacenza-Cremona, della quale io per il primo riconosco l'importanza commerciale, non solo, ma anche militare, poichè credo con lui che tutte le linee più o meno abbiano carattere militare. Bisogna però che l'onorevole Dal Verme abbia la virtù di attendere, perchè non tutte le cose si possono fare ora, e quella linea certamente sfugge all'attuale disegno di legge.

E poichè ho risposto all'onorevole Dal Verme, risponderò anche a quanto egli disse a nome dell'onorevole Cavagnari. L'onorevole Cavagnari nel suo emendamento, che ho piacere abbia ritirato, parlava delle ferrovie economiche e delle tramvie: delle tramvie ora non si parla più, ma bensì delle ferrovie economiche. Ora fra le linee che questa legge sovvenzionerà, sono anche comprese le linee economiche, anzi desidererei che tutte fossero costruite economicamente.

Mi dispiace ugualmente di non potere accettare l'emendamento dell'onorevole Berio, e lo ringrazio di avere anch'esso finito col dire che, se anche il suo emendamento non fosse accettato, pure avrebbe votato la legge. Convengo però con lui che questa legge gioverà più alle Provincie di pianura che a

quelle di montagna, e sono d'accordo con lui anche perchè la mia Provincia nativa è forse la più montuosa del Regno; ma se in essa si dovesse costruire qualche linea, dovremmo restare nei termini della legge. Convengo pure con l'onorevole Berio che la linea Ceva-Ormea dovrebbe arrivare fino al mare, e se potrà entrare nell'orbita di questa legge, sia la benvenuta.

Similmente non posso accettare l'emendamento dell'onorevole Valle. Riconosco io pure che la linea da lui raccomandata è importante anche dal punto di vista militare; ma tutte ormai le ferrovie, come si è più volte detto, possono soddisfare in grado maggiore o minore gli interessi militari; tutt'al più, potrebbe dirsi di loro, in parte più e meno altrove, come l'astro maggiore della natura. (*Harità*). Ed un emendamento che porti la sovvenzione a 15,000 lire non lo posso accettare assolutamente.

Così non posso accettare l'emendamento dell'onorevole Curioni. È vero che la linea di cui parlò si trova fra quelle già contemplate da una legge dello Stato, ma è diversa da quelle portate dalle tabelle A e B.

Non parlo dell'emendamento dell'onorevole Giovanelli poichè egli l'ha ritirato.

Finalmente l'onorevole Farina è rientrato ad ampie vele nella discussione generale; e per rispondere alle sue molteplici osservazioni io dovrei rifare tutta la discussione già fatta.

Solamente, poichè egli crede che questa legge contenga una grande incertezza e possa aprire il varco a spese che non si possono prevedere, io mi permetto di richiamare la sua attenzione sul Decreto-legge 25 dicembre 1887, ove, oltre le condizioni della presente legge, sono stabiliti alcuni freni per i quali non si può dire che questa legge apra a piene mani la via a linee ferroviarie e quindi aggravi il peso del bilancio dello Stato.

L'articolo quarto di quel Decreto-legge stabilisce quanto segue; e noti la Camera che il detto articolo è richiamato interamente nel disegno di legge.

« Il sussidio chilometrico in favore delle ferrovie delle quali si è riconosciuta la pubblica utilità, sarà accordato in somma più o meno elevata e per un numero di anni maggiore o minore fino a raggiungere i limiti stabiliti dall'articolo 5 della legge 24 luglio

1887, tenuto conto speciale di una o più delle seguenti condizioni:

a) Dell'ammontare dei concorsi degli enti interessati in relazione al costo della ferrovia, alle difficoltà e spese dell'esercizio, alla condizione economica finanziaria degli Enti che hanno interesse alla concessione;

b) Della quantità ed estensione del traffico che si presume possa essere portato sulla rete o linea principale;

c) Del vantaggio che ne avranno i servizi pubblici, e specialmente la difesa nazionale, o dei proventi diretti o indiretti delle imposte;

d) Della popolazione e superficie della zona servita dalla nuova ferrovia e della produzione agricola ed industriale della medesima. »

L'onorevole Farina in fine, mentre diceva che trovava in questa legge aperto un varco a grandi spese, terminava proponendo di estenderla anche alle tranvie a vapore. Oh! allora si che non sapremmo proprio dove si andrebbe a finire!

Dunque io concludo pregando coloro che hanno proposto emendamenti di volerli ritirare: ed ove poi la mia preghiera non sia accolta prego la Camera di volerli respingere.

**De Felice-Giuffrida.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**De Felice-Giuffrida.** Io ho chiesto di parlare per dolermi coll'onorevole ministro dei lavori pubblici che egli non abbia accettato l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Fili-Astolfone e firmato da altri deputati. Egli mi consenta di dire che, così facendo, non ha reso un servizio al paese. Io vorrei fare all'onorevole ministro questo dilemma: crede egli utili le linee per le quali propone un aumento di sussidio chilometrico, o non le crede utili? Se le crede utili, accetti quegli ordini del giorno i quali possono mettere le linee medesime in condizioni da potere essere costruite; se non le crede utili, perchè viene dinanzi alla Camera a proporre una legge che è stata studiata da altri? A me pare che egli abbia fatto come il marchese Colombi il quale, tra il sì e il no, era di parere contrario. Sembra che egli creda utile la legge, inquantochè viene qui a riproporla e a sostenerla; pare poi che non la creda utile, inquantochè propone un sussidio così esiguo che non è sufficiente ad eseguire le linee. Io credo che questo di-

lemma solo dovrebbe indurre il Ministero e la Commissione ad accettare quell'aumento di sussidio chilometrico che è stato chiesto dall'onorevole Fili-Astolfone. Badi bene la Camera che io non enuncio questa mia idea in difesa di una linea che potrebbe essere chiamata col mio nome, come si è detto ieri per le altre linee che furono raccomandate da altri deputati: poichè io che vengo qui a sostenere la linea Castelvetro-Porto Empedocle, non ho alcun interesse per quella linea, tranne quello del deputato che riconosce la necessità della costruzione di alcune linee e viene qui a propugnarle. Debbo ora dire poche cose all'onorevole Farina Emilio il quale, combattendo la proposta dell'aumento del sussidio chilometrico, non combatte in fondo in fondo che la linea Paternò-Nicosia. Egli ha detto che la linea Catania-Palermo percorre un lungo tratto nel quale non si toccano paesi; ciò è vero, e io gli rispondo che appunto per ciò miriamo ad avvicinare ai centri di produzione la linea ferrata mediante la costruzione di questa che deve unire due Province come deve unire tutti i paesi del capoluogo.

Ma parecchi altri deputati che son venuti qui a sollevare lo spettro del bilancio, hanno detto: le condizioni della finanza sono gravissime: come venite a domandare aumento di sussidi nelle condizioni attuali? Io mi permetterò di osservare, specialmente all'onorevole Sonnino che si fece portavoce di questa opinione, che avrei credute giustissime le sue osservazioni se le avesse fatte quando precisamente sperperava il danaro italiano laggiù nelle imprese dell'Africa orrenda.

Ma spendere qualche milione nella costruzione di linee, sia pure di secondaria importanza, mi sembra significhi accrescere il patrimonio della Nazione: poichè per pochi milioni che lo Stato spenderà a questo scopo, la Nazione verrà a ricavarne una grande utilità, perchè questi danari sarebbero molto bene impiegati.

È per questo che io manifestai la mia meraviglia all'onorevole ministro dei lavori pubblici: e mi auguravo che prendendo adesso a parlare l'onorevole relatore della Commissione rispondesse all'onorevole ministro dicendo che l'utilità davvero esiste, e che la Commissione la riconosce.

Si approvi dunque l'ordine del giorno Fili, col quale non si accorda un sussidio

maggiore ad una linea piuttosto che ad un'altra, ma si porta un sussidio più elevato in favore di tutte le linee che si trovano in certe condizioni. Ed anche per ragioni di opportunità politiche, per ragioni di perequazione, direi così, ferroviaria, mi auguro che l'onorevole relatore voglia accogliere la mia preghiera: inquantochè la Sicilia è stata dimenticata nella costruzione delle linee principali: e se ora domanda sussidi per la costruzione delle secondarie lo fa dicendovi: aiutatemì, costruiamo insieme queste linee che devono riuscire tanto utili al commercio della intera regione.

Onorevole relatore, risponda Ella per me al ministro dei lavori pubblici.

**Sciaccia della Scala.** Chiedo di parlare.

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

**Chimirri, relatore.** Mi duole di non potere accogliere l'invito cortese dell'onorevole De Felice; l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ne disse già le ragioni.

La Commissione riconosce la posizione singolarissima fatta alle linee classificate, per le quali si erano financo iscritti i fondi in bilancio, e si rende esatto conto della giusta impazienza delle popolazioni interessate, alle quali si fecero concepire tante speranze, poscia lanciate in alto mare.

Ammette l'importanza della linea di accesso al Sempione; ed è convinta che le linee di montagna, il cui costo supera le 250,000 lire, non potranno costruirsi col sistema dei sussidi, nella misura stabilita da questo disegno di legge. Perciò essa non dà torto a coloro che propongono di elevare il massimo a 7 od 8 e fino a 15 mila lire, ma li prega a considerare che questa legge non è la piscina mirabile, dove tutti i travagliati possano tuffarsi per trovar la salute. Lo scopo della legge, come disse l'onorevole ministro, è assai limitato, trattandosi soltanto di svolgere, migliorare e rendere più efficace la legge del 1887, nella quale le linee classificate non erano neppure menzionate, perchè ad esse si provvide dopo colla legge del 1888. Il pensiero di estendere, in via di esperimento, il sistema dei sussidi anche alle linee classificate, venne in mente alla Commissione del 1896, della quale facevo parte insieme all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Eliminati dal bilancio i fondi iscritti per quelle costruzioni, era evidente che sareb-

bero state per lungo tempo in sospenso. Per evitare in parte codesto danno, si pensò di assegnare a quelle linee un sussidio speciale, estensibile a lire 6000, nella lusinga di affrettare con questo mezzo la costruzione se non di tutte, di alcune almeno di quelle linee; ecco come e perchè esse furono contemplate in questo disegno di legge per un sentimento di benevolenza e di riguardo.

La Commissione del 1896 fece anche di più; estese cioè il sussidio di lire 6000 non soltanto alle linee classificate, ma anche ai tronchi di esse, se congiunte ad una strada ferrata in esercizio.

Consultando la relazione dell'onorevole Buttini, si vedrà con quanta cura, con quanto amore la Commissione si occupò di codeste linee.

Ivi si legge: « in coerenza alle disposizioni già sancite nell'articolo 3 della legge 5 giugno 1881, n. 240, furono pareggiati, per il trattamento di favore, alle linee, i semplici tronchi di linee già classificate per legge, purchè collegati con linee in esercizio; come quelli Girgenti-Favara, Naro-Canicatti nelle linee, di cui al n. 9 dello elenco B, annesso alla legge 20 luglio 1888, n. 5550. »

Con questo si dà modo al Governo di far costruire col sistema dei sussidi non solo le linee classificate, ma i tronchi di esse, ciò che può farsi più agevolmente e con lieve spesa, dando soddisfazione ai più urgenti bisogni ed affidamento che le promesse del Governo saranno mantenute.

Questa legge non segna le colonne d'Ercole, come non le segnava la legge del 1873 e quella del 1887. Facciamo un passo dopo l'altro, seguendo i consigli dell'esperienza. Se con questo disegno di legge riusciremo a far costruire dall'industria privata un migliaio o un migliaio e mezzo di nuove ferrovie, sarà una manna del cielo per l'economia nazionale, e per la finanza. Alle linee più costose, a quelle dei valichi appennini, e di confine, che presentano condizioni speciali e difficoltà di costruzione e di esercizio, si provvederà, come suggeriva l'onorevole Sonnino, con leggi speciali. (*Benissimo!*) Con questo metodo il maggiore sussidio sarà accordato caso per caso in misura degli eccezionali bisogni, senza elevare a regola eccezione. (*Bene!*) Se venissero accolte le varie proposte di aumento, presentate in

forma di emendamenti, si giungerebbe a conseguenze assurde e disastrose. La mensa è parca; se tutti vorranno sedervi ad una volta, si corre rischio di rimaner tutti digiuni. (*Si ride*).

Mettendo insieme nella stessa legge linee secondarie di facile costruzione, il cui costo non superi le 100,000 lire, e linee più importanti, di costo elevatissimo, il risultato pratico sarà questo, che le linee più importanti assorbiranno i fondi disponibili, e le linee secondarie, che aspettano da 20 anni, saranno messe in disparte e vedranno dileguarsi il barlume di speranza ad esse dato da questo disegno di legge.

Del resto è bene considerare che il desiderio di far di più e di meglio s'infrange contro gli articoli 5 e 6 del progetto che discutiamo. Il quale, lungi di lanciare la finanza in un pelago senza sponde, con l'articolo 5 dispone che ogni anno il Parlamento stabilirà la somma da impegnarsi per le sovvenzioni chilometriche, e l'articolo seguente limita il primo stanziamento alla magra cifra di lire 500,000,

Poniamo pure che negli anni successivi codesto stanziamento possa elevarsi a tre, a quattro, a cinque milioni, come prevedeva l'onorevole Rubini, chè più non sarebbe possibile; con questa cifra si potranno sussidiare un migliaio, un migliaio e mezzo di chilometri, ma a patto di contenere la sovvenzione fra le tre e le cinquemila lire. Elevandole per talune a sette, dieci o quindici mila lire, evidentemente le due o tre linee privilegiate assorbirebbero tutto il fondo disponibile, lasciando riconosciute le linee confluenti e di collegamento, nuovamente in asso, indispensabili per integrare ed attivare il circolo della vita economica del paese.

In vista di così buone e valide ragioni spero che i nostri onorevoli colleghi non insisteranno nei loro emendamenti. Le proposte che essi fanno non sono nuove: furono tutte fatte e vagliate in seno alla Commissione che studiò il disegno di legge del 1896, e allora come adesso fummo costretti a metterle da parte.

Se insisteranno, spero che la Camera non vorrà allontanarsi dalle nostre proposte. La legge è buona, e la Commissione l'ha migliorata notevolmente.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici

si mostrò arrendevolissimo, e di ciò gli rendo pubblica lode; ma a condizione che fossero rispettati il massimo dei sussidi e i limiti della legge.

Ci fu domandato se alle linee ferroviarie esercitate a trazione elettrica sia applicabile questo disegno di legge. Risposi l'altro giorno e ripeto adesso che un tal dubbio mi pare assolutamente inammissibile. La legge organica non parla di vapore ma di ferrovie a trazione meccanica, sotto la quale denominazione si comprendono anche le forze elettriche. Se di queste non si fa espressa menzione, gli è che nel 1865, quando fu pubblicata la legge sulle opere pubbliche, nessuno prevedeva la possibilità di applicare alle ferrovie le forze elettriche, delle quali si fa appena adesso un primo esperimento sulla linea Milano-Monza. La vostra Commissione non crede perciò necessario di dire nella legge, che le disposizioni di essa sono applicabili anche alle ferrovie a trazione elettrica; ma se s'insiste accetteremo volentieri l'articolo aggiuntivo proposto dagli onorevoli, che elimina ogni dubbio.

Ci fu anche richiesto se questo disegno di legge si estende alle ferrovie a scartamento ridotto. La risposta è scritta nella legge del 1889, che è, per così dire, la legge fondamentale delle sovvenzioni chilometriche.

Nell'articolo primo si dice: « La sovvenzione sarà accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale o a sezione ridotta ». Da ciò è chiaro che se per ferrovie economiche s'intendono le ferrovie a sezione ridotta, queste si gioveranno de' vantaggi concessi dalla presente legge. Se, invece, con quella denominazione si accenna alle tramvie a trazione meccanica, queste non sono comprese nel disegno di legge che discutiamo, essendo regolate dalla legge speciale del 1896.

Onorevoli colleghi, non è facile contenere i propri desideri e chiudere le orecchie alle voci di tanti interessi, che a buon diritto domandano soddisfazione; ma se avete a cuore le sorti di questa legge, badate a non esagerare. Non facciamo, come il cane d'Esopo, lasciando il certo e sodo, per correr dietro alle ombre.

Costretti a navigare tra Scilla e Cariddi, fra quelli che chiedono troppo e quelli che vorrebbero concedere poco o nulla, non giungeremo a riva se non resistendo alle opposte correnti. (*Bravo! Benissimo! — Approvazioni*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sciacca della Scala.

**Sciacca della Scala.** Rinunzio.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Casciani per fatto personale.

**Casciani.** Rinunzio.

*Voci.* Ai voti!

**Presidente.** È inutile gridare ai voti, non essendovi altri iscritti.

L'onorevole Vischi mantiene il suo emendamento?

**Vischi.** Dichiaro di ritirare quell'emendamento. (*Bravo!*)

**Presidente.** L'onorevole Rossi Enrico aveva presentato il seguente emendamento:

« *Modificare il primo articolo nel modo seguente:*

« Il Governo del Re è autorizzato ad aumentare da lire 3000 a lire 6000 il massimo della sovvenzione, ecc.;

*e conseguentemente sopprime il comma:*

« È elevato a lire 6000, ecc. »

Lo mantiene o lo ritira?

**Rossi Enrico.** Avrei desiderato dall'onorevole ministro una parola che mi avesse potuto rassicurare e spiegare l'anomalia dei due massimi che in quest'articolo primo si contengono: un massimo di lire 5000 ed un altro di lire 6000. La legge deve essere obbiettiva e d'ordine generale. L'unica ragione che l'onorevole relatore e l'onorevole ministro hanno messo avanti, sta in un certo criterio di preferenza, di favore per le precedenti iscrizioni che certe linee hanno avuto nelle tabelle di che si è parlato: ma io credo che non sia esatto l'applicare il criterio della anzianità di iscrizione, mi si passi la frase, per determinare la quantità del sussidio alle costruzioni ferroviarie.

La precedente iscrizione nelle tabelle può dar luogo alla priorità nella esecuzione, ma non costituisce elemento alcuno per la valutazione della misura del sussidio.

Identica importanza, identiche condizioni di fatto possono riscontrarsi in una linea che ebbe la fortuna di trovarsi classificata, ed in un'altra che questa fortuna non ebbe. Quindi prego vivamente l'onorevole ministro di accedere a questo concetto di giustizia e di ordine generale, e di stabilire nella legge un massimo unico di lire 6000 tanto per le linee classificate quanto per le nuove, per le quali potrà essere chiesta la concessione. A questo criterio di giustizia si prov-

vede coll'emendamento che ho presentato, e spero che l'onorevole ministro vorrà accettarlo.

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

**Presidente.** Parli.

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Nella discussione generale notai il discorso dell'onorevole Rossi; e, quando ho detto testè che pregavo tutti i sottoscrittori dei diversi emendamenti di volerli ritirare, ho compreso fra questi sottoscrittori l'onorevole Rossi. Se non l'ho nominato particolarmente, è stata una dimenticanza, della quale gli domando venia. Ciò posto, non posso che riaffermare quanto ho detto poco fa: cioè che non posso accettare alcuno emendamento il quale accresca la sovvenzione massima di lire 5000 per le linee che in avvenire saranno concesse in virtù di questo disegno di legge, e la sovvenzione massima di lire 6000 per le linee indicate nella legge del 27 giugno 1897.

E perchè, dice l'onorevole Rossi, si è data la sovvenzione massima di lire 6000 a queste linee? Per la ragione semplicissima, onorevole Rossi, che queste non soltanto trovansi già in una condizione privilegiata, in quanto che leggi precedenti le hanno contemplate; ma anche perchè, come ha detto l'onorevole relatore e come è apparso da tutta la discussione, costano di più; e si è quindi cercato il modo che alcune delle linee stesse potessero farsi per iniziativa privata anzichè per costruzione diretta del Governo.

Non potrei dire altro all'onorevole Rossi Enrico. E chiudendo la mia risposta, prego anche lui di voler ritirare il suo emendamento.

**Presidente.** Onorevole Rossi, ritira il suo emendamento?

**Rossi Enrico.** Io devo dire...

**Presidente.** Ma se fa un altro discorso!

**Rossi Enrico.** Malgrado la cortese risposta del ministro, di che lo ringrazio, debbo mantenere il mio emendamento per l'affermazione del principio dell'uguaglianza di trattamento fra le linee classificate e quelle non classificate.

**Presidente.** È presente l'onorevole Cava-

*(Non c'è).*

Non essendo presente, s'intende che ritiri il suo emendamento.

L'onorevole Fili-Astolfone mantiene o ritira il suo emendamento?

**Fili-Astolfone.** Lo mantengo, onorevole presidente. Non credo di dirne le ragioni. Ho già seccato tanto la Camera ed ho fatto rider tanto i miei colleghi, che credo di non dover dire altro.

**Presidente.** L'onorevole Curioni?

**Curioni.** Il mio emendamento è una aggiunta a quello dell'onorevole Fili-Astolfone; e quindi lo mantengo.

**Presidente.** L'onorevole Berio?

**Berio.** Sono dolente di non poter consentire all'invito fattomi di ritirare il mio emendamento.

Se per ottenere l'approvazione di una legge il ministro pensa che sia necessario di respingere ogni emendamento, io d'altra parte credo che sia necessario di togliere dal disegno di legge lo spargimento pel quale una quantità di tronchi ferroviari di grande interesse non potrebbero avere utile alcuno da questo disegno di legge. Quindi, debbo mantenere il mio emendamento.

**Presidente.** L'onorevole Cuzzi?

**Cuzzi.** Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro e quelle ancora più categoriche del relatore, che hanno esplicitamente riconosciuta l'importanza delle linee alle quali in ispecial modo si riferiva il mio emendamento, ed anche perchè l'emendamento stesso sarebbe sostanzialmente compreso in quelli degli onorevoli Fili-Astolfone e Curioni ed anche in quello dell'onorevole Rossi, prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore, ed a nome anche del collega Podestà, lo ritiro per non obbligare la Camera ad una doppia votazione.

**Presidente.** Onorevole Curioni, ritira l'altro suo emendamento, che segue quello dell'onorevole Cuzzi?

**Curioni.** Quello viene in linea subordinata, e dopo che avrò veduto quale esito avrà avuto l'emendamento dell'onorevole Fili-Astolfone, al quale associo il mio, vedrò se sarà il caso di mantenerlo.

**Presidente.** Onorevole Valle, mantiene il suo emendamento?

**Valle Angelo.** Lo mantengo.

**Presidente.** Veniamo ai voti.

L'onorevole Giovanelli ha già dichiarato di ritirare il suo emendamento, che è il seguente:

« Al secondo comma dell'articolo 1° aggiungere la seguente disposizione:

« Eguale sussidio potrà essere accordato alle ferrovie che importino una spesa non inferiore alle lire duecentomila al chilometro. »

Cominciamo dunque dall'emendamento più largo, quello dell'onorevole Fili-Astolfone, che porta il sussidio a lire 8000.

**Fili-Astolfone.** Onorevole presidente, la prego di mettere a partito il mio emendamento e quello dell'onorevole Curioni, che si associa a me.

**Presidente.** Ma l'emendamento Curioni è subordinato al suo, onorevole Fili-Astolfone.

**Curioni.** Domando di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Curioni.** A me pare che essendo d'accordo i proponenti dei due emendamenti, e il mio non essendo che un'aggiunta all'emendamento dell'onorevole Fili, i due emendamenti dovrebbero essere messi a partito come se formassero un solo emendamento di cui la prima parte è quello dell'onorevole Fili e la seconda parte è quello firmato da me e dagli onorevoli Podestà e Pozzo.

**De Nava.** Domando di parlare.

**Presidente.** Parli.

**De Nava.** Mi pare che la proposta Curioni non sia esatta, inquantochè potrebbe far credere che sia identico il concetto dell'una e dell'altra parte dell'emendamento. Invece non è così....

**Presidente.** Si potrebbe domandare la divisione.

**De Nava.** Infatti vi può essere qualcuno in questa Camera il quale sia d'opinione di accordare il maggior sussidio proposto alle ferrovie contemplate nell'emendamento dell'onorevole Fili-Astolfone, e non sia invece propenso a consentire il maggior sussidio alle linee patrocinate dall'onorevole Curioni.

Quindi, in qualunque modo, si potrebbe chiedere la divisione e sarebbe lo stesso che fare due votazioni distinte. Ecco perchè prego l'onorevole Curioni di non insistere nella sua proposta.

**Presidente.** Allora metto a partito il primo emendamento dell'onorevole Fili-Astolfone, De Michele, Pipitone, Gallo, Mauro, Di San

Giuliano, Majorana Angelo, Lampiasi, Coffari, Tasca-Lanza, Palizzolo, Orlando, Fulci Nicolò, Di Sant'Onofrio, Picardi, Marescalchi Gravina, Majorana Giuseppe, Vagliasindi, Sciacca della Scala, Cocuzza, Reale, Credaro, che è così concepito:

« Sostituire al secondo comma il seguente:

« Il sussidio per linee di 4ª categoria previste nella tabella B, per cui per la legge 20 luglio 1888 furono impostati i fondi, e che dovevano essere compiute nel 1896, sarà elevato da un minimo di lire 7000 ad un massimo di lire 8000 per settanta anni. »

(Non è approvato).

L'aggiunta proposta dall'onorevole Curioni ed altri è così concepita:

« Eguale trattamento sarà usato alle ferrovie di accesso al Sempione: Santhià-Borgomanero - Arona-Gravellona - Gravellona-Intra confine svizzero. »

Ma quest'aggiunta non ha più ragione d'essere poichè non ha più la disposizione cui riferivasi.

**Curioni.** Perfettamente.

*Una voce.* Uguale trattamento sarà usato....  
(Si ride).

**Presidente.** Viene ora l'emendamento dell'onorevole Berio ed altri del seguente tenore:

« Al comma 2º emendamento ed aggiunta:

« È elevato a lire 7,000 il sussidio massimo che il Governo potrà accordare alle linee indicate nella legge del 27 giugno 1897, n. 228, ed a quelle altre che:

a) siano riconosciute importanti per la difesa del paese;

b) il cui costo ecceda, complessivamente, lire 250,000 a chilometro;

c) uniscano ad importanti porti di mare linee già esistenti;

d) interessino due o più Provincie del Regno.

« Rimane ferma la disposizione dell'articolo 2 di detta legge 27 giugno 1897. »

Lo metto a partito. Coloro che l'approvano sono pregati di alzarsi.

(Non è approvato).

Metterò ora a partito l'emendamento dell'onorevole Rossi Enrico, che è del seguente tenore:

« Modificare il primo comma nel modo seguente:

« Il Governo del Re è autorizzato ad aumentare da lire 3000 a lire 6000 il massimo della sovvenzione, ecc.;

e conseguentemente sopprimere il 2º comma:

« È elevato a lire 6000, ecc. »

(Non è approvato).

Onorevole Curioni, Ella si era riservato di dichiarare se manteneva o ritirava l'altro suo emendamento dopo che sarebbero stati votati gli altri.

La prego di dire se lo ritira o lo mantiene.

**Curioni.** Sarò solo a votarlo, ma lo mantengo.

**Presidente.** Sta bene.

Il secondo emendamento dell'onorevole Curioni è il seguente:

« Al 2º comma dell'articolo 1º aggiungere in fine le seguenti parole: non che alla ferrovia di accesso al Sempione, di cui all'articolo 4 della legge sul valico del Sempione. »

Lo metto a partito.

(Non è approvato).

Resta per ultimo l'emendamento dell'onorevole Valle, di cui dò lettura:

« Aggiungere il seguente capoverso:

« Per la costruzione della linea Viterbo-Siena, riconosciuta di somma importanza militare, la sovvenzione sarà elevata a lire 15,000 al chilometro. »

Lo metto a partito.

(Non è approvato).

Rileggo ora l'articolo primo:

« Il Governo del Re è autorizzato ad aumentare da lire 3000 a lire 5000 il massimo della sovvenzione stabilita dall'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (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, nu-

mero 228, ferma restando la disposizione contenuta nell'articolo 2 di detta legge. »

Lo metto a partito.

(È approvato).

« Art. 2. Per le norme e per i criteri che dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata della sovvenzione, saranno osservate le disposizioni stabilite dal Regio Decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, modificato dalla legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3<sup>a</sup>).

« La sovvenzione non potrà essere elevata fino ai massimi stabiliti in lire 5000 e 6000 col precedente articolo, se non quando, oltre alle condizioni previste con le citate disposizioni, le ferrovie da concedersi importino una spesa di costruzione debitamente accertata di oltre centoventimila lire al chilometro nel primo caso, e di oltre centomila nel secondo, e congiungano più direttamente, completando anche reti esistenti, importanti zone di terreno, o colleghino due o più ferrovie già esistenti, o conducano ai porti di mare.

« Le domande di concessione dovranno essere accompagnate da regolare progetto. »

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rossi Enrico.

**Rossi Enrico.** Rinunzio. (*Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi, il quale ha presentato il seguente emendamento:

« Per le norme e per i criteri che dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata delle sovvenzioni prevedute dalla seconda parte dell'articolo precedente, saranno osservate le disposizioni stabilite dal Regio Decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, modificato dalla legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3<sup>a</sup>).

« La sovvenzione non potrà essere elevata fino al massimo se non quando, oltre alle condizioni previste con le citate disposizioni, le ferrovie da concedersi importino una spesa di costruzione, debitamente accertata, di oltre cento mila lire al chilometro, o congiungano più direttamente, completando anche reti esistenti, importanti zone di terreno, o colleghino due o più ferrovie già esistenti, o conducano ai porti di mare. Le domande di concessione dovranno essere accompagnate da regolare progetto. »

**Vischi.** Dopo il successo avuto (*Si ride*) dall'emendamento del mio amico Fili-Astolfone, ritiro il mio; anche perchè questo emendamento all'articolo 2°, da me presentato, aveva stretta correlazione con quello, anche da me presentato, sull'articolo 1°.

Sparito il primo, non può sussistere il secondo. Però, nel ritirare il mio emendamento, vorrei pregare l'onorevole ministro e l'onorevole Commissione di accettare la seguente mia preghiera.

L'articolo, concordato tra il Governo e la Commissione, mette molte condizioni per assegnarsi ad una determinata linea il sussidio massimo, che l'articolo precedente promette; vale a dire, il costo chilometrico superiore ad una certa misura, e la condizione di dover raggruppare linee diverse, o di dover attraversare grandi centri agricoli od industriali, ecc.

Dunque, secondo il pensiero del Governo proponente, parrebbe che per la concessione del massimo del sussidio occorressero non pure il prezzo per chilometro della costruzione, ma ancora le altre condizioni da me accennate.

Ora pongo a me stesso il dubbio: potremo ben trovarci nel caso, in cui una linea costi meno del limite stabilito dalla legge, ma che però sodisfi alle altre condizioni, dalla legge stessa imposte. Perchè costa meno, per esempio, di 100,000 lire a chilometro, il Governo dovrà negare il sussidio massimo, se essa risponde a tutte le altre finalità, stabilite dal legislatore?

Supponiamo il caso di una linea, che ne unisca altre esistenti, o porti in una vasta regione agricola i benefici dell'attività dei trasporti; il Governo, perchè quella linea non costerà 100,000 lire al chilometro, negherà il sussidio massimo, o dovrà piuttosto, pensando agli altri requisiti, concederlo?

Questo dico, specialmente se penso alle condizioni particolari della regione, che conosco più da vicino, e che, con giusto sentimento di dovere, debbo nominar qui, anche per protestare contro un convenzionalismo invadente. I deputati devono qui difendere gli interessi speciali delle singole regioni, essendo la ragion prima della rappresentanza nazionale la manifestazione dei singoli desideri, i quali, riassunti, formano poi l'espressione dell'interesse di tutta la patria.

Dunque, parlando della mia regione, alla quale si riferiva appunto la relazione del di-

segno di legge, presentato dal compianto ministro Perazzi, quando diceva che questa legge, che stiamo discutendo adesso, doveva provvedere principalmente al Mezzogiorno di Italia, osservo che ivi una linea non avrà forse un gran costo chilometrico, perchè il nostro terreno non ha quelle accidentalità, per cui una linea può costare molto, ma avrà bisogno del massimo concorso chilometrico, appunto per importanza economica.

L'onorevole Lazzaro, fin dal 1873, rilevò la giustizia di questa considerazione quando disse che dovevansi provvedere dei mezzi di trasporto specialmente i centri agricoli del nostro paese.

E quanto io dico è incoraggiato da una altra considerazione. La nostra Italia è bella come è, ma non è priva di inconvenienti derivanti dalla sua configurazione.

Noi, che stiamo sul tallone d'Italia, per portare i nostri prodotti nei centri commerciali del nostro paese, abbiamo bisogno di determinate agevolazioni, delle quali forse non hanno bisogno le altre regioni, e quindi abbiamo diritto a speciale trattamento.

Dunque, affinchè il ministro non si trovasse domani con le braccia legate da questa legge (specialmente se il ministro, come mi auguro, sarà l'onorevole Lacava, che porta un grande spirito di equanimità nel suo ufficio e una speciale considerazione a favore delle regioni, che hanno bisogno di determinati mezzi di trasporto), io proponeva che invece di dire « costo chilometrico e quegli altri requisiti », si usasse la formula disgiuntiva, cioè, che il massimo sussidio fosse accordato alle linee che avessero quel determinato costo chilometrico, o quegli altri requisiti.

Mi sono mostrato molto arrendevole nel ritirare il primo emendamento. In verità, ho venduto il sole di luglio, perchè esso sarebbe stato respinto egualmente, e quindi non merito ringraziamenti; ma, arrendevolezza per arrendevolezza, una volta tanto, accettate il mio disgiuntivo, che sostengo anche per seguire il mio carattere piuttosto disgiuntivo. *(Si ride)*.

Laonde, conchiudo, raccomandando questa mia preghiera all'amico onorevole Lacava e al mio non meno egregio e carissimo amico onorevole Chimirri.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Morandi Luigi.

**Morandi Luigi.** Sull'articolo 2, che accenna i criteri e le norme per graduare le sovvenzioni, devo rinnovare una modesta raccomandazione, che feci già nello scorso luglio, quando si discusse questo stesso disegno di legge; e spero che troverà benevola accoglienza, come la trovò allora, tanto da parte dell'onorevole ministro, quanto da parte della Commissione.

Uno dei criteri da tenersi presenti nel concedere e graduare le sovvenzioni, dovrebbe, d'ora in poi, sempre più esser quello di conseguire, per quanto è possibile, tra le varie parti del Regno, la giusta proporzione del concorso dello Stato nella spesa delle costruzioni ferroviarie.

Si capisce che questo criterio non potrà forse mai prevalere da solo, come si capisce che sia stato tenuto in minor conto per il passato, perchè dovevano prevalere criteri più imperiosi e più urgenti. Ma ognuno vede che più si accresce la rete ferroviaria, e più questo criterio acquista il diritto di essere tenuto in maggior conto, appunto per conseguire quella giustizia distributiva fra le varie parti del Regno, che è come l'ideale a cui, anche in questa materia e anche per gravi ragioni politiche, si deve costantemente mirare, e che in fondo è pure il concetto informatore del presente disegno di legge: concetto che io volentieri formulerei così: l'aver dato troppo e male per lo passato, non è una buona ragione per non dare più nulla a coloro che finora o nulla hanno avuto o hanno avuto pochissimo.

La mia raccomandazione è, dunque, evidentemente giusta; ma questa sua bella qualità non m'ha trattenuto dal rinnovarla, e non mi trattiene dal pregare ministro e Commissione, che vogliano avvalorarla col loro autorevole consenso, giacchè troppo spesso le cose più evidenti sono appunto quelle che vengono dimenticate.

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

**Castiglioni.** L'onorevole Commissione, dopo di aver soppresso l'ultima parte dell'articolo primo del testo ministeriale, accetta quasi tale e quale il testo ministeriale dell'articolo secondo: ed accettandolo osserva come per le norme ed i criteri che debbono graduare la misura e la durata del sussidio chilometrico, convenga attenersi alle prescrizioni del decreto 27 dicembre 1887, modificato dalla legge

30 giugno 1889. La massima è giusta, poichè si tratta di materia, la quale fu già ripetutamente studiata, e discussa dal potere legislativo.

Ma il secondo capoverso di questo articolo introduce subito un'eccezione, anzi un sistema di eccezioni, subordinando la concessione del massimo sussidio a condizioni speciali nello stesso capoverso indicate. La prima è quella del costo di costruzione, il quale non dovrebbe essere inferiore a lire 120,000 in generale, ed a lire 100,000 per le linee indicate nella legge del 1897.

Non voglio fermarmi su questo punto che fu già oggetto di censure nella discussione generale. Ma continuando l'esame del capoverso secondo, si trova che esso enumera altre condizioni, e cioè che il sussidio massimo chilometrico non possa accordarsi che alle linee, che congiungano più direttamente, completando anche reti esistenti, importanti zone di terreno, o colleghino due o più ferrovie già esistenti, o conducano ai porti di mare.

È evidente che qui si è voluto fare una specie di cernita fra i criteri di graduazione che erano stati stabiliti nel decreto del 1887, modificato dalla legge del 1889, indicando quali di questi criteri si ritengano i più importanti e preferibili per la concessione del massimo sussidio. Ora se così è, mi domando: perchè fra questi criteri più importanti non dovrebbe trovar posto quello dello interesse militare, per il vantaggio della difesa nazionale? È forse questo un criterio secondario, oppure un elemento di importanza secondaria?

La Commissione osserva che questo criterio sarebbe troppo elastico, per poterlo elevare a criterio assoluto. Ma qui non si tratterebbe più di elevarlo a criterio assoluto, come era nell'ultima parte dell'articolo 1°; si tratterebbe invece soltanto di metterlo in evidenza e parificarlo agli altri, che si ritengono pure importanti.

Osserva inoltre l'onorevole Commissione, che le linee di speciale importanza militare sono già state quasi tutte costruite. Intanto il *quasi* non toglie, anzi ammette, che ancora altre linee non siano state costruite, e a ciò bisogna provvedere. E che queste linee esistano, noi lo possiamo certamente affermare, quando pensiamo alle linee che si dirigono verso le valli alpine, avvicinando i con-

fini dello Stato, dove ancora esiste oggi qualche porta sempre aperta e sguarnita.

Di un altro fatto ci ammaestra la relazione della Commissione: che in dieci anni, dal 1889 in qua, dacchè venne inaugurato il sistema chilometrico, dopo la dura esperienza del sistema delle costruzioni dirette, soltanto nove linee sono state concesse all'industria privata, per 342 chilometri; e di queste soltanto la metà venne effettivamente costruita.

Ora a me pare che da questo fatto sia lecito arguire che non sia poi cessata la ragione di essere dell'intento vo'uto dal legislatore con le disposizioni del 1887 e del 1889: l'importanza, cioè, del vantaggio della difesa nazionale come uno dei criteri, di cui bisogna tener più specialmente conto nella concessione del sussidio chilometrico.

Concludendo, io non dico che questo criterio sia stato eliminato dall'articolo 2, poichè esso sta scritto nelle disposizioni del 1887 e 1889; ma credo di poter asserire, che con la disposizione del secondo capoverso di questo articolo il criterio dell'importanza militare, del vantaggio della difesa nazionale, sia stato messo in seconda linea rispetto agli altri, mentre a me sembra che dovrebbe per lo meno essere pareggiato agli altri indicati nello stesso capoverso, quand'anche non dovesse sopra gli altri campeggiare.

Dopo la soppressione della prima parte dell'articolo 1°, a me parve questo un difetto, e perciò ho creduto bene di richiamare su questo argomento la benevola attenzione della Commissione e del ministro sperando di avere il loro consentimento per una brevissima aggiunta all'articolo 2.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallini per svolgere il seguente emendamento, firmato anche da altri deputati:

« All'art. 2.

« *Al 2° comma dopo le parole: e congiungano più direttamente, completando anche reti esistenti, importanti zone di terreno, aggiungere: o tendano a mettere in comunicazione i due versanti appenninici.* »

**Gallini.** A nome anche dei colleghi Agnini, Menafoglio e Bertesi prego la Commissione ed il Governo di voler consentire che ai criteri generali di preferenza stabiliti nell'articolo 2 si aggiunga quello del servire di comunicazione fra i due versanti dell'Appennino.

La domanda è così logica e giusta che non abbisogna di ampio svolgimento, mi limito quindi ad accennarne due sole ragioni: la ragione commerciale, poichè è facile comprendere che le linee che attraversano l'Appennino avvicinano i commerci e risparmiano soverchi giri alle merci mettendole in buone condizioni di concorrenza, e la ragione, dirò così, di difesa nazionale, perchè le ferrovie dei valichi dell'Appennino oltre ad essere più brevi per i trasporti militari, hanno anche il supremo vantaggio, che purtroppo manca alle linee del litorale, di essere, cioè, coperte.

Spero che l'onorevole ministro e la Commissione accetteranno la nostra proposta, tanto più che questo nuovo criterio se non è già espressamente incluso nella legge, certo è nel concetto di essa e nel pensiero dell'onorevole ministro e della Commissione.

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

**De Nava.** Io debbo fare una brevissima osservazione ed una proposta di emendamento nella quale son certo di avere l'assenso dell'onorevole ministro e della Commissione, perchè più che altro trattasi di tecnica legislativa. L'ultimo capoverso dell'articolo 2 del progetto ministeriale diceva: « Le domande di concessione dovranno essere accompagnate dal progetto particolareggiato di esecuzione »; ma la Commissione ha sostituito queste parole: « Le domande di concessione dovranno essere accompagnate da regolare progetto ». In questa modificazione dichiaro subito che io non consento. Si erano messe le parole: « progetto particolareggiato di esecuzione » per evitare gli equivoci e i dubbi che dalle parole « regolare progetto » potevano sorgere, perchè in tecnica abbiamo: progetto di massima, e progetto particolareggiato; ma il dire « progetto regolare » nulla significa di preciso. Dicendo « progetto regolare » non si sa se si voglia parlare di progetto di massima o di particolareggiato, e si lascia un grave dubbio, che si dirime volta per volta, secondo l'arbitrio di chi deve giudicare.

Ma detto ciò per quanto riguarda il merito, voglio principalmente fare un'osservazione, per quanto riguarda la tecnica della legge. Se l'onorevole Commissione riteneva che si dovesse togliere l'ultimo capoverso del progetto ministeriale, doveva proporre senz'altro la soppressione, perchè l'articolo 2 della legge

1889, mantenuto in vigore, già dice che le domande debbono essere accompagnate da « regolare progetto ».

Dal momento che la Commissione pensa che si debba continuare nell'equivoco generato dalla locuzione « regolare progetto », non resta che sopprimere addirittura l'ultimo capoverso.

Ripeto che l'articolo 2 del Decreto del 1887 dice: « non sarà accordata veruna sovvenzione se non siano presentati regolari progetti ecc. ». Io pongo questo dilemma: o si mantenga fermo l'ultimo capoverso del progetto ministeriale, il che credo sarebbe la miglior cosa; oppure se ne adotti puramente e semplicemente la soppressione.

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

**Chi nirri, relatore.** L'onorevole Morandi fece raccomandazioni piene di saggezza delle quali il Governo certo terrà conto, perchè la bontà e gli effetti di questa legge dipenderanno in gran parte dal modo come sarà eseguita.

L'onorevole Vischi propone che sia modificato l'articolo 2, sollevando in apparenza una questione grammaticale, ma in sostanza la sua proposta tende a modificare i criteri stabiliti per la commisurazione del sussidio e della durata allo scopo di eliminare, per quanto è possibile in questa materia, l'arbitrio del potere esecutivo.

Codesti criteri, a parer mio, erano in modo assai preciso designati nel decreto 25 dicembre 1887 e nella legge del 1889 che l'approvò; e forse si sarebbe fatto meglio a non toccarli. Ma la Commissione che studiò il progetto del 1896 credette, che elevando il sussidio, si dovessero aumentare anche le cautele; e per un eccesso di zelo venne introdotto l'articolo 2, che in forma identica fu già votato dalla Camera nello scorso luglio.

In esso si dà al costo della linea un'importanza forse esagerata. Questo criterio non era stato trascurato nel decreto del 1887, ma senza dargli una funzione eccessiva, soverchiatrice e sarebbe stato meglio mantenerlo, com'era scritto nell'accennato progetto. Ma volendo la vostra Commissione scostarsi il meno possibile dal progetto votato nel 1898, accettò la nuova formola, che subordina la concessione del sussidio massimo al criterio del costo della linea non inferiore alle 100,000 e alle 120,000 lire, secondo i casi, in concorso delle altre circostanze indicate nel de-

creto del 1887, e nell'articolo 2 di questo disegno di legge. Il concetto in esso espresso è chiaro: per accordare il massimo del sussidio bisogna che concorrano le condizioni indicate nel decreto 1887, il costo delle linee nella misura segnata nell'articolo 2 ed insieme le altre circostanze quivi enumerate in forma alternativa.

Ci fu rimproverato di non aver tenuto conto abbastanza del criterio della difesa nazionale, perchè, dopo aver soppresso il secondo capoverso dell'articolo 1°, di ferrovie militari non si fa parola nell'articolo 2. La Commissione credette di non potere accettare come regime di preferenza un criterio così vago, così elastico che tutti avrebbero invocato.

Quali sono infatti le ferrovie militari? Lo disse ieri un uomo competentissimo, l'onorevole Dal Verme. Tutte le ferrovie in quanto facilitano la mobilitazione e il dislocamento dei soldati possono arrogarsi il titolo di ferrovie militari,

**Valle Angelo.** C'è una distinzione.

**Chimirri, relatore.** Lo stesso onorevole Dal Verme non mancò di avvertire, che forse le sole ferrovie che non possono darsi questa qualificazione sono le ferrovie di confine, poichè esse non servono alla difesa ma sono varchi aperti all'invasione, per cui ogni volta che occorre costruirne una per la necessità dei traffici internazionali, bisogna munirla di forti di sbarramento.

Del resto cotesto criterio è già incluso nel decreto del 1887. Infatti fra le condizioni ivi enumerate si comprende il vantaggio che verrà dalle nuove linee ai servizi pubblici e specialmente alla difesa nazionale; e questo basta per accordare un giusto favore alle così dette linee militari, senza farne un criterio assoluto di preferenza.

Un'osservazione di indole tecnica venne fatta dall'onorevole De Nava. Egli ci chiese perchè abbiamo mutato l'ultimo capoverso dell'articolo ministeriale sostituendo alle parole: « progetto particolareggiato » le parole: « progetto regolare » che non gli sembrano corrette tecnicamente, non rinvenendosi questa specie di qualificazione nella legge delle opere pubbliche.

La mutazione fu introdotta perchè un progetto particolareggiato può costare parecchie migliaia di lire. Ora chi volete che

si esponga a simili spese senza prima assicurarsi la concessione? La legge del 1889 si contentava di un regolare progetto a corredo della domanda, e noi siamo tornati all'antico. Basterebbe questo fatto per giustificare la proposta mutazione, ma voglio inoltre dimostrare alla Camera che la qualificazione è tecnicamente corretta, e la più appropriata. La Commissione non si contentò di un progetto di pura massima, perchè troppo vago ed indeterminato; escluse il progetto particolareggiato, perchè troppo costoso, e tenne una via di mezzo, del tutto conforme al prescritto dell'articolo 244 della legge sulle opere pubbliche.

Quivi è detto: « le domande di concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia pubblica dovranno essere accompagnate da una dimostrazione della sua pubblica utilità, dalla indicazione del modo col quale si intende provvedere alle occorrenti spese, dal calcolo presuntivo dell'importare di sua costruzione e primo stabilimento, e finalmente da quei piani, profili e disegni che sono necessari per poter pronunziare un giudizio sulla regolarità tecnica del progetto. » Dunque se il giudizio deve versare sulla regolarità tecnica basterà che il progetto sia regolare. Da ciò è chiaro che nel formulare il nuovo canone, ci siamo attenuti alla formula adottata nelle leggi precedenti e al linguaggio tecnico dell'articolo 244 sopra ricordato.

Dopo queste spiegazioni spero che i nostri colleghi non vorranno insistere nelle modificazioni proposte all'articolo secondo, tanto più che in questa materia è difficile improvvisare.

Spesso si crede, mutando, di aggiungere chiarezza ed efficacia e si sollevano invece dubbiezze e difficoltà.

L'articolo 2 fa parte di un progetto già studiato da due Commissioni e votato l'anno scorso dalla Camera; perciò vi preghiamo di votarlo tal quale è oggi riproposto di accordo dal Governo e dalla Commissione.

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

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Mi associo interamente a tutte le osservazioni fatte dall'onorevole relatore specialmente quando ha detto una grande verità, che cioè la bontà e l'efficacia di questa legge dipenderà dal modo con cui essa verrà eseguita.

Certamente chiunque è destinato ad eseguirla dovrà tener presente tanto la legge del 30 giugno 1889 che convalidava il Decreto organico del 25 dicembre 1887, quanto i diversi elementi contenuti nell'articolo secondo del disegno di legge in discussione. Io aggiungerò soltanto una parola in risposta all'onorevole Morandi, che accennava giustamente ad alcune regioni le quali possiedono i minori mezzi di comunicazione, facendogli rilevare che appunto nell'articolo 3 della legge 30 giugno 1889, uno dei criteri per la concessione, è quello delle linee che servono a regioni prive di ferrovie. Come l'onorevole Morandi sa, quest'articolo dovrà essere tenuto presente, ed è nella natura delle cose che il fatto di regioni ancora prive di ferrovie sia un criterio, se non prevalente, certo interessante. L'articolo 2 del disegno di legge in discussione ha espressamente richiamato in vigore la legge 30 giugno 1889.

All'onorevole Gallini dirò che il suo emendamento non mi pare abbia ragione d'essere, poichè in generale tanto pei criteri stabiliti nelle due leggi testè da me citate, quanto per tutte le altre condizioni di cui nell'articolo che discutiamo, anche le ferrovie che congiungono due versanti sono comprese nell'attuale disegno di legge.

Prego perciò l'onorevole Gallini e gli altri a ritirare il loro emendamento.

Infine dirò all'onorevole Castiglione che i criteri stabiliti dalla legge circa le ferrovie militari sono relativi. Tutte le ferrovie, io dissi nella discussione generale, confortato ora anche dall'autorità dell'onorevole Dal Verme, si possono dire più o meno militari; però alcune hanno carattere militare maggiore, altre minore. Nel Decreto del 25 dicembre, è detto che uno dei criteri per la concessione è in specie la difesa nazionale; quindi quelle linee che avvantaggeranno la difesa nazionale dovranno esser tenute nel maggior conto.

**Presidente.** Verrebbe ora l'emendamento dell'onorevole Majorana Angelo:

« *Propongo la soppressione del 2º comma che comincia con le parole: La sovvenzione non potrà essere accordata... e finisce con le altre: ... o conducano ai porti di mare.* »

Ma non essendo egli presente, questo emendamento s'intende ritirato.

L'emendamento dell'onorevole Vischi è già stato ritirato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallini per dichiarare se mantiene o ritira il suo emendamento, che è il seguente:

« *Al 2º comma dopo le parole: e congiungano più direttamente, completando anche reti esistenti, importanti zone di terreno, aggiungere: o tendano a mettere in comunicazione i due versanti appenninici.* »

**Gallini.** Dopo la dichiarazione dell'onorevole ministro, il quale ritiene compreso nel disegno di legge il concetto del mio emendamento, non ho più ragione di insistervi e quindi lo ritiro.

**Presidente.** L'onorevole De Nava non presenta emendamenti?

**De Nava.** Io credeva che l'onorevole relatore accettasse la correzione da me proposta inquantochè egli deve riconoscere che è un pleonasma, ed anche i pleonasmi nelle leggi possono essere dannosi. Poichè non vuole accettarlo, io non posso insistere. Io credeva di giovare alla chiarezza della legge, poichè anche la legge dell'89 che approvò il decreto dell'87, e che ora è mantenuta in vigore, parla di regolare progetto. Perchè ripeterlo oggi per far nascere degli equivoci? Però se egli insiste nel non accettarlo ripeto che da parte mia non ho nulla da aggiungere.

**Presidente.** Allora veniamo ai voti sull'articolo secondo giacchè non vi sono più emendamenti.

Ne dò lettura.

« **Art. 2.** Per le norme e per i criteri che dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata della sovvenzione, saranno osservate le disposizioni stabilite dal Regio Decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-bis, modificato dalla legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª).

« La sovvenzione non potrà essere elevata fino ai massimi stabiliti in lire 5000 e 6000 col precedente articolo, se non quando, oltre alle condizioni previste con le citate disposizioni, le ferrovie da concedersi importino una spesa di costruzione debitamente accertata di oltre centoventimila lire al chilometro nel primo caso, e di oltre centomila nel secondo, e congiungano più direttamente, completando anche reti esistenti, importanti zone di terreno, o colleghino due o più fer-

rovie già esistenti, o conducano ai porti di mare.

« Le domande di concessione dovranno essere accompagnate da regolare progetto ».

Pongo a partito questo articolo secondo.

(La Camera approva).

Dò lettura dell'articolo terzo.

« Art. 3. Indipendentemente dalle disposizioni della legge organica dei lavori pubblici, relative alla decadenza della concessione, il concessionario di una ferrovia pubblica, concessa e sovvenzionata a termine della presente legge, incorrerà di pieno diritto, e senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e dalla sovvenzione se, nel termine di due anni, non avrà, con regolare atto, appaltato definitivamente la costruzione, avviati i lavori ed eseguito le provviste in modo da rendere sicura l'apertura all'esercizio nel termine stabilito dall'atto di concessione ».

Se concorrono giustificati motivi, il termine suddetto potrà essere prorogato di un altro anno.

Le constatazioni all'uopo necessarie saranno eseguite dal Governo in confronto del concessionario, e contro la dichiarazione di decadenza non sarà ammesso alcun gravame. »

**Curioni.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Curioni.** La sostanza di questo articolo terzo del disegno di legge, è stata determinata da quanto era avvenuto sotto il vigore delle leggi del 1879 e del 1887. Oggi accade delle ferrovie, quello che era accaduto delle acque pubbliche; cioè che una quantità di speculatori avevano chiesto concessioni di ferrovie, lasciando poi non sufficientemente istruite le pratiche; talmente che, da uno specchio che ho qui sott'occhio, risulterebbe nientemeno che questo scandalo.

E cioè: in forza della legge 1879 e della legge 1887, sono state chieste le concessioni di tre ferrovie che sono state concesse; ma una poi di fatti soltanto è, se sono bene informato, in corso di costruzione, cioè la Bari-Locorotondo.

Le altre due sono state concesse ma non eseguite.

Ve ne sono altre nove per le quali la istruttoria è compiuta, ma la concessione non fu poi chiesta, ed è sempre in sospenso; e ce

ne sono altre 35 in corso d'istruzione non stata mai proseguita.

Quindi io ritengo che sia stato molto bene che il Governo abbia tagliato corto con questa malsana speculazione, la quale non aveva e non ha altro scopo, tranne quello di mettere una specie di ipoteca sulle concessioni da sfruttare ogniquale volta un capitale serio si presenti per domandare la concessione. Ma nel tempo stesso, sebbene sia un po' postuma la osservazione, mi permettano l'onorevole ministro e il relatore di avvertire che questo stato di cose dimostra la insufficienza dei provvedimenti che ora trattasi di attuare; e la legge Prinetti sta a provare il mio timore. Perchè anche le due domande che sarebbero state presentate dopo la legge Prinetti, non susseguite dalla concessione dopo due anni, hanno l'aria di essere del genere di quelle altre a cui io ho fatto allusione: e cioè che non sono state altro che ipoteche sull'avvenire, (*Interruzioni*), e se gli onorevoli Prinetti e De Nava hanno opportunamente presa la parola e accennato alla grande opportunità di questo articolo, mi fa supporre che in fondo avessero presenti alla mente anche le due domande che erano state avanzate sotto la legge da essi patrocinata.

Del rimanente in merito a quest'articolo io vorrei domandare agli onorevoli ministro e relatore, per quale ragione hanno stabilito la decadenza dalla concessione anche quando il concessionario della linea non abbia con regolare atto appaltata definitivamente la costruzione.

Io comprendo la decadenza quando il concessionario non abbia avviati i lavori od eseguite le provviste in modo da render sicura l'apertura all'esercizio della linea nel termine stabilito dalla concessione; ma in verità la decadenza non mi sembra affatto giustificata sol perchè il concessionario non ha definitivamente appaltata la costruzione con regolare atto.

Io faccio un'ipotesi molto pratica, verosimile e anche vera: quella di una Società la quale assuma la concessione di una linea per costruirla essa stessa ad economia.

Ora volete voi, in questi casi possibilissimi, obbligare la Società a fare un appalto per atto regolare? Io credo che questa clausola sia sfuggita, ma che si debba abolire, perchè diversamente noi obbligheremo simili concessionari che volessero costruire da sè, economicamente, le proprie ferrovie, a fare

degli appalti fittizi unicamente per non incorrere nei rigori della legge. Perciò a me sembra che Commissione e Governo dovrebbero andar d'accordo nel cancellare questa clausola.

**Presidente.** Che cosa propone l'onorevole Curioni, che cosa intende abolire? Le proposte debbono essere mandate per iscritto. (*Conversazioni*).

**Chimirri, relatore.** Si tratterebbe semplicemente di cancellare l'inciso: « se non avrà con regolare atto appaltata la costruzione; » ma forse l'onorevole Curioni non insisterà considerando che l'inciso si riferisce all'ipotesi di concessioni fatte ad enti morali, che dovrebbero essere le più frequenti. In tal caso è bene che all'ente morale concessionario s'imponga un termine per appaltare la linea, giacchè difficilmente un ente morale la costruirà per suo conto.

Togliendo l'inciso non vi sarebbe alcuna sanzione per gli enti morali che nel termine di un biennio nulla avessero fatto, neppure l'appalto dei lavori. (*Interruzioni e conversazioni*).

Se l'onorevole Curioni insiste potranno cancellarsi le parole: « se non avrà appaltato la costruzione. »

**Presidente.** Onorevole relatore, favorisca di mandarmi questa modificazione in iscritto.

(*Il relatore trasmette per iscritto la modificazione al presidente*).

**Chimirri, relatore.** Si ometterebbero le parole: con regolare atto, appaltato definitivamente la costruzione; e si direbbe: non avrà avviati i lavori, ecc.

**Presidente.** Sta bene, onorevole ministro?

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Sta bene.

**Presidente.** Allora rileggo l'articolo, così come è stato modificato d'accordo tra Ministero, Commissione e proponenti.

### Art. 3.

« Indipendentemente dalle disposizioni della legge organica dei lavori pubblici, relative alla decadenza della concessione, il concessionario di una ferrovia pubblica, concessa e sovvenzionata a termine della presente legge, incorrerà di pieno diritto, e senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e dalla sovvenzione se, nel termine di due anni, non avrà avviati i lavori ed eseguito le provviste in modo da rendere sicura l'apertura all'eser-

cizio nel termine stabilito dall'atto di concessione.

« Se concorrono giustificati motivi, il termine suddetto potrà essere prorogato di un altro anno.

« Le constatazioni all'uopo necessarie saranno eseguite dal Governo in confronto del concessionario, e contro la dichiarazione di decadenza non sarà ammesso alcun gravame. »

Metto a partito questo articolo 3.

(*È approvato*).

Verrrebbe ora l'articolo 4 del disegno di legge ministeriale; ma questo articolo, secondo il testo della Commissione, sul quale è stata aperta la discussione, viene soppresso.

L'onorevole Gianturco ha chiesto di parlare su questo articolo quarto. Parli.

**Gianturco.** Nella tornata di ieri l'altro, l'onorevole Prinetti diede al testo ministeriale di quest'articolo 4 un'interpretazione diversa da quella, che a me pareva esatta, e che tale era parsa anche alla Commissione.

Egli disse che la Commissione e coloro, che nello stesso modo avevano interpretato l'articolo, si erano ingannati; perchè l'ipotesi, cui si riferiva questo articolo 4, era quella soltanto dell'articolo 255 della legge sui lavori pubblici; e cioè non l'ipotesi, preveduta dall'articolo 3, del concessionario, che nel tempo prescritto non abbia iniziato i lavori e fatto le provviste; ma solamente l'ipotesi di un concessionario, che, costruita una ferrovia, ne abbia abbandonato l'esercizio.

Per verità io credo che la interpretazione dell'onorevole Prinetti (che mi duole di non veder presente in questo momento) sia assolutamente arbitraria rispetto al testo ministeriale così come era formulato. Ad ogni modo credo che questa interpretazione dimostri appunto la necessità di sopprimere l'articolo; poichè se essa fosse esatta e lo articolo ministeriale fosse ripristinato, ne deriverebbe questa conseguenza; che, cioè, quando si trattasse di un concessionario, che non avesse entro il termine stabilito iniziato i lavori, questi avrebbe diritto al pagamento delle opere e delle provviste; quando, invece, si trattasse d'un concessionario, che avesse costruito la linea e poi non avesse potuto continuarne l'esercizio, in tal caso lo Stato avrebbe diritto di confiscare le opere e le

provviste. Ora non vedo ragione, che possa giustificare una siffatta disparità di trattamento.

A prescindere dunque dalle ragioni di carattere generale, alle quali ho accennato ieri l'altro, mi pare che questa disparità di trattamento non sia giustificata neppure dai criteri della opportunità della pubblica amministrazione.

Per le medesime ragioni debbo pregare il mio amico onorevole Rubini di non insistere nell'emendamento, col quale vorrebbe sostituire un testo di sua redazione al testo ministeriale soppresso; perchè così, a parer mio, verremmo ugualmente a stabilire un duplice criterio per la valutazione del danno.

Infatti, o il suo emendamento è meramente interpretativo, e tende a chiarire il significato della legge sui lavori pubblici; e in tal caso non è opportuno, dopo che quella legge è stata per trentatré anni interpretata dalla nostra magistratura, mutare oggi i criteri di interpretazione o volerli definire meglio di quello, che non abbia fatto l'autorità giudiziaria; vi sono forse al presente liti pendenti, e queste interpretazioni sono sempre pericolose. O, invece, il pensiero dell'onorevole Rubini non è quello di interpretare la legge sui lavori pubblici, ma bensì di stabilire una norma diversa, ed allora tanto più vivamente debbo pregarlo di non insistere nel suo emendamento, perchè avremmo in tal caso un modo diverso di accertamento del danno a seconda che si trattasse di ferrovie costruite in forza della legge organica o di ferrovie costruite in forza della legge presente.

Non v'è ragione di sorta per fare una simile distinzione: ferrovie pubbliche sono le prime, e ferrovie pubbliche saranno le altre: il modo di accertamento del danno dovrà in ogni caso essere applicato con criteri giuridici e non con criteri di opportunità.

Per queste considerazioni, prego la Camera di voler accogliere la proposta della Commissione perchè l'articolo sia soppresso. Consideri la Camera a quale assurdo condurrebbe la disposizione, che stiamo esaminando. L'articolo ministeriale riguarda non solo le opere, ma anche le provviste. Cosicchè, ammettendo la teoria dell'onorevole Prinetti, che cioè, si tratti di una ferrovia già costruita, della quale il concessionario non potesse con-

tinuare l'esercizio, se nelle stazioni vi fossero centomila tonnellate di carbon fossile, lo Stato avrebbe, secondo l'articolo in questione, il diritto di confiscarle.

Questo significherebbe sconvolgere i principî fondamentali del nostro diritto pubblico. *(Interruzioni).*

Se vogliamo ispirare nei cittadini il sentimento della giustizia e il rispetto per la proprietà, non possiamo riconoscere nello Stato una potestà così enorme e così iniqua.

Le norme contenute in questo disegno di legge sono già molto più gravi di quello, che non siano le norme contenute nella legge dei lavori pubblici; perchè, per esempio, la legge sui lavori pubblici distingue il caso, in cui alcuno, alla scadenza del termine assegnato dalla concessione, non abbia ancora cominciato i lavori, dal caso, in cui uno non abbia, entro i termini prestabiliti, compiuti i lavori: nel primo caso la legge si contenta di confiscare metà della cauzione, dopo una ingiunzione formale da parte del Ministero; mentre nel secondo caso commina la decadenza.

Ora coll'articolo 3 noi abbiamo stabilito in ogni caso la decadenza. Questa è già una sanzione difforme dalla legge fondamentale, e tuttavia la Commissione ha fatto bene a stabilirla per le ragioni, che sono state anche esposte nel corso di questa discussione.

Debbo fare ancora una osservazione: l'onorevole Prinetti ha accennato ad un caso che, anche secondo la sua asserzione, non ha prodotto quelle gravi conseguenze per l'erario pubblico che ad alcuni poteva sembrare che ne dovessero derivare, perchè si è trovato modo, in forza di una convenzione, di affidare l'esercizio di quella linea ad un'altra Società.

Ma io prego la Camera di considerare che non è neppure esatto che lo Stato, nell'ipotesi in cui non si continui l'esercizio, sia obbligato di esercitare la linea; poichè basta ricordare a questo proposito le disposizioni dell'articolo 255, il quale dice che, quando riesca infruttuoso il secondo incanto, i concessionari saranno decaduti da tutti i diritti di concessione e le frazioni di strade già costruite cadranno immediatamente in proprietà dello Stato; ma questo sarà libero di conservarle o abbandonarle. Quindi, se pure si verificasse questa ipotesi, quando le popolazioni non domandassero che l'esercizio

fosse continuato e i due incanti riuscissero infruttuosi, lo Stato non sarebbe obbligato a continuare l'esercizio.

Pertanto neppure questo pericolo, che l'onorevole Prinetti faceva balenare, e che in trentatré anni non si è verificato neanche una sola volta, giustifica una disposizione così grave, come quella che è stata proposta. Confido pertanto che la Camera vorrà approvare la soppressione proposta dalla Commissione.

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

**De Nava.** La Camera mi consentirà brevi parole, tanto più che l'articolo accettato dal Ministero trova la sua origine in una proposta da me fatta nello scorso luglio e votata dalla gran maggioranza della Camera. Credo che quel voto fu dalla Camera dato perchè comprese l'importanza delle considerazioni che si fecero sulle conseguenze cui si sarebbe potuto andare incontro qualora una speciale disposizione non fosse stata votata intorno alla decadenza.

Credo opportuno in primo luogo rispondere a due dubbii sollevati testè dall'onorevole Gianturco, il quale diceva essere arbitraria l'interpretazione che si vuole attribuire all'articolo 4 del progetto ministeriale, di riguardare cioè solo il caso della decadenza dell'esercizio dopo costruita la linea, mentre si può attribuire anche all'altro caso di decadenza.

Ora a me pare che questo dubbio non esista, perchè egli stesso ha detto che il caso della decadenza dopo costruita la linea è contemplato dall'articolo 255 della legge sui lavori pubblici e l'articolo 4 del progetto ministeriale dice: « In caso di decadenza della concessione ai termini dell'articolo 255, ecc. »

Non comprendo come si possa dubitare che questo articolo si possa attribuire ad una decadenza diversa da quella contemplata nell'articolo 255. Ma l'onorevole Gianturco elevava un altro dubbio, anzi faceva un'osservazione più importante. Egli diceva: vedete quale disparità di trattamento voi create fra i due casi: fra la decadenza della concessione quando ancora la linea non è finita di costruire e la decadenza quando la linea stessa è già costruita. Pareva a lui che il primo caso fosse più grave del secondo, cioè a dire che lo Stato nel primo caso avrebbe dovuto esser più severo che nel secondo. Mi

permetta di non essere del suo parere, e gliene dico la ragione.

Quando una ferrovia in corso di costruzione è abbandonata, non si sa ancora quale sarà il risultato dell'azienda ferroviaria. È possibile (anzi accade sempre così) che la costruzione sia abbandonata per dissesti momentanei che riguardano l'appaltatore, per ragioni finanziarie, le quali non si riferiscono alla bontà intrinseca della speculazione inerente all'esercizio della strada ferrata, che potrà anche essere attivo.

Quando invece è abbandonato l'esercizio di una linea già costruita, è chiaro che la ragione unica per cui ciò avviene si è perchè l'esercizio è passivo, cioè perchè al privato non conviene più di esercitarla.

Se ci fosse una qualsiasi convenienza benchè minima ad esercitarla, non sarebbe abbandonata, perchè non è ammissibile vi sia persona così pazza che abbandoni ciò che frutta, per darlo in mano dello Stato. Quindi è, che non è ingiustificato il dire, come diciamo: facciamo un diverso trattamento pel caso in cui la linea non è ancora costruita, e per quello in cui si tratta di far decadere uno, che cessi di esercitare una linea già costruita ed in esercizio.

Eliminati questi dubbii, entriamo nella questione di merito, cioè a dire vediamo se è vero, come osservò l'onorevole Gianturco, che qui si tratta di una vera e propria confisca di proprietà. Mi permetta di dirgli che quando egli, con eloquenti parole, commosse la Camera dicendo che lo Stato deve dare l'esempio di non manomettere i diritti dei singoli cittadini, egli diceva una bella cosa, ma che non si adatta al caso presente.

Non è lo Stato qui che vuol prendere la roba degli altri! Noi qui abbiamo un contratto, in cui il concessionario si è obbligato ad esercitare la linea a determinate condizioni; riceve per lunghi anni dei vantaggi dallo Stato; ed è lui che, di sua spontanea volontà, abbandona l'esercizio, cioè a dire vien meno ai suoi obblighi e viola il contratto, e per giusta regola lo Stato dovrebbe continuare l'esercizio, ma in danno dell'assuntore.

Colui, il quale non vuol continuare ad esercitare una linea, che sarebbe obbligato ad esercitare, perchè l'abbandona? Per comodo suo; imperocchè egli vede che la continuazione dell'esercizio porta la rovina delle

sue finanze. In tal caso volete voi che lo Stato, il quale deve addossarsi un passivo (perchè si tratta certamente di una passività) paghi anche una somma a colui che gli procura tale danno?

Mettiamoci nei panni di un privato, ed io domando se vi sia mai stato un privato, che per acquistare un'azienda, nella quale deve rifondere anno per anno qualche cosa, abbia anche pagato! La confisca l'esercita colui che pretende che lo Stato paghi per addossarsi una passività. Non vi è qui nessuna volontà dello Stato, perchè non è lo Stato che riscatti o volontariamente assuma un esercizio; l'esercizio è assunto dallo Stato per il fatto di colui, che l'esercizio stesso ha abbandonato e in seguito al fatto della diserzione del doppio incanto.

Non si tratta neppure di guadagnar qualche cosa, perchè lo Stato prende debiti e passività, sicchè non si può dire che si arricchisca con altrui danno. E qui rispondo all'onorevole Gianturco, il quale osservava: « Ma chi vi obbliga ad esercitare le linee? »

Lo so che la legge ammette che si possa abbandonare la strada; ma egli, che vive come me nel mondo, sa come vanno queste cose. Anche se si trattasse di una linea enormemente passiva, se le popolazioni vedessero che lo Stato l'abbandona, stia sicuro che si ribellerebbero.

È evidente che una ragione politica condurrà sempre lo Stato ad esercitare le linee, già costruite, anche quando sieno una pessima speculazione, ed allora al danno dell'esercizio passivo dovrà lo Stato aggiungere il danno del pagamento di un patrimonio che è invece un debito.

Ecco dunque le ragioni giuridiche e morali che dettarono la mia proposta, approvata l'altra volta dalla Camera. Detto ciò a giustificazione mia, io dichiaro che, propenso ad aderire ad una proposta media, e, come si disse equa, accetterei per lo meno l'emendamento dell'onorevole Rubini, il quale cerca di migliorare e chiarire la disposizione della legge sui lavori pubblici.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Emilio.

**Farina Emilio.** Dopo le parole chiare dell'onorevole De Nava è inutile che io mi dilunghi a combattere le considerazioni, che si sono portate in appoggio della soppressione

che la Commissione ha fatto dell'articolo 4º; mi limito ad una semplice osservazione. Fu detto che vi sarebbe confusione applicando due pesi e due misure alle ferrovie di antica concessione e alle ferrovie di concessione nuova.

Le ferrovie dell'antica concessione appartenevano a grandi società, e riguardavano interessi pubblici di grande importanza. Era evidente quindi che lo Stato non poteva abbandonare quelle ferrovie, e le doveva continuare a costruire per conto proprio.

Era inoltre impossibile il supporre che grandi Società potessero fare della concessione e del successivo abbandono una speculazione; ma qui noi abbiamo la possibilità dello speculatore, il quale chiede una concessione, senza sapere se l'esercizio della linea sarà utile o passivo. Avuta la concessione, lo speculatore eseguisce i lavori, vede che la ferrovia non va, l'abbandona, e chiede allo Stato che subentri in un'opera cattiva, pagandogli provviste ed opere, per modo che l'appaltatore se la caverebbe a buonissime condizioni e lo Stato sarebbe posto nella triste condizione di dover continuare la linea. Perchè, lo creda l'onorevole Gianturco, praticamente, quando i lavori di una ferrovia sono condotti ad un punto avanzato non si troverà Governo che avrà l'energia di dire: adesso non si fa più nulla. Lo Stato, dico, sarebbe moralmente obbligato di subingredire e di terminare la linea. Ma l'onorevole Gianturco ha detto anche: sarebbe un'ingiustizia e un'enormità che lo Stato si impossessasse anche delle provviste. Onorevole Gianturco, se queste provviste avranno un valore qualunque l'appaltatore se le porterà via; ma se egli le lascerà, vuol dire che non avranno valore di sorta, e allora non vi sarà nulla di enorme che lo Stato se ne impossessi.

Infine ogni enormità sparisce quando l'abbandono delle opere provviste si pattuisce come uno dei patti della concessione e pel caso in cui non si trovi alcuno che voglia comperarle.

Il concessionario faccia i suoi conti prima e consideri che uno dei patti del sussidio, è l'abbandono delle opere in caso di decadenza, faccia i suoi conti prima. Enormità vi sarebbe in una esosa interpretazione di un contratto; ma nulla di enorme può essere in un contratto a condizioni chiare e che mettono

a carico del concessionario assieme agli utili anche i pericoli della propria impresa.

La prego infine di por mente a una condizione gravissima.

Questa legge fu fatta per liberare lo Stato da tutti i pericoli, che gli erano derivati, in passato, dagli appalti e dalle costruzioni dirette. Se noi vogliamo togliere lo Stato da questi pericoli, com'è possibile obbligarlo a rilevare lavori che non ha neppure sorvegliati? Gli verranno tutte le liti, che gli venivano con le antiche imprese, con la differenza che il Governo contro le nuove imprese non sarà armato come era contro le antiche, perchè con le antiche aveva seguito i lavori che aveva esso stesso ordinati. Ora, invece, si troverà a lottare con impresari e speculatori le cui costruzioni e i cui lavori non avrà ordinato, nè avrà potuto dirigere, come in passato, perchè quello che prende una ferrovia per concessione non si obbliga a progettare ed eseguire i lavori sotto la direzione degli agenti governativi.

Quindi, noi queste costruzioni dirette dello Stato, che abbiamo voluto escludere con la legge attuale, le rammentiamo poi con la soppressione dell'articolo 4 del progetto ministeriale. Conseguentemente credo che sarebbe molto utile che il Governo mantenesse il suo articolo come lo aveva proposto, e, se non lo vuole mantenere, ed a peggio andare e sebbene io sia lontanissimo dall'approvarlo, accetti l'emendamento dell'onorevole Rubini.

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

**De Cesare.** Vorrei fare una breve raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, in ordine ad un fatto molto grave, che si viene verificando, per opera delle Società, a proposito delle ferrovie di tabella, le quali, per le leggi del 1885 e del 1897, avrebbero il diritto di prelazione, sia sulla costruzione, sia sull'esercizio di dette linee.

Mi sono iscritto sull'articolo quarto, perchè ho creduto che fosse questa la sede più adatta per rivolgere un tale invito all'onorevole ministro.

Entro subito in materia, e prendo argomento dalla ferrovia Francavilla-Manduria-Lecce, la quale è fra le linee di tabella, contemplate dalle leggi del 1897, e favorite dal presente disegno di legge.

Come l'onorevole ministro sa, quella ferrovia ha un Consorzio legalmente costituito,

e del quale è solerte presidente il nostro egregio collega, l'onorevole Gaetano Brunetti.

Questo Consorzio, prima di risolversi a chiedere la concessione di tale linea, interpellò le Società Adriatica e Mediterranea perchè il diritto di prelazione di queste Società alla costruzione e all'esercizio, è indiscutibile.

La Società delle Meridionali rispose che rinunziava al suo diritto, così per una cosa che per l'altra. Si fecero le stesse premure alla Società Mediterranea, la quale rispose che rinunziava alla costruzione, ma non all'esercizio, chè, anzi, ci teneva a valersi del diritto di prelazione per l'esercizio e chiedeva, oltre alla metà del prodotto lordo, il sussidio di tremila lire a chilometro, da parte del concessionario della costruzione. Il Consorzio rispose che rinunciava dal canto suo all'altra metà del prodotto lordo in favore della Società, ma questa tornò a insistere di volere per l'esercizio le lire 3000 a chilometro.

Ora io fo osservare all'onorevole ministro che, se mai questa pretesa della Mediterranea volesse e potesse accettarsi dal Consorzio, e a questo riuscisse di ottenere dal Governo il sussidio di 5 mila lire, dovrebbe darne 3 mila alla Società esercente, oltre alla metà s'intende, del prodotto lordo.

Ora io domando come, con due mila lire a chilometro, potrebbe il Consorzio costruire la linea. La Società si è ostinata su questo punto e, con nota del 7 gennaio ultimo, l'Ispettorato, comunicando la pretesa della Società al Consorzio, si esprimeva così:

« Da ciò consegue che il Consorzio dalla Signoria Vostra presieduto, ottenendo dal Governo la concessione della linea in parola, non potrebbe disconoscere il diritto di prelazione per l'esercizio che la Mediterranea intende di riservare, nè potrebbe in alcun modo pretendere che le condizioni a tale riguardo stabilite, subissero modificazione di sorta, perchè la legge del 27 giugno 1897, che considera questo diritto, si coordina appunto colla legge mentovata del 1885 per quanto riguarda le condizioni. »

Ora io domando all'onorevole ministro ed anche un po' alla Commissione ed all'egregio relatore, e caro amico mio, onorevole Chimirri, se questa condizione di valersi del diritto di prelazione possa accamparsi soltanto per l'esercizio, o se la concessione rimanga

integra solo quando una delle due grandi Società intenda di fare e costruzione ed esercizio insieme.

Altrimenti, ripeto, la condizione di queste ferrovie, che avrebbero dovuto essere costruite dallo Stato, e che ora dovranno soltanto esserne sussidiate, diverrà tale, che la loro costruzione potrebbe essere una cosa irrisoria.

Mi duole che non sia presente il mio amico Prinetti, autore della legge del 1897, perchè potrei avere anche da lui delle spiegazioni; ma è presente l'onorevole De Nava, che ebbe parte alla formazione di quella legge, ed anche da lui, come dal ministro e dalla Commissione, attendo delle spiegazioni, che valgano a rassicurare, non solo il Consorzio della ferrovia Francavilla Manduria-Lecce, ma altri Consorzi, che si trovino nella stessa condizione, che, se cioè dovessero cedere una parte del sussidio per l'esercizio, in omaggio a questa curiosa prelazione, non potrebbero mai veder costruite le loro linee.

Mi auguro che le risposte saranno esaurienti, assicurando il Consorzio che c'è giustizia per tutti, e che esso potrà mettersi all'opera tanto per costruire come per esercitare la linea, senza pericolo di trovare altri ostacoli sul suo cammino.

Il Consorzio ha fatto tutto ciò, che doveva, rinunciando ad ogni provento, e ottemperando così alla legge del 27 giugno 1897; la Mediterranea, dal canto suo, si risolva ad esercitare a queste condizioni, o ci lasci andare per la nostra via. Non chiediamo di più.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini, il quale ha presentato il seguente emendamento:

« In caso di decadenza della concessione ai termini dell'articolo 255 della legge 20 marzo 1865, allegato F', si procederà nel modo indicato negli articoli 251 e seguenti della legge stessa; qualora l'incanto riesca infruttuoso, il corrispettivo eventuale dovuto al concessionario si limiterà al valore delle opere e provviste esistenti, in quanto e nella misura che siano ancora proficuamente utilizzabili, anche senza riguardo alla loro primitiva destinazione, o, in caso di nessun valore attuale utilizzabile, a quello di semplice ricupero dei materiali ritraibili. »

**Rubini.** Io debbo far fare un passo indietro alla discussione e ritornare sull'argomento della decadenza della concessione quando il

concessionario abbandoni i lavori incominciati di una ferrovia od anche ad esercizio incominciato di essa, e che si tratti per lo Stato di rilevare o i lavori o la linea.

Dirò poche parole perchè non ho nessuna competenza giuridica, ma i dubbi sollevati in proposito a questa questione mi hanno convinto che tanto la soluzione proposta dal Governo come la negazione di questo provvedimento da parte della Commissione rappresentano due partiti eccessivi. Non è, come osserva l'onorevole Gianturco, una confisca a mio avviso quella che si ordinerebbe con la proposta fatta dal Governo nello articolo quarto.

Lo ha già detto l'onorevole De Nava: si tratta di patti liberamente assunti, d'impegni per coloro che devono mantenerli. Però è certo una disposizione molto dura che rasenta la crudeltà.

Ma d'altra parte è assai dura anche la condizione del Governo che deve pagare e rilevare delle linee mentre le opere non sono ancora ultimate oppure le linee stesse quando il concessionario crede che non vi è più convenienza a costruirle e ad esercitarle.

E dico ancor'io con l'onorevole De Nava che, sebbene nella legge non sia scritto l'obbligo per il Governo di proseguire i lavori, di attivare le linee, o di continuarne l'esercizio, secondo i casi, tuttavia il Governo praticamente si troverà nella condizione di far ciò, a meno che non si tratti di lavori appena iniziati. Perchè non sarà possibile assolutamente ad un Governo di resistere alle pressioni, che in quel momento gli farebbe l'opinione pubblica della regione, dove l'opera si fosse cominciata a costruire, o la linea fosse andata in attività.

Ora, se il Governo si trova in questa condizione, di dover rilevare la linea a prezzo reale, non per obbligo assoluto, ma per obbligo morale, è necessario di non metterlo nella condizione di rilevarla a prezzo non corrispondente a ciò, che egli rileva, sempre ricordando che si tratta di ferrovia in quel momento riconosciuta passiva.

L'onorevole Gianturco, l'altro giorno, faceva osservare che questo pericolo non è a temersi, dicendo che non si tratta di rilevare a prezzo di linea in esercizio, ma di rilevare a prezzo d'opera. E si ingegnò di dimostrare come, ad esempio, un ponte dovrebbe essere stimato. Ma appunto questo

criterio, secondo me, di prescindere dalla destinazione che fu riconosciuta vana, rende più pericolosa ancora la condizione, in cui si troverebbe lo Stato.

Si tratta, in brevi parole, se bene ho compreso l'argomentazione dell'onorevole Gianturco, di un sistema di stima a valore reale, anzi che a valore economico.

Perchè l'articolo 255, di cui si tratta, rimanda alle disposizioni dell'articolo 254, il quale dice che il prezzo da corrispondere sarà uguale al prezzo dell'opera eseguita e della provvista fatta, stimate indipendentemente dalla loro destinazione, sono stimate a prezzo reale e non a prezzo economico, che in tale caso sarebbe il vero o poco più. Ed allora nascerà il caso di dover stimare il ponte come tale, senza riguardo se sia o non sia utile, mentre esso o non avrà gli approcci o non potrà servire, o, se potesse servire, servirebbe a ben poco, e noi dovremmo pagarlo a prezzo d'opera, vale a dire come ponte fatto di muratura o di ferro, secondo la qualità del materiale adoperato.

Per queste ragioni propongo che in questo caso, quando le opere da rilevare siano ancora utilizzabili, più o meno, come tali, e fino al limite in cui siano utilizzabili convenientemente, il perito dovrà avere per guida nella sua stima questo valore del momento utilizzabile, probabilmente molto ridotto.

Quando, invece, l'opera non sia più utilizzabile come tale, il perito non deve stimare a prezzo d'opera, ma deve stimare a prezzo di disfacimento, dedotte le spese del disfacimento medesimo. Così, mettendo le cose a posto, si farà una condizione equa per tutte e due le parti; in quanto che non è giusto che il concessionario, il quale abbandona la costruzione della linea o la linea stessa, abbia a perdere tutto quanto egli ha speso, quando ciò che lascia ha ancora, o poco o tanto, un determinato valore, fosse pure il solo valore di disfacimento. Ma, d'altra parte, non è giusto di voler obbligare il Governo a voler rilevare al prezzo reale una determinata opera, che non è più utilmente servibile.

Non so se queste mie argomentazioni varranno a persuadere gli oratori che hanno parlato su questo argomento; ma credo doveroso richiamare l'attenzione della Camera sopra il pericolo che presenta la disposizione contenuta nell'articolo 254 della legge sui lavori pubblici,

affinchè esso non si ripeta anche per le nuove concessioni. L'onorevole Prinetti, come l'onorevole De Nava, hanno già detto nella seduta di sabato scorso, a quale esempio molto istruttivo si riferivano le loro obiezioni in argomento. Spero quindi che la Camera voglia accogliere il mio emendamento, qualora reputi che esso risolva convenientemente la questione.

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

**Curioni.** Circa quest'ultimo punto trattato dagli onorevoli Gianturco, Rubini e De Nava, dichiaro francamente che preferisco l'antico progetto ministeriale, che attribuisce allo Stato a titolo di magro compenso, mentre avrebbe diritto ad uno assai maggiore, tutto indistintamente il valore che può avere la ferrovia comprese le provviste.

Io credo di poter sostenere molto facilmente, e non soltanto per una disposizione rigorosa di diritto positivo, ma anche applicando il più largamente che si voglia i principî del diritto privato, la tesi opposta a quella dell'onorevole Gianturco.

Se si dovesse andare fino ad applicare in tutto il suo rigore il diritto civile, dopo che l'assuntore ha abbandonato la linea, dopo che si è tentato un doppio incanto, dopo che non si è trovato alcuno che abbia offerto neanche un soldo, è chiaro, e prova migliore di questa non v'è, che la linea rappresenta un esercizio passivo.

Ora il Governo che ha fatto la concessione avrebbe, secondo le norme del diritto privato, il diritto di rivalersi contro l'imprenditore su tutti i suoi beni presenti e futuri e sull'esercizio della linea per tutta la durata della concessione. Invece si contenta di prendersi questa linea che è una passività (e non pretende di farvi alcun lucro) in cambio dell'impegno, lo riconosca l'onorevole Gianturco, che esso Governo ha di continuare l'esercizio della linea.

Ma io avevo domandato di parlare per una questione che mi preme molto di più, e alla quale ha accennato l'onorevole De Cesare.

Tutti coloro i quali avrebbero intenzione di chiedere concessione di ferrovie, si fanno il quesito che si è fatto l'onorevole De Cesare: e poichè non è stato ancora risolto, e anzi il dubbio cresce per il testo della legge Prinetti del 1897, essi esitano a domandar la

concessione perchè temono che, dopo che avranno costruito la linea, le Società ferroviarie, mentre non hanno voluto esercitare il loro diritto di opzione per la costruzione, pretendano invece di valersene per l'esercizio, alle condizioni portate dalle convenzioni governative che, come ognuno sa, sono passive.

Anticipando la risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, credo che l'interpretazione non possa essere a favore delle Società ferroviarie.

L'articolo 6 della legge del 1885 (parlo soltanto delle convenzioni colla Mediterranea, perchè gli altri capitolati sono identici) dispone:

« Il concessionario ha prelazione per esercitare alle condizioni proposte da altri offerenti. »

Dunque: o vi sono altri offerenti che fanno date condizioni, ed allora le Società ferroviarie hanno obbligo di esercitare a tali condizioni: o non vi sono altri offerenti, cioè, in altre parole, l'assuntore della linea l'esercisce lui stesso, ed in questo caso le Società ferroviarie non hanno alcun diritto di opzione.

Almeno io così intendo la legge: e spero che l'onorevole ministro farà dichiarazioni che valgano ad acquietare tutti coloro che intendono di domandare le concessioni, se non si vuole anche con questo pericolo allontanare sempre più i capitali seri da siffatte speculazioni già così magre.

Tanto più che, come prima dissi, la legge Prinetti ha sollevato il dubbio colla disposizione dell'articolo 3, ultimo capoverso, dove è detto:

« Qualora le Società delle strade ferrate mediterranee, adriatiche e sicule, *avendone diritto, dichiarassero di volere assumere l'esercizio di qualcuna di queste linee o tronchi alle condizioni dei contratti e capitolati approvati dalla legge 27 aprile 1885, senza però domandarne la concessione, questa potrà essere accordata a privati o a corpi morali che ne facessero domanda.*

« In tal caso dovrà il concessionario sostituirsi allo Stato nei diritti e negli oneri che gli deriverebbero dai suddetti contratti. »

Si vede dunque che, fino da quando è stata fatta questa legge, le Società ferroviarie avevano avanzato quelle pretese cui ha accennato l'onorevole De Cesare, e la questione non era ancora stata risolta dal Ministero.

Ecco perchè nell'articolo 3 si è inclusa la

clausola « *avendone diritto* ». Ma il diritto non possono averlo per le ragioni che ho dette; e spero che in questo senso saranno le dichiarazioni che farà il Governo, e tali da facilitare l'esecuzione di questa legge. Poichè se il Governo lascerà il dubbio che le Società abbiano il diritto dell'opzione dell'esercizio senza optare anche per la concessione, a parte le altre difficoltà, è ben certo che fino al 1905 non ci sarà alcuno che domanderà la concessione di una linea.

**Presidente.** L'onorevole De Nava aveva chiesto di parlare per fatto personale: ma non essendo presente s'intende che vi rinunci.

### Presentazione di una relazione.

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

**Falconi.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione intorno al disegno di legge per concessione della naturalità italiana al principe Aslan D'Abro Pagratide.

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

### Si riprende la discussione del disegno di legge delle sovvenzioni ferroviarie.

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

**Chimirri, relatore.** L'argomento toccato dall'onorevole De Cesare è gravissimo. Ma, come egli stesso osservava, concerne la esecuzione della legge del 1885 per la parte che si riferisce al diritto di opzione concesso dalle Convenzioni alle Società ferroviarie.

Certo la Camera non può pronunziarsi in un senso o nell'altro; perchè, trattandosi di materia contrattuale, in caso di controversia la decisione spetta prima al Governo e poi al magistrato.

L'onorevole De Cesare ha fatto bene a porre la questione dinanzi alla Camera, affinchè il Governo messo sull'avviso, possa, nel fare le singole concessioni, provvedere in modo che le Società ferroviarie, se vogliono esercitare il diritto di opzione, l'esperimentino tanto per la costruzione quanto per l'esercizio, impedendo che esagerino il loro diritto mettendo ostacolo all'esecuzione di questa legge.

Venendo alla questione sostanziale, biso-

gna innanzi tutto circoscrivere la discussione, che è andata oltre i confini del disputabile.

L'articolo quarto del disegno ministeriale non esiste più.

La Commissione, d'accordo col ministro, l'ha soppresso; e poichè nessun deputato l'ha ripreso per conto proprio, non resta dinanzi a noi se non l'articolo sostitutivo presentato dall'onorevole Rubini ed a questo perciò si deve limitare la discussione.

Il tenore di questo articolo è la confutazione e la condanna dell'articolo quarto da noi soppresso.

Quest'articolo non si legge in alcuno dei precedenti disegni governativi; vi penetrò per iniziativa parlamentare con un voto che bene l'onorevole De Nava definì un voto di impressione.

Francamente io non credo che sia sistema cauto e corretto quello di modificare le leggi organiche dello Stato per via di emendamenti improvvisati nel calore del dibattito, e in occasione di una legge speciale, come questa che discutiamo.

Avrei capito che l'onorevole Rubini, impressionato delle conseguenze che, a parer suo, può produrre l'applicazione degli articoli 254 e 255 della legge sulle opere pubbliche, fosse venuto qui con un disegno di legge inteso a modificare in meglio quella parte della legge organica. Ma come è possibile introdurre in una legge di sussidii disposizioni contrarie e cozzanti con lo spirito e con la lettera della legge generale che governa tutte le concessioni di ferrovie all'industria privata? Com'è possibile modificarla esclusivamente in odio di quelle ferrovie che vogliamo favorire?

È opportuno che in una legge che si propone di dare efficacia alle disposizioni della legge 1887, si introduca una disposizione di questa natura la quale, per quanto sia attenuata nell'articolo sostitutivo dell'onorevole Rubini, rimane in sostanza una minaccia per quei capitali che si vogliono attrarre alla costruzione delle ferrovie secondarie? Mentre da una parte per attivarli si accrescono gli allettamenti, dall'altra, *in cauda venenum*, si propongono disposizioni che paiono fatte apposta per sviarli ed impaurirli. (*Interruzioni*).

Come vorrete voi che industriali seri, che enti morali (perchè qui si parla spesso di speculatori e si dimentica che sono gli enti morali ai quali di regola si dovrebbero fare

queste concessioni) espongano i loro capitali per simili rischiose costruzioni, se basterà un'infrazione, un'irregolarità nell'esercizio per spogliarli delle opere eseguite, che formano la garanzia dei sovventori?

L'articolo 4 del progetto era senza dubbio più grave dell'articolo sostitutivo proposto dall'onorevole Rubini, perchè con quello si legittimava una confisca bella e buona.

La ferrovia concessa e costruita con capitali privati diventa proprietà del costruttore. L'articolo 27 dello Statuto dice che tutte le proprietà, senza eccezione, sono inviolabili. (*Interruzioni*) In caso d'irregolarità o di violazione degli obblighi assunti, è giusto che il Governo confischi la cauzione che tiene luogo di penale; è giusto che dichiararsi, se occorre, la decadenza; ma non è lecito impossessarsi senza compenso della roba altrui.

L'onorevole Rubini ha compreso nelle sua equità che una simile disposizione draconiana non avrebbe trovato accoglimento e propone una nuova formula dell'articolo 4, della quale io francamente non intendo la portata; perchè dopo tutto è una specie di parafrasi dell'articolo 254 della legge sulle opere pubbliche.

Confrontandoli insieme io non trovo sostanziali differenze; se qualche cosa è mutato è a danno della tutela delle ragioni dello Stato. Fu detto che se era eccessiva la disposizione che determinava la confisca, non sarebbe meno pericoloso sopprimere l'articolo 4 e nulla sostituirvi.

L'operazione non è esatta, perchè sopprimendo l'articolo 4 restano in vigore le disposizioni della legge del 1865; per cui, in caso d'inadempienza agli obblighi assunti, il Governo agirà di fronte ai concessionari delle linee sussidiate nel modo stesso che agisce contro i concessionari di qualunque ferrovia pubblica.

In tali casi l'azione del Governo è disciplinata dalle disposizioni contenute nel capo quinto della legge sulle opere pubbliche. Infatti nell'articolo 224 si determinano le condizioni necessarie per ottenere la concessione. Colui che la richiede, insieme ai piani, ai profili, ai disegni deve presentare il piano economico, dimostrando che ha i mezzi occorrenti per costruire la linea e la utilità di essa.

Per ottenere la concessione occorre dunque una domanda seria e circostanziata, intorno

alla quale sono chiamati a dare avviso preventivo il Consiglio dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato.

Dopo tutto lo Stato, quando in base all'esame preventivo del progetto e del piano economico e sull'avviso dei Corpi tecnici, fa la concessione, altro non conferisce al concessionario se non il privilegio di costruire e di esercitare una determinata linea.

La concessione di codesto privilegio che allo Stato non costa niente, secondo il concetto della presente legge, lo esonera dall'obbligo delle costruzioni dirette; dunque chi più guadagna è lo Stato, non il concessionario.

Nonpertanto lo Stato concedente ha il diritto di vegliare perchè l'opera sia bene eseguita e regolarmente esercitata. Se il concessionario vien meno alle contratte obbligazioni, gli articoli 252 e 255 comminano, oltre la perdita della cauzione, la decadenza e la messa all'incanto dell'opera rimasta imperfetta o della ferrovia abbandonata.

Il nuovo articolo proposto dall'onorevole Rubini si riferisce anch'esso alle disposizioni della legge organica sopra mentovata, e vorrebbe soltanto modificare, ma in modo assai confuso, la seconda parte dell'articolo 254. Qui è detto che se riesce vuoto il primo e il secondo incanto, i concessionari decadono da tutti i diritti della concessione, e per conseguenza perdono il privilegio ed il sussidio, se trattasi di ferrovie sovvenzionate. Ritirato il privilegio ed il sussidio, lo Stato non avrebbe altro a pretendere. Ma poichè le ferrovie sono opere di pubblica utilità, e se non profitano al costruttore possono essere vantaggiose ai pubblici servizi ed alle popolazioni, ecco perchè l'articolo 254 riserva allo Stato la facoltà di continuare o no i lavori ineseguiti, di conservare le linee o abbandonarle.

L'onorevole Rubini dice che codesta facoltà si converta in un obbligo morale; e sia. Ma lo Stato che voglia disimpegnarlo non può rifarsene a detrimento del concessionario.

Se il Governo crede d'impossessarsi per pubblico interesse dei lavori incompiuti o della linea già costruita per continuarne l'esercizio in forza dell'articolo 254, forse si sostituisce a una speculazione sbagliata, ma fa sempre un buon affare.

Infatti in tal caso lo Stato non ha altro

obbligo se non quello di corrispondere ai concessionari non già il prezzo delle opere eseguite e delle provviste fatte, ma un equo e modesto indennizzo, dovendosi valutare indipendentemente dalla loro destinazione a giudizio di arbitri inappellabili.

Lo Stato deve in questi casi un corrispettivo, perchè non può impossessarsi della roba altrui senza pagarla, ma codesto metodo di stimare le opere e le provviste indipendentemente dalla loro destinazione è a tutto vantaggio dell'acquirente.

*Una voce a destra.* Si stimano ferri vecchi.

**Chimirri, relatore.** Peggio ancora di ferri vecchi; e questo a giudizio di arbitri, evitando i litigi e le perizie giudiziali, così nefaste al pubblico erario.

L'articolo sostitutivo dell'onorevole Rubini concede anch'esso al concessionario spodestato un equo corrispettivo, secondo il valore delle opere e delle provviste, come dice la legge, e vi aggiunge di suo queste parole « o, in caso diverso, a quello di semplice ricupero di materiali retraibili nella misura che siano proficuamente utilizzabili. »

Io non arrivo a comprendere il significato di codesto inciso, nonostante l'illustrazione fattane dall'onorevole Rubini nel suo discorso; per cui non vedo la ragione di sostituire una nuova forma incerta e nebulosa al disposto della legge organica che da oltre trenta anni disciplina la materia delle concessioni ferroviarie.

Oltredichè è da osservare che l'articolo sostitutivo contempla soltanto il caso di decadenza previsto dall'articolo 255 della legge 20 marzo 1865, allegato F'. Nel caso che una linea già costruita ed esercitata è lasciata in abbandono, e lascia senza sanzione l'altro caso di decadenza per non aver il concessionario intrapreso e condotto lodevolmente i lavori.

Ciò posto, non è facile mettere d'accordo l'articolo 4 dell'onorevole Rubini, con l'articolo 3 da noi votato. L'articolo 3 prevede il caso in cui la decadenza è pronunciata, nel corso dei lavori, l'articolo sostitutivo prevede invece la decadenza ad opera finita.

Come vedete, il meglio è di attenersi alle caute norme contenute nella legge organica del 1865. Simili leggi non si riformano per impressione, nè con proposte affrettate, le quali, sebbene fatte da uomini autorevolissimi ed ispirate da elevati sentimenti, hanno bisogno di lunga maturazione e devono venire

per iniziativa del Governo che più di ogni altro è in grado di misurare gli inconvenienti ed avvisare ai rimedi. (*Interruzione dell'onorevole De Nava*).

Dice l'onorevole De Nava che l'articolo 4 fu proposto dal Governo. Non facciamo qui inutili ipocrisie: l'articolo in origine fu proposto dall'onorevole De Nava in via di emendamento: la Camera lo votò nell'affrettata discussione di luglio; ed il Governo, volendo ripresentare il progetto senza notevoli mutazioni ve lo mantenne. Ma quando udì le gravi ragioni addotte dalla Giunta, il Governo consentì senza difficoltà che fosse eliminata una disposizione, la quale neutralizzerebbe gli effetti di questa legge con danno dell'erario e del Paese (*Bravo!*)

Perciò prego la Camera di mantenere intatte le disposizioni scritte nella legge sulle opere pubbliche avvalorate da trenta anni di esperienza.

Quando si legge l'articolo 254, noi sappiamo cosa v'è scritto e come deve interpretarsi.

La considerazione di un caso isolato, il quale nemmeno portò a dannose conseguenze, non può né deve indurci a prendere provvedimenti contrari ad ogni criterio di equità e di giustizia che ci allontanerebbero dallo scopo cui intende la legge, ch'è quello di sostituire la industria privata allo Stato nella costruzione delle ferrovie secondarie.

Voi stessi, onorevole De Nava e onorevole Rubini, avete riconosciuti e deplorati i danni delle costruzioni dirette da parte dello Stato.

Le difficoltà della finanza, i dissesti del bilancio vennero appunto da quelle costruzioni e non dal modo d'intendere ed applicare gli articoli 254 e 255 della legge del 1865. Dunque tagliamo il male dalla radice ed evitiamo di andare incontro a danni gravi ed effettivi per scongiurare immaginari pericoli.

Prego perciò la Camera di respingere lo articolo sostitutivo presentato dall'onorevole Rubini e di votare la nostra proposta, che è un richiamo alle disposizioni della legge organica la quale da 33 anni governa l'importante materia dei lavori pubblici. (*Benissimo! Bravo!*)

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole De Cesare e l'onorevole Curioni hanno

sollevata una questione gravissima: e veramente non sarebbe stato questo il luogo perchè non concerne la legge in discussione. Anzi della grave quistione, oltre all'onorevole De Cesare, mi aveva interessato con una lunga memoria l'onorevole Brunetti, poichè il caso si è precisamente presentato nella concessione della ferrovia Lecce-Francavilla. Dirò agli onorevoli colleghi De Cesare e Curioni che la questione non è risolta, e che anzi il Ministero sta studiando ed esaminando tanto la legge citata dall'onorevole Curioni, quanto l'articolo terzo della legge 27 giugno 1897. Ad ogni modo io posso assicurare la Camera che la questione medesima sarà in qualunque evento sottoposta ai Corpi consultivi del Governo.

Quanto poi alla soppressione dell'articolo quarto, l'onorevole relatore vi ha detto come esso fu intercalato nella legge: non fu di proposta governativa, ma lo si introdusse nella legge come emendamento dell'onorevole De Nava, l'anno scorso. Io, per deferenza all'approvazione fattane allora dalla Camera, riprodussi l'articolo nell'attuale disegno, ma esaurienti dimostrazioni fattemi dalla Giunta, per mezzo dei suoi illustri presidente e relatore, mi hanno persuaso ad abbandonarlo e chiedo anche alla Camera di accettarne la soppressione. (*Bravo! Bravo!*)

**Presidente.** Dunque l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbandona l'articolo quarto, e non accetta quello sostitutivo dell'onorevole Rubini. Lo mantiene, onorevole Rubini?

**Rubini.** Dopo le dichiarazioni contrarie del Governo e della Commissione io ritiro il mio emendamento; ma prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di fare studiare nuovamente la dicitura dell'articolo 254 della legge dei lavori pubblici: perchè ricordi la Camera che l'articolo prescrive che le opere siano stimate indipendentemente dalla loro destinazione, quindi pagate per il proprio valore intrinseco, mentre sono passive; e che è necessario, invece, di prescrivere che la stima si faccia anche soltanto a valore di disfaccimento, se le opere medesime non hanno più utilità come tali, o ne conservano soltanto una minima.

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

**Presidente.** Parli.

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Nessuna difficoltà, onorevole Rubini, di far studiare l'articolo, perchè le leggi non sono destinate

ad essere eterne. Quello, che posso aggiungere, è che nelle concessioni ci sono anche i capitolati; e, nel compilare i capitolati, si possono stabilire pei concessionarii molte condizioni, colle quali si può tener conto di ciò che ha detto l'onorevole Rubini. *(Bene!)*

**Presidente.** Allora veniamo all'articolo 5 del disegno ministeriale che è l'articolo 4 della Commissione:

« Nella legge di approvazione del bilancio di previsione del Tesoro si determinerà il limite dei nuovi impegni, che per le sovvenzioni che formano oggetto della presente legge, potranno assumersi nell'esercizio a cui il bilancio si riferisce. »

*(È approvato).*

#### Art. 5.

« Per gli effetti della presente legge è autorizzato nell'esercizio 1898-99 lo stanziamento di un fondo di lire 500,000 da iscriversi nel bilancio del Ministero del tesoro. »

Riguardo a quest'articolo, è stato presentato un emendamento aggiuntivo, dall'onorevole Giovanelli d'accordo colla Commissione. Esso è il seguente:

« Sono mantenute a favore delle ferrovie preaccennate le esenzioni accordate dagli articoli 5 della legge 29 giugno 1873, n. 1475 e 5 della legge 29 luglio 1879, n. 5002. »

Ma in seguito l'onorevole Giovanelli ha sostituito tale emendamento con un altro concordato colla Commissione, che è il seguente:

« Sono mantenuti a favore delle ferrovie contemplate da questa legge le disposizioni dell'articolo 5 della legge 29 giugno 1873, n. 1475. »

**Curioni.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Su che cosa?

**Curioni.** Ho proposto la soppressione dell'articolo 6 che ora diventa 5.

**Presidente.** Parli.

**Curioni.** Con l'articolo 6, ora diventato 5, si domanda uno stanziamento di 500,000 lire, da iscriversi nel bilancio del tesoro pel 1898-99.

**Chimirri, relatore.** No: nel 1899-900.

**Curioni.** Quando ho proposto questo emendamento, l'ho proposto sul testo della legge che diceva 1898-99; ma, anche modificata la legge a

questo modo, domando che l'articolo 5 o 6, come si vuol chiamare, sia cancellato. Perché non bisogna dimenticare che il sussidio chilometrico si concede alle ferrovie, una volta che esse siano in esercizio; non quando sono in istruttoria o quando sono in costruzione. Domandare, quindi, uno stanziamento di lire 500,000 nel bilancio del 1898-99, che sta per finire, o anche del 1899-900, che sta per cominciare, è assolutamente un fuor d'opera. Quando verrà la discussione del bilancio 1899-900, allora ne sarà il caso, in applicazione dell'articolo 4 della legge, che dice appunto che, ogni volta che si discuterà la legge del bilancio, si stanzieranno i fondi necessari per le linee, che dovranno cominciare in quell'esercizio a lucrare il sussidio.

Ma perchè vogliamo stanziare oggi questo fondo se è completamente inutile? *(Interruzioni).*

Procediamo almeno con regolarità nei bilanci.

**Presidente.** Avverto la Camera che, mentre il primitivo articolo 5, del quale ho dato lettura, dice: « Per gli effetti della presente legge è autorizzato nell'esercizio 1898-99, d'accordo fra Ministero e Commissione » si deve dire invece: « nell'esercizio 1899-900. »

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Avverto l'onorevole Curioni che questo articolo, nel quale si destina la somma di 500,000 lire da iscriversi nel bilancio 1899-900, non è per pagare (poichè, come si sa, si paga quando la linea è costruita), ma piuttosto per limitare le concessioni. È solo perchè il ministro possa dire a sè stesso: io non posso fare concessioni al di là di questa somma stabilita in bilancio.

**Presidente.** Pongo dunque a partito l'articolo 5: s'intende che coloro, i quali approvano la proposta Curioni, voteranno contro.

*(È approvato).*

Metto allora a partito l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Giovanelli concordato col Ministero e colla Commissione.

*(È approvato).*

Ora vengono due articoli aggiuntivi, l'uno degli onorevoli Clementini e Brunialti, l'altro dell'onorevole Credaro ed altri.

Ne dò lettura:

« Le disposizioni della presente legge non sono applicabili alle ferrovie a trazione elettrica.

« La concessione all'industria privata di queste ferrovie, se dipendente dalla concessione di un sussidio chilometrico per parte dello Stato, sarà regolata da apposita legge.

« Clementini, Brunialti. »

« Le disposizioni della presente legge sono applicabili alle ferrovie a trazione elettrica.

« Credaro, Castiglioni, Mezzanotte, De Felice-Giuffrida, Bisolati, Mazza, Costa Andrea, Casciani, Valle Angelo, Bonfigli, Gallini, Soggi, Galletti, Borsani, Aguglia, Sili, Giuliani, Calvanese, Torlonia Leopoldo, Monti Guarnieri, Cantalamessa. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti.

**Brunialti.** Ritiro il mio articolo aggiuntivo, con una semplice dichiarazione. Nel presentarlo non intendevo di oppormi a che fosse concesso un sussidio chilometrico anche alle ferrovie elettriche; ho espresso solo l'opinione che per le ferrovie elettriche avrei ritenuto più conveniente una legge speciale, in cui si prendessero gli opportuni provvedimenti per evitare che il Governo venisse a trovarsi un giorno di fronte alle ferrovie elettriche nella posizione in cui si trovano oggi certi Municipi di fronte alle Società del gas. Ma su questo punto le dichiarazioni del ministro mi hanno abbastanza tranquillato.

Il secondo scopo a cui miravo era quello che nella legge fosse inserita una precisa disposizione che la dichiaro, o pur no, applicabile alle ferrovie elettriche, perchè le dichiarazioni del ministro e della Commissione possono avere un grande valore morale e politico, ma non hanno il menomo valore giuridico. Ora, poichè il relatore ha dichiarato che accetta l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Credaro, non ho alcuna ragione di insistere nel mio articolo aggiuntivo, e lo ritiro ben lieto che una questione assai dubbia sia così chiaramente risolta.

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

**Credaro.** Il mio articolo aggiuntivo, al quale si sono poi associati altri colleghi, ha lo scopo

formale di togliere qualsiasi dubbio, che le nostre leggi, le quali sono state create per le ferrovie a trazione a vapore, non siano applicabili anche alle ferrovie elettriche.

Di fronte alle dichiarazioni esplicite, che hanno fatto il ministro dei lavori pubblici, il relatore e i deputati più autorevoli in questa materia, non ho altro da aggiungere.

Dichiaro però che non solo mantengo il mio articolo aggiuntivo, ma nel mio pensiero v'è questo, che la Camera, votando questo articolo aggiuntivo, intenda incoraggiare il Governo a proseguire negli studi per la trazione elettrica, che furono già iniziati.

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

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Come ho detto, d'accordo con la Commissione, accettiamo l'articolo aggiuntivo, non perchè sia veramente necessario, tanto più dopo le dichiarazioni esplicite fatte da me e dall'onorevole relatore, che io ritenevo avessero dovuto bastare. Ad ogni modo, ripeto, d'accordo con la Commissione accettiamo questo articolo, facendo però osservare che bisogna portarvi una piccola modificazione con l'aggiungere la parola: *anche*.

**Presidente.** L'onorevole Credaro accetta questa modificazione?

**Credaro.** Accetto.

**Presidente.** L'articolo aggiuntivo dunque degli onorevoli Credaro, Castiglioni e Mezzanotte ed altri, d'accordo con la Commissione e il Ministero, sarebbe così modificato:

« Le disposizioni della presente legge sono applicabili anche alle ferrovie a trazione elettrica. »

Metto a partito questo articolo aggiuntivo.

(È approvato).

Ci sarebbe un altro articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Marazzi, il quale l'ha presentato oggi. Poichè esso non porta le dieci firme, non potrò su di esso consultare la Camera se non è accettato dalla Commissione.

L'articolo aggiuntivo dell'onorevole Marazzi è il seguente:

« I Comuni e le Provincie, che sono in ritardo di due o più anni nel soddisfacimento dei loro debiti presso lo Stato per l'esecuzione di opere pubbliche, non potranno accordare sussidi e sovvenzioni a nuove ferrovie. »

**Chimirri, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Chimirri, relatore.** La Commissione apprezza il sentimento da cui fu mosso l'onorevole Marazzi. Ma egli comprenderà che non è questo il luogo ed il momento più opportuno per discutere una proposta, che metterebbe Comuni e Province in stato d'interdizione.

**Presidente.** Onorevole ministro...?

**Lacava, ministro dei lavori pubblici.** Per conto mio aderisco a quanto ha detto l'onorevole relatore. Se sarà il caso, l'onorevole Marazzi potrà presentare una proposta speciale; ma per ora lo prego di ritirare il suo articolo aggiuntivo.

**Presidente.** Onorevole Marazzi, Ella vuol parlare?

**Marazzi.** Io non posso insistere; il regolamento stesso non mi dà questa facoltà, dal momento che il relatore e la Commissione non accettano il mio articolo aggiuntivo. Ho voluto soltanto con esso richiamare l'attenzione della Camera sopra questo fatto, e cioè che le Province, gli Enti morali ed i Comuni hanno, alla data del 30 giugno dell'anno scorso, più di 74 milioni di debito verso lo Stato, che non vogliono pagare. (*Oh! oh!*) Come no?

**Fili-Astolfone.** Che non possono, non dica che non vogliono!

**Marazzi.** Ora io dico, prima che questi Enti morali mettano nei loro bilanci delle spese nuove, comincino a pagare i debiti vecchi, che hanno verso lo Stato; perchè altrimenti si finisce che lo Stato paga tutto, ed è molto facile essere liberali coi denari dei contribuenti e poi non pagare.

**Presidente.** Così sono stati approvati tutti gli articoli.

In altra seduta si procederà alla votazione segreta di questo disegno di legge.

### Interrogazioni.

**Presidente.** Prego gli onorevoli segretari di dare lettura delle domande di interrogazione pervenute alla Presidenza.

**Lucifero, segretario:** legge.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere con quale titolo e diritto il Regio commissario straordinario per la provincia di Milano, ge-

nerale Bava Beccaris, fece distruggere carte, registri, e quant'altro venne sequestrato nei giorni del maggio 1898 nelle abitazioni perquisite dalla Questura.

« De Cristoforis. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno, per sapere se non creda opportuno di usare dei mezzi di cui dispone il Governo per garantire gl'indumenti degli emigranti italiani che tornano in Italia.

E ciò a proposito del caso toccato al povero Pietro Litrico, il quale, caricati i suoi indumenti e quelli dei suoi figliuoli sopra un vapore della Compagnia Amburghese, da Buenos-Ayres diretto a Messina, non ha potuto più averli, malgrado i numerosi reclami fatti all'Agenzia generale della Compagnia a Napoli ed al questore della medesima città.

« De Felice-Giuffrida. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, per sapere se e come intenda di provvedere, almeno in linea amministrativa, alla difesa ed alla ricostituzione dei Monti frumentari.

« Stelluti-Scala. »

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

La seduta termina alle ore 18. 50.

*Ordine del giorno per la tornata di domani.*

1. Interrogazioni.

2. Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge « Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata. » (90)

*Prima lettura dei seguenti disegni di legge:*

3. Modificazioni ed aggiunte alla legge di pubblica sicurezza ed all'Editto sulla stampa. (143) (*Urgenza*).

4. Obblighi dei militari in congedo appartenenti al personale ferroviario postale e telegrafico. (144) (*Urgenza*)

5. Sui delinquenti recidivi. (145) (*Urgenza*).

*Discussione dei disegni di legge:*

6. Aumento delle Congrue 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) (n. 309 della 1<sup>a</sup> Sessione).

7. Costituzione in comune autonomo della frazione Bagni di Montecatini. (55)

8. Cessione definitiva di alcune aree marittime al Municipio di Palermo. (39) (già 260 della 1<sup>a</sup> Sessione).

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

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

11. Provvedimenti definitivi sugli Istituti di previdenza ferroviari (110) (246 della 1<sup>a</sup> Sessione).

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

13. Riforma del procedimento sommario. (15) (207 della 1<sup>a</sup> Sessione).

14. 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) (220 della 1<sup>a</sup> Sessione).

15. Modificazioni alla legge 19 ottobre 1859 sulle servitù militari. (108) (193 della 1<sup>a</sup> Sessione).

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

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

18. Provvedimenti circa la rappresentanza dei Collegi la cui elezione fu annullata per corruzione elettorale. (17) (n. 88 della 1<sup>a</sup> Sessione).

19. Modificazioni agli articoli 89 e 90 della legge elettorale politica. (48) (n. 90 della 1<sup>a</sup> Sessione).

20. Aggregazione del Comune di Bentivoglio alla Pretura di S. Giorgio di Piano. (30) (n. 243 della 1<sup>a</sup> Sessione).

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

22. Aggregazione del Comune di Escalaplano alla Pretura di S. Nicolò Gerrei. (53) (n. 262 della 1<sup>a</sup> Sessione).

23. Aggregazione dei Comuni di Solarussa, Zerfaliù e Siamaggiore alla Pretura di Oristano. (109) (n. 242 della 1<sup>a</sup> Sessione).

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

25. Modificazioni nelle norme che regolano le pensioni agli operai avventizi della Regia Marina (124) (*Urgenza*) (n. 148 della 1<sup>a</sup> Sessione).

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

27. Seguito della discussione sul disegno di legge: Polizia sanitaria degli animali. (93) (n. 131 della 1<sup>a</sup> Sessione).

28. 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. »

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

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

31. Autorizzazione di spesa per la pubblicazione dei documenti finanziari della Repubblica Veneta. (12)

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

