

CXX.

TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

Presidenza del Presidente **TECCHIO**.

SOMMARIO. — *Omaggi — Congedo — Comunicazione del bollettino sullo stato di salute del Sindaco di Napoli, conte Giusso — Relazione sui titoli dei nuovi Senatori Mezzanotte e Maiorana-Calatabiano, che vengono dal Senato convalidati — Prestazione di giuramento del Senatore Mezzanotte — Discussione del progetto di legge relativo a provvedimenti per costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno — Proposta del Senatore Torelli di rinviare a novembre la discussione di questo schema di legge, combattuta dal Senatore De Cesare — Considerazioni del Senatore Pepoli G. — Parole per fatto personale del Senatore De Cesare — Considerazioni del Senatore Zoppi, dell' Ufficio Centrale, del Relatore, Senatore Brioschi, e del Ministro dei Lavori Pubblici contro la proposta del Senatore Torelli, sostenuta dal Senatore Fenzi — Parlano ancora sulla stessa questione i Senatori Pepoli G., Brioschi, Relatore, Torrigiani, il Ministro dei Lavori Pubblici e il proponente, Senatore Torelli — La proposta Torelli non è approvata — Chiusura della discussione generale — Approvazione dell'ordine del giorno proposto dall' Ufficio Centrale, accettato dal Ministero — Approvazione dell'art. 1° — Considerazioni del Senatore Fenzi sull' art. 2° e sua proposta di sostituire nella tabella relativa la linea Faenza-Firenze a quella di Faenza-Pontassieve — Parlano intorno all'argomento il Ministro della Guerra, il Senatore Cambray-Digny, il Relatore e il Ministro dei Lavori Pubblici — Ordine del giorno del Senatore Cambray-Digny — Osservazioni dei Senatori De Cesare e Bruzzo — Approvazione dell'ordine del giorno proposto dal Senatore Cambray-Digny — Il Senatore Fenzi ritira la sua proposta — Raccomandazione del Senatore Finali relativamente alla linea Adriaco-Tiberina — Dichiarazioni del Ministro dei Lavori Pubblici — Approvazione dell'art. 2° e degli articoli 3° e 4° — Proposta perchè si tenga seduta domani, domenica, ammessa.*

La seduta è aperta alle ore 1 1/2.

Sono presenti i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici; successivamente intervengono i Ministri dell'Istruzione Pubblica, della Guerra e il Presidente del Consiglio.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Atti diversi.

Fanno omaggio al Senato:

Il Ministro dell'Interno, del *Calendario generale del Regno pel 1879*;

La Redazione della *Galleria Biografica d'Italia*, delle Biografie degli onorevoli Senatori Conforti e Rega;

L'ex-Deputato Ingegnere Agudio, di un suo opuscolo intitolato: *Il Sistema Agudio per vincere le forti pendenze coi treni ordinari delle ferrovie*;

Il Professore Senatore Boccardo, di un suo studio critico intitolato: *Le Banche ed il corso forzoso*;

Il Senatore Camozzi-Vertova, di una sua *Dissertazione sul Medagliere relativo alla storia moderna d'Italia*;

I Prefetti di Bari, Massa e Carrara e Ber-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

gamo, degli *Atti di quei Consigli provinciali del 1878*.

Il Senatore Della Gherardesca domanda un congedo di venti giorni, per motivi di salute che gli viene dal Senato accordato.

PRESIDENTE. In seguito all'ordine ricevuto ieri, la Presidenza del Senato ha domandato notizie della salute del conte Giusso, ed ha ricevuto questa risposta:

« I congiunti e gli amici del conte Giusso ringraziano sentitamente la Presidenza e il Senato per l'interesse mostrato pel conte, e trasmettono copia del bollettino medico firmato stamane:

« Ore 7 del mattino del 26.

« Il malato ha passato la notte con tranquillità; si mantiene il leggiero movimento febbrile. Le ferite, sebbene tuttora coperte, pure non presentano nessun sintomo contrario al buon esito delle medesime.

« Firmato: VALERI ».

Convalidazione dei titoli dei Senatori Maiorana-Calatabiano e Mezzanotte.

PRESIDENTE. Ora prego il signor Senatore Casati di voler dare lettura della Relazione della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori.

Senatore CASATI. Riferisco in nome dell'onorevole Senatore De Filippo:

SIGNORI SENATORI. — Con reali decreti del 13 corrente luglio vennero chiamati a far parte di quest'Alta Assemblea i signori comm. Salvatore Maiorana-Calatabiano e comm. Raffaele Mezzanotte, in base alle categorie 3^a e 5^a dell'art. 33 dello Statuto.

Le condizioni volute dalle accennate categorie trovansi accertate dai decreti reali di nomina dell'uno e dell'altro a Ministro Segretario di Stato e dai certificati che produssero entrambi di aver appartenuto per più di tre legislature alla Camera dei Deputati. L'età superiore a quarant'anni risulta del pari accertata dalle fedeli di nascita presentate dai nuovi nominati.

Onde la Commissione vi propone di convalidare la loro nomina a Senatori del Regno.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, la Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi Senatori propone la convalidazione della nomina a Senatore del comm. Salvatore Maiorana-Calatabiano.

Chi intende approvarla, è pregato di sorgere. (Approvata).

È pure proposta la convalidazione della nomina a Senatore del comm. Raffaele Mezzanotte.

Chi intende approvarla, è pregato di sorgere. (Approvata).

Giuramento del Senatore Mezzanotte.

PRESIDENTE. Risultandomi che nelle sale del Senato si trova il nuovo Senatore Mezzanotte, prego gli onorevoli Senatori Magliani e Prati a volerlo introdurre nell'Aula per la prestazione del giuramento.

(Introdotta nell'Aula il Senatore comm. Raffaele Mezzanotte, presta giuramento nella consueta formola).

PRESIDENTE. Do atto al signor Senatore Raffaele Mezzanotte del prestato giuramento, lo proclamo Senatore del Regno ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

Discussione del progetto di legge relativo a provvedimenti per costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno.

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno la discussione del progetto di legge relativo a provvedimenti per costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno.

Senatore MANZONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MANZONI. Proporrè al Senato di omettere la lettura preventiva del progetto di legge come si è sempre praticato quando si è trattato di leggi lunghe.

PRESIDENTE. Se nessuno muove difficoltà, s'intende accettata la proposta del Senatore Manzoni di prescindere cioè dalla lettura preliminare del progetto di legge, i singoli articoli del quale saranno letti di mano in mano nella discussione speciale.

È aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

Se nessuno domanda la parola nella discussione generale....

Senatore TORELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TORELLI. Io prendo la parola perchè forzato da profonda convinzione e, la prendo mal volentieri, sia perchè, non potendo convenire nelle conclusioni dell'Ufficio Centrale, ho il presentimento che pur passeranno anche senza il mio assenso, sia perchè è sempre spiacevole dividersi da amici coi quali mi sono sempre trovato d'accordo; ma è proprio il caso di ripetere l'antico adagio: *amicus Plato sed magis amica veritas*. La parte di Platone, compete naturalmente all'amico Brioschi, il Relatore: io sto colla modesta, e che compete a tutti quanti si trovano nella mia condizione, quella di amico della verità.

Il Senato ha deciso di cominciar oggi la discussione di questa legge, e sta bene, è nel pieno suo diritto; lo decise prima di avere la Relazione, è sempre però nel suo diritto esso di decidere, ed ogni Senatore di proporre la questione: se, dopo soprattutto che venne distribuita la Relazione, si abbia a discutere immediatamente, o, data l'importanza della legge, si debba dare un tempo maggiore di studiarla.

Or bene, io sono di questo avviso. Non è a dire che io non apprezzi le ragioni svolte nella Relazione, ed anche quel miglioramento che pur ne verrebbe, se l'ordine del giorno col quale l'Ufficio Centrale chiude la sua Relazione, dopo essere stato accettato, venisse poi fedelmente eseguito. Ma contrappesati nel mio modo di vedere e giudicare anche gli inconvenienti ai quali si andrebbe incontro seguendo l'altra via, ossia quella di una profonda discussione in merito sulla legge in tutti i suoi particolari, io credo che quegli inconvenienti sarebbero minori, epperò mi decisi di sostener quella tesi, ch'è evidentemente diviene pregiudiziale, ossia si converte in una proposta pregiudiziale, quella cioè che sia dato ai Senatori il tempo conveniente a che possano studiare la legge.

Questa legge, gravissima sotto molti rapporti, unico e nuovo esempio finora d'una legge che impegna l'avvenire di 15 anni, che potrebbero però divenire 20 e forse 30, che vincola i Bilanci di tre successive legislature, ammesso che ognuna avesse la durata intera concessa dallo Statuto, questa legge formò l'oggetto di

studio per i signori Deputati da un anno e mezzo e che richiese nella Camera elettiva 40 e più sedute; questa legge noi la dovremo discutere in realtà, senza che siavi stata nemmeno la possibilità di studiarla, ed in pochi giorni?

Nessuno v'ha fra di voi che non comprenda perfettamente che, o si vuol discutere proprio nella sostanza, ne' suoi particolari, ed allora è indispensabile il prepararsi, e volendo accordare anche solo un decimo del tempo che rimase allo studio presso i Signori Deputati, conviene rimandare la discussione a novembre, o si vuol cominciare ora, e questo vale come non discuterla e dire l'approviamo tal quale. I discorsi che si vorranno fare saranno più o meno accademici, ma ad un risultato veramente pratico non potranno venire perchè allora condurrebbero a cambiamenti, e non si avrebbero nè i vantaggi dell'uno nè quelli dell'altro sistema.

Il concetto della conclusione nel senso di accettare la legge tal quale è chiaramente indicato dal fatto che nessuna innovazione venne introdotta nel testo dall'Ufficio Centrale, che chiude anzi la sua Relazione colle parole che, *inspirandosi a considerazioni d'alta convenienza politica ed economica, passa alla discussione degli articoli*.

Coerente a questo principio, il Relatore non toccò assolutamente nulla di quello che risguarderebbe la sostanza della legge, se, cioè, anzitutto quella rete era stata informata da principî di giustizia, da bisogni veri e reali; se i sacrifici potevansi dire compensati dai vantaggi sperati; se i preventivi presentavano qualche garanzia, per quanto anche lontana, che pur si potesse sostenere anche entro limiti larghi che la spesa sarebbe stata su per giù in quei limiti; se eravi pure qualche garanzia da parte degli autori dei progetti, cosa infine l'Italia doveva aspettarsi da un sì enorme sacrificio che di certo va ad assumere, poichè non bisogna illudersi, le strade di ferro ben concepite ed opportune, quando cioè rispondono a veri bisogni, recano prosperità e fortuna, ma quando non rispondano a' bisogni, siccome sono costosissime, possono condurre all'effetto opposto, divenire di altrettanto peso allo Stato, ossia richiedere esse, stesse per vivere nuovi sacrifici. L'onorevole Relatore e l'Ufficio Centrale, ammessa la massima che meglio convenisse accettarla tal quale per alta convenienza politica abbandonarono quell'esame

e concentrarono tutta la loro attenzione a quell'unico rimedio che ancora rimaneva, quello di formulare un ordine del giorno che spiegasse bene il da farsi ogni anno rapporto all'esecuzione di questa legge, e concludono *invitando il Ministero a voler, fino dal corrente anno, sottoporre all'approvazione del Parlamento il prospetto degli impegni da assumere e delle somme da stanziare nei Bilanci annuali, preparato per modo che dia soddisfazione agl'intendimenti sopra espressi.*

Dato questo punto di partenza, la risoluzione dell'Ufficio Centrale era logica; esso sentiva evidentemente l'assoluta impossibilità di entrare nelle particolarità della legge, nelle viscere della questione come suol dirsi, perchè una relazione simile avrebbe richiesto più settimane anche ad un individuo rotto alla materia ed uso ad intraprendere lavori seri e a condurli a termine in tempo relativamente breve, come il Senatore Brioschi; ma nel nostro caso l'avverbio *relativamente* includerebbe molte settimane.

Lumi per una discussione particolareggiata noi non ne troviamo nella Relazione, e quindi torna in campo il dilemma: o rinunciare a questa, o accordarci noi stessi il tempo dovuto per studiarla.

Opinando io, e lo dico senza esitanza, per questo secondo partito devo naturalmente darne la ragione.

Considerazioni di alta convenienza politica ed economica consigliano, ci dice l'Ufficio Centrale ad adottare la legge tal quale, salvo quel miglioramento che esso ideò e che ho accennato. Permettete che prenda ad esame, sebbene brevemente, le ragioni nell'uno e nell'altro senso, e comincerò con quelle che si riferiscono all'effetto che può e deve attendere dall'ordine del giorno.

Voi sapete tutti quale efficacia si possa attribuire agli ordini del giorno; ormai l'esperienza è di lunghi anni; non dirò certo che tutti siano rimasti lettera morta, ma indubbiamente il maggior numero; e ne volete voi un esempio rapporto ad una legge che partì precisamente dall'iniziativa del Senato, quella relativa al bonificamento dell'Agro Romano?

Dopo votata la legge, la Commissione, visto i molti ed accurati studi che erano stati già

fatti da tecnici valenti propose il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, per facilitare e rendere più spedita l'esecuzione di questa legge, confida che il Ministro dei Lavori Pubblici vorrà tener conto dei lavori eseguiti dalla Commissione governativa del 1870 per il Bonificamento dell'Agro Romano. »

Ebbene, venuto al Ministero l'onor. Deputato Mezzanotte nominò, come voleva la legge, un ingegnere capo il quale per prima cosa cominciò gli studi particolareggiati *ex novo* assumendo personale a lui gradito, ma senza curarsi dei molti lavori che si erano fatti, quelli precisi ai quali alludeva l'ordine del giorno votato dal Senato ed accettato dal Ministero.

È vero che nel caso della presente legge la sorveglianza sarebbe più oculata, e molti sarebbero gli interessati a che un ordine del giorno accettato venisse mantenuto; ma in ogni caso non può cambiare il sistema, la gran rete rimane qual'è. Voi converrete che io almeno non posso avere questa gran fiducia nell'ordine del giorno.

Passo ora all'altro argomento, quello *del alta convenienza politica ed economica.*

Mi pare perfettamente inutile il parlare come si dice velato, dacchè nei giornali e fuori, dirò quasi universalmente da chi si occupa di questa materia, se ne parla senza ombra di velo; in sostanza si dice che il Senato, avendo sostenuto quella guerra che sostenne rapporto alla legge sul macinato, si è creato dei nemici e che non conviene che spinga poi troppo.

Questo ragionamento parte dal supposto che realmente si siano creati questi numerosi nemici. *Convinzione per convinzione* tanto vale quella che crede una buona cosa l'abolizione totale del macinato, quanto quella che la reputa pericolosa perchè ci conduce a mali molto peggiori di quelli che arreca il macinato. In questioni di questo genere non sono nè possono essere le personali convinzioni che decidono ma devono essere i fatti, le prove, le cifre ben constatate, e che queste parlino un linguaggio ben chiaro ve lo prova la nessuna dimostrazione, o certo, parziale ed ignorata, quando si annunciò quella legge, ve lo provano poi in modo più esplicito le petizioni stesse inviate al Parlamento perchè il macinato non

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

si abolisse, se per questo dovevansi imporre altre tasse. Ora questa specie di malcontento contro il Senato che si vuole ammettere è cosa asserta sì, ma non provata.

Questo anzi prova come in Italia domini un retto buon senso che travede come, o il macinato si toglie senza nuove imposte, ed allora è un beneficio davvero, o si devono aumentare le altre e crearne di nuove per colmare il *deficit*, e allora è meglio stare ai primi danni, poichè se non altro le antiche imposte hanno già superato il primo e più difficile passo, quello di assidersi e di sistemarsi. E se voi consultate i Bilanci, vedrete come non vi si arrivò che con graduale progresso; ebbene, questa via dovrebbero pur ripeterla le nuove imposte, e le popolazioni si troverebbero sempre sotto questa spada di Damocle di continuo aumento d'imposte.

Ma se anche vi fosse esagerazione in quanto riguarda la legge del macinato, si dice, non vi è rapporto alla legge delle ferrovie. Anche accontentando moltissimi, se non si accorda, ne seguirà un generale malcontento e si prenderà ad accagionare il Senato di mala voglia verso le popolazioni. Certo che il progetto è combinato, dirò così, furbescamente.

Si sono presi veri bisogni reali e bisogni di maggior comodo e perfino di lusso, e si amalgamarono assieme onde si votassero tutti, qualunque fosse il grado di utilità o bisogno. Si fece come chi dicesse ad un affamato: io ti voglio bensì dare un tozzo di pane perchè estingui la tua fame, ma a condizione di poter dare a quest'altro delle leccornie e dei dolci perchè non ha più fame, ma gli accomodano quelle. È evidente che l'affamato piega tosto il capo, e come non pensa che alla sua fame, vuol subito essere soddisfatto.

Ma si può chiedere se questo sistema che è certo furbo, è anche giusto. E pare che si dovrebbe dividere gli affamati dai bene pasciuti, nel nostro caso le provincie alle quali non fu concesso mai nulla, mentre invece si chiamarono sempre nelle spese per le altre. Giustizia in tutto ed anzitutto. Ma poi è egli vero che non vi siano che amici di questa legge? Il numero dei dissidenti espresso dalla minoranza nella Camera dei rappresentanti vi dice già che nello stesso centro della nazione, che è il Parlamento, vi sono avversari, ed a questi, credetelo pure, corrispondono ben molti anche

fuori delle aule del Parlamento ed in molti, ma molti paesi d'Italia.

Io voglio ammettere che fatto il confronto colla legge del macinato, questo abbia più aderenti che la vorrebbero subito e tal quale, ma non state a parlare di universalità de' cittadini, di grave malcontento se non si facesse.

Io non posso accordare alla ragione *della convenienza politica* quell'alto grado che le accorda l'Ufficio Centrale.

Ora permettetemi due ultime brevi considerazioni che riguardano più specialmente il Senato, dirò, come corpo conservatore.

Sino ad ora il paese è sempre stato assuefatto a vedere che il Senato approfondisce con studi severi le leggi, e precisamente in ordine all'importanza che esse hanno; potrà dire altrettanto di questa, la cui importanza, sotto molti rapporti, è pur grandissima?

Quando, quasi atterrito, il pubblico apprendeva che si scioglievano questioni gravissime sui due piedi senza ombra di studi preparatorî che giustificassero le risoluzioni, quando per mettere d'accordo dissidenti fra due linee si decretavano e l'una e l'altra linea gettando sulla bilancia dello Stato 30, 40 milioni di più, anzi somme assolutamente ignote, cosa si diceva da molti? Speriamo nel Senato: il Senato esaminerà con più calma.

Ora corrispondiamo noi a questa aspettativa? Stanno o non stanno i fatti che io ho addotto, e come non volete che stia anche l'osservazione del pubblico, ed ora la sua disillusione, e quindi la menomata fiducia, la menomata stima nel medesimo?

Vengo all'ultima considerazione.

Un esempio simile di una legge che impegna il futuro per 15 o 20 e forse più anni per opere determinate, e che seguono anch'esse il progresso dei tempi, non si è mai dato certo nel nostro Stato, ma non crederei in nessun altro retto a sistema costituzionale. A me pare evidente che è un'invasione che una legislatura fa sulle future, e la fa senza che la natura delle opere lo esiga quale inevitabile conseguenza, potendosi bensì ideare norme generali come si fece in Francia ora con quelle linee tassative, indeclinabili e senza averle punto studiate.

Ora, credete voi che questa invasione nel campo delle future legislature non verrà rile-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

vata e criticata a suo tempo dalle stesse future legislature?

Ma contro chi credete voi che si griderà, a chi si attribuirà il maggior torto, forse alla Camera dei Deputati? No di certo, la Camera dei Deputati, dopo cinque anni di vita, deve morire, si scioglie l'ente morale che prende rango dal numero che occupa nella serie delle legislature, più non esiste, e nel 1881, ammesso che visse per intero gli anni accordati dallo Statuto, questa Camera, la XIII in ordine progressivo, cesserà di esistere e subentrerà la XIV, poi la XV e così via.

Or bene, io credo che innumerevoli saranno gli incagli che avranno Ministero e Camera nell'esecuzione di quella legge elaborata con tanta fretta; in cui si passò da 4000 a 5000, poi a 6000 chilometri, da 800 milioni ad un miliardo e 300 milioni di spesa, senza che nessuno poi sappia realmente dire se non saranno anche due miliardi.

Or bene, non è alla XIII Camera che si darà il torto di quegli incagli, alla Camera che ha cessato di esistere, ma al Senato, Corpo che non perisce; cambia i suoi individui che lo compongono e di questo si incarica la morte, ma come ente morale non perisce; l'Italia ha contato 13 Legislature e 13 Camere, ma un solo Senato.

Desso si dirà, doveva salvaguardare anche gli interessi della Camera elettiva e non permettere che per molte, ma molte si occupasse in anticipazione il terreno come si fece con questa legge, che pur meritava sì serio esame e non si volle fare.

Per tutti questi motivi io conchiudo chiedendo che si voglia dar tempo ai Senatori di studiare questa legge, e che la discussione si faccia nel prossimo venturo novembre.

PRESIDENTE. Il signor Senatore De Cesare ha la parola.

Senatore DE CESARE. Signori Senatori: Risponderò brevi parole all'on. Senatore Torelli, sostenendo una tesi opposta.

Il presente disegno di legge è l'adempimento di un'antica promessa sanzionata con legge nel 1865 e con un atto solenne del Ministero La Marmora, di cui faceva parte l'esimio Senatore Torelli.

L'onore del primo disegno è dovuto al mio amico il Senatore Jacini, il quale si associò ad

un'altra promessa nel 1867, ripetuta poi nel 1870 dal Ministero Lanza-Sella, e splendidamente illustrata nell'altro ramo del Parlamento dall'onor. mio amico il Deputato Bonghi. Le popolazioni aspettarono 14 lunghi anni per vedere commutata in legge l'antica promessa del Governo; e sancita la legge, dovranno aspettare ancora altri 21 anni per vederla attuata.

A misura che il tempo è passato, sono cresciuti i desiderî delle popolazioni, desiderî divenuti irrefrenabili dopo l'esempio dei civili Governi di Europa intesi a sistemare, unificare, ampliare e compiere le loro grandi reti ferroviarie.

Originarono forse da ciò le 664 petizioni inviate alla Camera dei Deputati dalle provincie e Comuni del Regno, e le altre 45 indirizzate al Senato, onde vedere completata la nostra rete ferroviaria.

Siccome resi sempre omaggio alla verità e fui sempre seguace della massima « *amicus Plato sed magis amica veritas* », non tacerò per questo di palesare che il presente progetto di legge avrebbe bisogno di parecchie correzioni sostanziali, di molte dilucidazioni, e forse anche di aggiunte in talune parti e di restrizioni in altre. Non tacerò che parmi un mezzo pericoloso e contraddittorio quello di emettere un titolo speciale ammortizzabile in 75 anni, e che fa parte nello stesso tempo del debito consolidato, soprattutto dopo l'infelice esperimento fatto in Francia.

Oltracciò io prevedo che il Governo finirà coll'assumere la costruzione di tutte le strade progettate a totale carico dello Stato; e non ostante le delegazioni, le provincie e i Comuni daranno il loro concorso del decimo e del ventesimo nella spesa di costruzione e di armamento come lo diedero gli altri Comuni per la ferrovia del Gottardo. Da parecchi anni vedo sempre segnato nel Bilancio il rimborso di questa spesa senza che nessuno finora abbia rimborsato un centesimo allo Stato. Io prevedo pure che la spesa del costo totale dei 6020 chilometri di strade ferrate da costruire sorpasserà di gran lunga i 1489 milioni preveduti.

L'esempio delle ferrovie sinora costruite, e soprattutto delle Calabro-Sicule, conferma le mie previsioni. Io prevedo pure che queste strade non saranno fatte in 21 anni; all'uopo auguro a tutti i Senatori di poterle vedere com-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

piute in 30. Prevedo infine che Governo e Parlamento dovranno tornare a riesaminare la convenienza della costruzione di parecchie strade nell'avvenire, ammaestrati dall'esperienza di certe altre che non daranno in compenso neanche le spese di esercizio.

Nel lungo periodo adunque di 30 anni, sia pure sicuro l'onore. Torelli che a questa legge se ne aggiungeranno molte altre, non solo per variare l'andamento delle linee secondarie, ma per correggere eziandio gli errori commessi, per aggiungere altre strade ora reputate poco utili, o per sopprimerne altre per le quali si saranno incontrate grandi difficoltà. E per vero dire, quando penso che di 87 linee della quarta categoria ve ne sono 49 che non hanno neppure l'ombra di uno studio; quando penso che delle linee della terza categoria non si è fatto ancora nessun progetto; quando penso che la natura geologica del suolo per dove devono passare le strade ferrate, non si è studiata affatto; mentre parecchi esempi delle Calabro-Sicule e dell'antica linea di Conza abbandonata dovrebbero insegnarci quanto è necessario lo studio geologico del suolo: io sono costretto a ripetere che dopo molti pentimenti sarà un ben di Dio se codeste strade progettate si faranno in trent'anni.

E, in così lungo periodo di tempo, anche senza questo progetto, le nuove strade ferrate bisogna pur farle; e se mai l'Italia non avesse il modo e la potenza di costruirle, io dispererei delle future sorti economiche del mio paese.

In vista delle accennate difficoltà, dovrei essere del parere dell'onore. Senatore Torelli. Ma no; prima, perchè sono convinto che su questa legge si tornerà più e più volte.

In secondo luogo, perchè dopo tante promesse e per sì lungo tempo ripetute alle popolazioni; dopo 47 giorni di vivace discussione nella Camera dei Deputati; dopo settecento petizioni indirizzate ai due rami del Parlamento dalle Provincie e dai Comuni del Regno per il compimento della nostra rete ferroviaria, io dico che questo progetto ha mutato il suo aspetto ed ha assunto un vero carattere politico.

Ora, il Senato che è il primo Corpo politico dello Stato, il Senato non può ritardare l'approvazione di questo progetto di legge. I grandi

bisogni dei popoli si soddisfano e non si discutono; e questo progetto è la più alta espressione dei bisogni delle nostre popolazioni.

Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

Senatore DE CESARE. Il Senato, senza dubbio, vedrà che, se noi ci opponemmo e ci opponiamo alla riduzione delle imposte esistenti; se noi, lungi dal chiamare trasformazione d'imposte l'accrescimento di esse; se noi stiamo fermi in questo principio di giustizia, egli è in vista delle spese che crescono di giorno in giorno, e questa è la più rilevante.

Per essere dunque conseguenti a noi stessi ed alle nostre idee, se da un lato non vogliamo riduzioni di imposte, dall'altro bisogna pur concedere l'equivalente in parte delle imposte; bisogna accordare quei vantaggi che sono universalmente reclamati dalle nostre popolazioni.

Io spero che il Senato vorrà respingere qualunque proposta di rimandare ad altro tempo questo progetto di legge; io confido che vorrà votarlo in quella guisa che l'ha proposto l'Ufficio Centrale.

In tal guisa ai luminosi esempi di giustizia, di preveggenza e di fermezza dati finora dal Senato, si aggiungerà anche questo, e le sue benemerienze verso la patria cresceranno a mille doppi.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Pepoli ha la parola.

Senatore PEPOLI G. Signori Senatori. Egli è dal giorno in cui è stata distribuita la Relazione del Senatore Brioschi che io domando a me stesso: debbo prendere la parola, o debbo serbare il silenzio?

Se mi consiglia a tacere il timore che le mie parole tornino importune al Senato, avendo lungamente abusato della benevolenza sua nella discussione del macinato, mi sprona per contro a parlare il sospetto che i miei Colleghi potessero per avventura accusarmi di essere poco coerente a me stesso, accettando in silenzio una legge che aumenta considerevolmente le spese. Dimenticherei in simil guisa la preziosa lode di essere logico nei miei apprezzamenti, che il Senatore Cannizzaro mi diresse pur combattendo le mie idee in una precedente tornata.

Sciolsi il dubbio riserbandomi di dire brevissime parole, è formulando una semplice dichiarazione.

Ho cercato di studiare attentamente la Re-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

lazione dell'onorevole Senatore Brioschi, sperando trovare in essa la risposta ad alcuni dubbi che turbano, oso dirlo, la mia coscienza.

Sventuratamente codesta Relazione non ha fatto la luce al mio spirito ed io sono rimasto nelle tenebre come prima. E, non sperando che, come a San Paolo, un lampo ed un tuono sulla via di Damasco possano immediatamente farmi mutar proposito, ho dovuto cercare di rendermi, nel breve tempo possibile, ragione di questo progetto di legge.

Confesso invero che in primo luogo ciò che mi turba l'animo è il timore che con questa legge noi non facciamo per verità quel salto nel buio a cui accennava nell'altro ramo del Parlamento l'illustre Capo dell'Opposizione di Sua Maestà. E parmi che questo mio timore sia giustificabile, se per poco si pensa che si tratta d'impegnare per un miliardo e mezzo il Tesoro dello Stato, e forse più poichè l'esperienza ci ammonisce che le spese ferroviarie lungo la via ingrossano. Per tranquillare l'animo mio sarebbe stato necessario che io avessi potuto rendermi conto delle conseguenze pratiche di questa legge. Debbo dirlo? Ho cercato inutilmente nella Relazione del Senatore Brioschi gli elementi indispensabili a questa dimostrazione.

Gli onorevoli Ministri e l'onor. Relatore dell'Ufficio Centrale parlano sempre dei 60 milioni necessari per le nuove costruzioni, ma essi dimenticano di dirci con quali fondi speciali faranno nell'avvenire fronte alle spese di esercizio. Che vale il dissimularlo? Se noi consultiamo attentamente i quadri statistici delle nazioni sorelle, che si riferiscono alle ferrovie, noi vediamo che le spese lorde per chilometro non sono sufficienti a sopperire alle spese di esercizio su molte linee, e specialmente su quelle di seconda categoria. Che sarà poi di quelle di terza o di quarta?

Ciò a mio avviso costituisce un fatto gravissimo; è un fatto che merita di essere attentamente esaminato e discusso.

Il Senatore De Cesare diceva non mi preoccupo di ciò....

Senatore DE CESARE (*interrompendo*). Vi è l'articolo 32.

Senatore PEPOLI imperocchè il Senato ha provveduto al pericolo rifiutandosi di scancellare le grosse imposte, e soprattutto quella del macinato.

Io, o Signori, non ho d'uopo di dire che non divido quest'opinione, e credo che neppure gli onorevoli Ministri saranno d'accordo coll'onorevole preopinante, imperocchè cadrebbero in contraddizione con loro medesimi se essi per avventura opinassero che per attuare questa legge non si possa nè si debba abolire il macinato.

E per togliere e dissipare qualunque equivoco e rompere le apparenze di una concordia di idee che non esiste, confido che dal banco dei Ministri verrà una dichiarazione esplicita e franca che quella non è la politica che essi intendono seguire.

E qui debbo esprimermi lo stupore che ho provato leggendo come l'onorevole Brioschi invochi in appoggio alle sue conclusioni quei medesimi argomenti che l'Ufficio Centrale per l'abolizione del macinato, e di cui egli è tanta parte, ha adoperato per combattere la legge proposta dal Ministero.

Non dichiarò forse l'onorevole Saracco che una legge che comprometteva il pareggio delle Finanze doveva essere considerata dal lato finanziario piuttosto che dal lato politico?

Ed ora a fronte di una legge che impegna il tesoro per l'enorme cifra di un miliardo e mezzo, potevano l'onorevole Relatore e l'onorevole De Cesare lasciare in disparte la questione finanziaria ed invocare esclusivamente la questione politica? Accogliendo l'invito sarebbe coerente, logico il Senato? E proseguendo nel raffronto, non dichiarò pure l'Ufficio Centrale che l'abolizione della tassa del macinato, il voler determinare a scadenza fissa l'abolizione di un'imposta, era un partito dissennato? E non sarà forse egualmente oggi a fior di logica, dissennato un progetto che impegna, che ipoteka per venti anni l'avvenire! Può l'onorevole Brioschi affermare che le Finanze dello Stato saranno in grado di far fronte agli impegni assunti, senza che il Ministro sia costretto inesorabilmente a ricorrere a nuove e rovinose imposte? Senza che egli sia costretto a mantenere o a prorogare la tassa del macinato?

Io porto opinione che bisogna commisurare le spese alle rendite, non le rendite alle spese, e che si debba spender ciò che si ha, non ciò che si pretende di avere, e non credo che a questi principi noi dobbiamo venir meno anche

quando si tratta di domandare l'approvazione d'una legge ferroviaria....

Senatore DE CESARE (*interrompe*).

Senatore PEPOLI G.... Ci sarà nel Bilancio, onorevole De Cesare, tutto ciò che Ella vuole e che Ella crede, ma siccome io stimo che il Parlamento deve deliberare cose serie e cose pratiche, io non posso ammettere che si dica alle popolazioni d'Italia, come Ella vorrebbe, noi faremo la tale e la tal altra linea in tale e tale determinato modo, per poi venire dopo a dire: noi non possiamo costruire i tronchi ferroviari promessi, noi non possiamo mantenere la nostra parola, perchè le nostre promesse furono improvide, inconsulte. Creando delle grandi illusioni per distruggerle poi, noi gettiamo me lo consenta l'onorevole De Cesare, il mal seme di gravi perturbamenti.

L'onor. Senatore De Cesare nel suo discorso diceva che le popolazioni aspettano con grande impazienza questa legge, che i grandi bisogni dei popoli debbono essere approvati, non discussi.

L'onorevole preopinante ammette quindi che il presente progetto di legge risponda a quei grandi bisogni, e che si debba conseguentemente da noi ammetterlo senza discutere.

Ma l'onorevole De Cesare non venga allora a mettere in dubbio le serietà delle nostre deliberazioni, non venga ad augurare ai suoi Colleghi di vivere fino a tanto che le promesse saranno adempiute, che le linee ferroviarie citate saranno costrutte, non venga a far balenare colle sue parole nella coscienza del popolo italiano il dubbio che i suoi legislatori lo pascano di promesse vaghe, indeterminate. Non inviti per carità dal suo scanno di Senatore i Colleghi a dar un voto favorevole alla legge, affermando che i paurosi dell'avvenire possono tranquillamente votarla, imperocchè essa non lega, non vincola in modo definitivo il Bilancio. Non dica allora che i grandi interessi dei popoli si votano e non si discutono, dica semplicemente che noi dobbiamo registrare i desiderî e le aspirazioni dei popoli, liberi poi di appagarli e di estrinsecarli secondo i criteri della opportunità.

Io avrei desiderato, e in questo mi associo all'onorevole Senatore Torelli, che questa discussione fosse stata rimandata, non dico a novembre, ma ad una prossima seduta, acciò

tutti i Senatori potessero farsi un'idea esatta del valore di questa legge.

Io credeva, e credo tuttora, che il nostro Ufficio Centrale per quelle medesime ragioni che hanno consigliato l'altro Ufficio Centrale per la legge sulla abolizione del macinato, e di cui faceva parte l'onorevole Brioschi, a rimandare a novembre la discussione, avrebbe dovuto rimandare a novembre pur essa la legge presente, ovvero ad un tempo prossimo, ma sufficiente, perchè si potesse fare una discussione ampia e regolare.

L'Ufficio Centrale nell'alto suo senno, ha pensato altrimenti. Nè io certamente vorrei fare una proposta che venisse a mettere un bastone nelle ruote, a riguardo di questa legge.

Io nella mia coscienza credo che il primitivo progetto presentato dall'onor. Baccarini fosse molto più saggio, più pratico, più prudente, e sebbene io professi la più alta venerazione per l'illustre Deputato Depretis, confesso il vero, non amo le bombe, neanche quando sono lanciate dalle mani dei miei amici.

Ripeto che io avrei amato meglio il progetto Baccarini, ed avrei soprattutto desiderato che si fossero attentamente studiate anche dal Senato, le linee che sono state deliberate.

Vi sono alcune linee che hanno sollevato nel paese gravi recriminazioni; vi sono alcune linee le quali a molti sembrano inutili ed improvide; ve ne sono altre dimenticate, che alcuni altri credono invece che sarebbero state utilissime al bene del paese.

Io domando all'onorevole Brioschi, se è possibile discutere attentamente le tabelle delle linee di strade ferrate, in così breve tempo. Io credo vi siano molte fra queste strade che non sono state sufficientemente illustrate. Ve ne è una, per esempio, alla quale io avrei dato volentieri il mio voto. Parlo della linea Faenza-Firenze, la quale, senza turbare il concetto generale dell'ordinamento delle strade ferrate, avrebbe provato a Firenze la nostra sollecitudine per le sue sventure. L'onorevole Brioschi consentirà meco che è impossibile che noi rinnoviamo oggi in così breve tempo, con i calori estivi che ci premono, quella lunga discussione che fecero i Deputati. E i Senatori l'avrebbero potuto fare con tanto maggiore imparzialità, quanto più essi non hanno nessun vincolo diretto, nè nessuno interesse locale che li preoccupi.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

Quindi, non essendo sufficientemente illuminato, nè accoglierò, nè respingerò la proposta. Io mi asterrò, poichè nella mia coscienza anche quando si tratta di amici carissimi, come quelli che seggono al banco dei Ministri, non posso dare un voto di cui non mi so rendere ragione. Non potrei abbastanza ripetere che non sono sufficientemente illuminato, e non essendo sufficientemente illuminato, opino che un uomo onesto debba astenersi.

Alcuni miei carissimi amici mi vanno susurrando all'orecchio che la legge ferroviaria è una legge popolarissima, utile quindi alla influenza del partito a cui ho l'onore di appartenere; anzi aggiungono, per vincere le mie retrosie, che essa è assai più popolare che la legge dell'abolizione graduale della macinazione del grano, e che l'approvazione ne è aspettata con grande e concorde ansietà. E che ciò sia vero ne do subito una prova, mi diceva pochi giorni fa un Deputato influentissimo:

« Nessuna illuminazione è stata fatta nei nostri paesi quando si è saputo che la Camera dei Deputati aveva approvata l'abolizione della imposta sul macinato; ed invece tutti i paesi ai quali è stata concessa una strada ferrata hanno fatto splendide illuminazioni appena conosciuto l'esito della votazione », e mi diceva ciò per provare sempre quanto questa legge è più popolare dell'altra.

Io sono lietissimo di poter dichiarare che, ad onta dell'aura di popolarità che circonda questa legge, e della poca popolarità che secondo altri circonda la legge sull'abolizione graduale del macinato, sono lietissimo, dico, di mostrare al Senato coi fatti e non colle parole che quando ho parlato in favore dell'abolizione del macinato, ho obbedito ad un sentimento della mia coscienza, e che quindi d'ora in avanti avrò il diritto di respingere sdegnosamente ogni insinuazione a questo riguardo.

PRESIDENTE. Il Senatore De Cesare ha la parola.

Senatore DE CESARE. Il Senato mi consentirà che io risponda in poche parole all'onore. Senatore Pepoli.

L'on. Senatore Pepoli, che ora patrocina la causa della Finanza, ha dovuto per fermo rivolgere uno sguardo al Bilancio. E nel Bilancio sono già iscritti i 60 milioni che devono servire per la costruzione delle strade ferrate, e di questi 60 milioni si è pur tenuto conto

quando si è discusso la legge del macinato. Per conseguenza non deve fare osservazioni ed appunti per nuovi aumenti di spese.

L'on. Senatore Pepoli afferma che i voti delle popolazioni per l'abolizione del macinato non sono ascoltati; invece sono ascoltati quelli per le ferrovie; mi pare che sia stato questo il suo concetto.

Ma parliamoci franco una volta: dove sono i voti delle popolazioni per l'abolizione del macinato? Io ho visto e letto invece numerose petizioni venute dalla Sicilia e dalle Provincie napoletane, con le quali si prega il Governo e il Parlamento perchè non si abolisca il macinato; questo ho visto e letto io. Per lo contrario non ho visto nè letto petizioni per l'abolizione della tassa; si sono invece raccolti qua e là Comizi da tribuni novelli in cui si è maledetta la tassa; ma il popolo, il vero popolo che lavora e obbedisce alla legge, è rimasto estraneo a tutte le eloquenze tribunizie o di partito.

Per lo contrario dalle Provincie tutte del Regno e da centinaia di Comuni, cioè delle popolazioni, furono inviate alla Camera dei Deputati 664 petizioni, e 45 al Senato, per volere il compimento della rete delle strade ferrate. Da ciò segue che, mentre il Senato opera egregiamente col soddisfare i voti delle popolazioni relativamente alle strade ferrate, rende poi il più gran servizio allo Stato ed alla Finanza pubblica col tener fermo nel non diminuire le entrate, a cui si fa guerra soltanto dalle opinioni politiche più o meno tribunizie. A questo, per fermo, le popolazioni non si associano!

L'on. Senatore Pepoli, che non è nuovo alle teorie ed alle pratiche economiche, deve pur riflettere che le facili vie di comunicazione sono elementi di ricchezza, perchè agevolano lo sviluppo e l'aumento della produzione e ne scemano la spesa, per la qual cosa l'incremento della pubblica ricchezza si risolve eziandio in aumento di entrate per la Finanza; e così un elemento di ricchezza dà all'altro la mano, e tutti insieme poi mirano ad accrescere il lavoro, il salario, il commercio e la pubblica felicità. Nelle condizioni attuali adunque ho motivo di credere che l'opinione dell'on. Senatore Pepoli per l'abolizione del macinato sia contraria al benessere delle popolazioni, mentre

la mia intende a favorirle sotto tutti gli aspetti, non escluso quello delle strade ferrate.

Senatore ZOPPI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Senatore Zoppi.

Senatore ZOPPI. Alcune delle osservazioni fatte dall'onorevole Torelli, mi obbligano di rispondergli brevissime parole.

Io non entrerò nel merito della quistione la quale sarà trattata con maggiore competenza dall'onorevole Senatore Brioschi. Dirò solamente alcunchè circa agli appunti che furono fatti alla Commissione.

Se ho ben inteso, due sono questi appunti. Il primo è che, mentre nell'altro ramo del Parlamento questa legge occupò ben oltre a 40 sedute, si vuole ora costringere il Senato a trattare così grave questione con tanta precipitazione; e quasi quasi veniva a conchiudere che la Commissione non ha attentamente studiato la materia. Io posso assicurare l'onorevole Senatore Torelli che la Commissione, se fu preoccupata dal desiderio di poter porre il Senato in grado di deliberare su questa importantissima legge, non per questo cessò di porre la massima attenzione nello studio di essa, e ne fa prova amplissima la Relazione dell'onorevole Relatore Brioschi.

L'altro appunto, che fu fatto alla Commissione, è che essa, più che di altro, fu preoccupata delle conseguenze politiche.

Intendiamoci; che cosa vuole esprimere l'onorevole Senatore Torelli con queste parole? Se è il desiderio di potere appagare i voti delle popolazioni, che ci furono in tanti modi manifestati, e quella preoccupazione di dar soddisfazione colla massima prontezza a questo sommo bisogno del paese, allora io sono con lui perchè questa preoccupazione sarà sempre titolo di lode e non mai di demerito per la Commissione.

Se invece volle alludere ad altre considerazioni, io prego l'onorevole Torelli e prego il Senato di credere che la Commissione vi si mantenne totalmente estranea, e che nel porre il Senato in grado di imprendere questa discussione prima di sciogliersi, essa fu mossa unicamente dal vivo desiderio di non ritardare ulteriormente al paese il beneficio di una legge su cui poggiano tante e così giuste speranze; ed in ciò noi crediamo di essere stati diligenti interpreti della volontà del Senato.

Dette queste cose per scagionare la Commissione degli appunti che le furono fatti, lascerò all'onorevole Relatore di poter rispondere agli oratori che entrarono nel merito della questione.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. La proposta fatta dall'onorevole Torelli mi pare che debba essere considerata come una mozione sospensiva. Per quanto però, e da lui e dagli onorevoli Colleghi che presero la parola in seguito, siasi forse entrati nel merito del progetto di legge, io cercherò di tenermi nei limiti della mozione sospensiva.

L'onorevole Torelli diceva: la Commissione ha avuto troppo poco tempo per istudiare questo grave progetto di legge e lo deduceva in primo luogo, forse, da alcune parole della relazione che io ho avuto l'onore di scrivere, poi dal molto tempo impiegato nell'altro ramo del Parlamento per l'esame del progetto e della lunga discussione avventavi.

Io non posso convenire con l'onorevole Torelli sulla prima sua osservazione.

Questo progetto di legge bisogna distinguerlo in due parti, distinguere cioè la parte che riguarda le disposizioni del progetto dall'altra che comprende il programma ferroviario, vale a dire le linee contenute nelle tre tabelle che sono in fine del progetto medesimo.

Sulla prima parte io credo che l'Ufficio Centrale ha fatto tutto quello che era suo debito.

Non c'è un articolo che nella relazione non sia toccato e di cui non siasi detto male o bene secondo le convinzioni dell'Ufficio Centrale; non c'è articolo il quale non sia stato studiato colla maggiore attenzione, anzi dirò di più che abbiamo cercato anche di mettere in evidenza gli articoli migliori e fra questi uno che crediamo meriti singolare attenzione e possa avere molta efficacia negli effetti di questa legge e sopra il quale abbiamo richiamato l'attenzione del Senato con uno speciale ordine del giorno.

Rimane la seconda parte, quella che chiamasi comunemente programma ferroviario, vale a dire il complesso delle linee a costruirsi.

Qui l'onorevole Torelli ha apparentemente ragione.

Ma la seconda delle osservazioni fatte da lui, vale a dire, che il lungo tempo durante cui tale

programma ferroviario fu studiato dall'altro ramo del Parlamento, ha indotto appunto l'Ufficio Centrale ad esaminare con maggiore speditezza, e fors'anco, come dichiarò francamente nella Relazione, alquanto superficialmente quella seconda parte, indotto a ciò da evidenti ragioni che nell'Ufficio stesso parvero oltremodo importanti.

Uno studio di questa specie fatto secondo le idee esposte dall'onorevole Torelli, avrebbe occupato l'Ufficio Centrale almeno due mesi, mentre che sarebbe stato necessario avere presenti tutti i progetti tecnici che si trovano al Ministero dei Lavori Pubblici, esaminarli, ecc., ponendosi anche d'accordo coll'onorev. Ministro dei Lavori Pubblici. Ora questo studio è stato già fatto, come risulta dalla discussione avvenuta nell'altro ramo del Parlamento.

Il ripeterlo qui avrebbe avuto un valore forse non così importante come crede l'onorevole Senatore Torelli. Quanto alle categorie penso non sarebbero state mutate, credo però di aver detto nella Relazione quello che ne pensavo.

Rispetto alla classificazione delle linee, veramente le osservazioni che sono venute da parte delle popolazioni non hanno grandissimo valore; la parte più importante riguarda alcuni tracciati; ora sui tracciati stessi credo che le dichiarazioni del Ministro attuale dei Lavori Pubblici, e quelle fatte dal Ministro delle Finanze che fu il Relatore di questo progetto di legge nell'altro ramo del Parlamento, lasciano facoltà al Governo di tornarvi sopra, quando con ulteriori studi se ne riconosca l'opportunità.

Quindi ripeto che, per quanto l'Ufficio Centrale sarebbe stato molto lieto di aver dinanzi a sé il tempo sufficiente per poter fare degli studi più approfonditi anche sopra questa seconda parte, pure i lunghi studi fatti dall'altro ramo del Parlamento, potevano indurre l'Ufficio Centrale a seguire la via che ha tenuta, la quale, mi si permetta il dirlo, era l'unica che rispondeva alla situazione attuale.

Io spero adunque che il Senatore Torelli riconoscendo che anche a me la verità sta a cuore come a lui vorrà desistere dalla sua mozione sospensiva, benchè credo che una vera mozione sospensiva egli non l'abbia proposta.

PRESIDENTE. Il Senatore Torelli ha fatto pervenire alla Presidenza la seguente proposta:

« Il sottoscritto propone che la discussione del presente progetto di legge sia rimandata al prossimo venturo novembre ».

« TORELLI ».

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Poichè l'onorevole Senatore Torelli ha presentato una concreta proposta sospensiva io la combatterò più apertamente.

Una delle ragioni messe in campo dal Senatore Torelli e raccolta dal Senatore Pepoli è singolare: voi impegnate, si dice, molte legislature future e, soggiunge il Senatore Pepoli, mentre avete chiamato *dissennato* (parola la quale non fu pronunciata per quanto forse pensata) il deliberare l'abolizione di un'imposta da venire entro quattro o cinque anni, non tenete alcun conto di questo impegno assai più grave.

Ma gli onorevoli Senatori Torelli e Pepoli hanno dimenticato che leggi di questa specie, le quali impegnano lo Stato per molti anni, ne abbiamo già votate delle dozzine, che anzi è assai raro che una legge di costruzione di ferrovie o d'altro possa avere completa esecuzione nel periodo della legislatura che la delibera. Potrei portare moltissimi esempi, ma basta il rammentare la legge del 1870 citata più volte nella Relazione, la legge pel Gottardo, quella pel porto di Genova. Dunque questa è una ragione che veramente non ha alcun valore per opporsi alla legge attuale.

Un'altra obbiezione che ha maggior valore fatta dall'onorevole Pepoli, è quella che riguarda l'esercizio. Anzi l'onor. Pepoli tacciava quasi di negligenza l'Ufficio Centrale perchè nella sua Relazione non si era occupato di essa. Ma l'onorev. Pepoli sa al pari di me che intorno a questa grave questione, precisamente all'epoca in cui il Ministro Baccarini lo scorso anno presentava il progetto di legge, il quale dopo essere stato mutato via via, viene oggi in discussione, lo stesso Ministero presentava all'altro ramo del Parlamento un progetto di legge per una inchiesta sull'esercizio ferroviario; ed è perciò corretto che, mentre la Commissione d'inchiesta procede al suo lavoro, non si dovesse esprimere in questa occasione alcuna opinione in proposito.

Del resto è evidente che le linee le quali saranno costrutte in forza di questa legge, subi-

ranno la sorte di tutte le altre ferrovie già in esercizio.

Rimane e rispondere ancora una parola all'onor. Pepoli rispetto *al salto nel buio* che noi eccitiamo il Senato a fare con la votazione di questo progetto di legge. È facile l'esagerarne la portata limitandosi ad accennare il *miliardo* ed il miliardo e mezzo di spesa a cui con esso si impegnano le finanze dello Stato.

Per me l'unico salto che facciamo e che consiglio il Senato a fare adottando il progetto di legge, è questo: Lo Stato dal 1870 in poi ha speso in costruzioni ferroviarie in media circa 56 milioni e mezzo all'anno, come risulta dal secondo degli allegati annessi alla Relazione, e lo ha notato l'onor. Relatore, alla Camera dei Deputati, oggi Ministro delle Finanze; e lo Stato con questo progetto s'impegna di spendere 60 milioni all'anno in ferrovie.

Questa e non altra è la portata del progetto. Che poi ci sia un piano ferroviario davanti a noi per attuare il quale saranno necessari 20, 25 o 30 anni (nessuno di noi può sapere quanto sarà il tempo necessario per svilupparlo) non possiamo che esserne soddisfatti. Ho già nella Relazione esposta la opinione degli uomini più valenti negli studi economici e tecnici sopra l'importanza di quel piano, e nessuno può negare che le popolazioni lo desiderano da lungo tempo.

Se d'altra parte volgiamo lo sguardo alle nazioni straniere, dobbiamo convenire che tutte seguirono questa via.

Il Belgio, nel 1834 ha fatto un primo piano ferroviario, che andò mano mano estendendosi; così pure fecè la Francia, dapprima nel 1842 e poi in altre occasioni e così ad un dipresso fecero gli altri paesi. Se v'è lamento a fare si è che l'Italia non abbia potuto formarne uno prima d'ora.

Ma se ciò non avvenne, per ragioni facili a comprendersi, è certo però che fin dal 1865 ne fu riconosciuta la necessità, e nel 1870 la si è sanzionata con apposito articolo di legge.

Ora, anche questo fatto di un bisogno riconosciuto per tanto tempo, e riconosciuto non solo dalle popolazioni, ma dagli uomini più competenti in questa materia, pare al vostro Ufficio Centrale debba avere grande influenza sulle deliberazioni del Senato, visto poi che il temuto salto nel buio si riduce alla spesa di 60 milioni all'anno. Perciò

riducendo le cose veramente ai loro termini, credo si possa dare voto favorevole al progetto di legge senza grave difficoltà.

Siccome ho voluto rimanere entro i limiti della questione sospensiva non aggiungo altro.

PRESIDENTE. La parola è Senatore Fenzi.

Senatore FENZI. Io mi prendo la libertà di appoggiare l'opinione degli onorevoli Senatori Torelli e Pepoli; non starò a riandare tutti gli argomenti che essi hanno svolto, e che in gran parte accetto come buoni e validi, per rimandare a novembre venturo, quando tutti e due i rami del Parlamento saranno riuniti, la discussione di questo importante progetto di legge.

In aggiunta degli argomenti che essi hanno esposti mi permetterò d'indicarne uno solo, il quale mi pare di grande importanza e sul quale pregherò l'onorevole Relatore a darmi alcuni schiarimenti.

Dalla Relazione risulta che il nostro Ufficio Centrale propone che questo progetto di legge sia approvato tale e quale ci venne dalla Camera dei Deputati, e questa proposta viene al seguito di critiche gravissime ad alcuni fra gli articoli sostanziali del progetto stesso.

Ora come va questa cosa?...

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

Senatore FENZI.... Non si ha da poter discutere con la fiducia che le osservazioni che si fanno, essendo trovate giuste, si possa portare rimedio ad articoli che si conoscono cattivi? No, il progetto si deve approvare tale e quale, e l'Ufficio Centrale crede di rimediare a tutto con un ordine del giorno.

Ma, quando gli articoli stanno scritti in una legge, quale è l'efficacia, quale la portata, domando io, di un ordine del giorno? Nessuna; se non di semplice affidamento nella buona volontà che potranno avere i Consiglieri della Corona di dare piuttosto l'una che l'altra interpretazione alle disposizioni portate dalla legge. All'infuori di questo, un ordine del giorno non ha, credo io, altro valore legale, e quelle disposizioni restano quali sono scritte nella legge, per quanti ordini del giorno si facciano.

Ora, domando io, è ella cosa seria imprendere a discutere un progetto di legge di tanta importanza, sia per le somme che porta a carico dell'erario, per un così lungo lasso di tempo,

sia per le vitali questioni che risolve, senza poter discutere con pratica utilità, senza poter niente cambiare?

Io, a dire il vero, non sono affatto di questa opinione, e ritengo invece che questo progetto di legge debba essere discusso liberamente dal Senato, e che la discussione debba seguire in condizioni tali che, se il Senato crede opportuno di modificarlo, ciò si possa fare, epperò appoggio l'opinione espressa dagli onorevoli Senatori Torelli e Pepoli, di rimandarne la discussione a novembre, quando siederà anche l'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Ha la parola il Relatore dell'Ufficio Centrale.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Io non credo che sia nell'intenzione di nessuno e tanto meno dell'Ufficio Centrale che non si abbia ad ammettere discussione intorno a questo progetto di legge. E se si proporranno emendamenti, noi daremo sopra di essi il nostro avviso e li discuteremo. Intanto però ripeto essere opinione dell'Ufficio Centrale che coll'ordine del giorno proposto si rimedia a vari tra i difetti del progetto di legge dei quali tenni parola nella relazione.

Il difetto generale, l'ho già notato, è che si è voluto regolar troppo ad un tratto la materia ferroviaria, ma fortunatamente, come ho detto nella relazione, per l'art. 32 del progetto ogni anno il Parlamento dovrà tornare sulla questione, ed in questa occasione, se gli indicati difetti turberanno l'applicazione della legge, il Parlamento potrà migliorarla.

Quest'ultimo concetto è quello che consigliava l'Ufficio Centrale a proporvi l'ordine del giorno che voglio sperare sarà accettato dal Ministero.

Senatore TORELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TORELLI. Invitato a ritirare la mia proposta sospensiva, devo dichiarare le mie intenzioni.

Io non credo che oggi si possa e si debba votare questa legge senza avervi fatto dei profondi studi.

L'ho detto e lo ripeto, dei due sistemi uno: o si vuole studiare, ed occorre il tempo necessario, o si vuole approvare e seguire la proposta dell'Ufficio Centrale, nel senso che è una

necessità di alta politica, ed allora bisogna votarla senza cambiamenti.

Io non ho la convinzione che questa convenienza politica valga a controbilanciare non solo, ma superi nelle sue buone conseguenze quelle di uno studio accurato.

Se la legge fosse stato frutto d'un concetto ben studiato, io ammetterei che si potesse accettarla tal quale e votare tutte quelle linee senza recarvi cambiamenti nè per sottrazioni, nè per aggiunte; ma questo non è il caso. Tutti sappiamo come si formò e come a poco a poco si duplicò. Il senso che destò in tutta Italia il modo famoso col quale si sciolsse la lotta fra la linea Eboli-Reggio esterna o litoranea colla linea interna fu un senso di sorpresa, dirò perfino di ilarità, tanto la si credeva poco seria; ma quel modo giudicato dapprima universalmente sì poco serio deve divenire una realtà, ed una realtà che costa 36 milioni a stima aerea fatta in oggi, ma nessuno di certo può asserire che in luogo di 36 milioni possano anche essere 50. Pareva già cosa gravissima una linea di quella natura che ricorda quella del litorale ligure che costò il doppio e parzialmente anche il triplo della stima. No Signori, se ne aggiunge una seconda in buona parte, perchè non sono certo di eguale lunghezza, ma infine una duplicazione che sappiamo già che costa 36 milioni. Chi mai ha provato la necessità di quella duplicazione? Vi è una provincia interessante disgiunta dalla rete stradale, con meno della metà di quella somma si faceva la congiunzione, ed è la linea Lecco-Colico, quella era una linea che dava la vita alla provincia, quella era una necessità vera e di primo ordine, ebbene, non si volle, si rilegò fra le secondarie. Or io chieggo se vi è giustizia. Ma vi sono altre omissioni e gravi. Per me crederci di poter sostenere che nessuna linea ha un'importanza, sia come internazionale che come veramente strategica, come la linea Mantova-Brescia, ed ecco un'aggiunta, a mio avviso, indispensabile. Oltre di questo vi sono ingiustizie da togliere. Precisamente la provincia di Mantova, per citare un esempio, paga 100,000 lire annue per la linea Mantova-Cremona. Ora questo concorso dovrebbe cessare, e così per tutte le provincie in quel caso, senza di che è un soccorso con cui si castiga chi fa, e si premia chi fa nulla; ma tutto questo vuol

essere provato con calma, colle prove, e non è cosa possibile in pochi giorni; occorre il tempo indispensabile, e quindi persisto nella proposta che la discussione sia rinviata a novembre.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io crederei di pagare con ingratitudine la solerte ed assidua cura dell'onor. Ufficio Centrale che esaminò questo progetto di legge, se facessi perdere al Senato un tempo oramai prezioso entrando in minuti particolari, sia per rilevare qualche punto che potrebbe essere chiarito, più che combattuto, della Relazione dell'Ufficio Centrale, sia per rispondere ad argomenti di merito che, per verità, non furono per lo meno portati molto profondi in questa discussione d'oggi.

Le opposizioni alla legge in genere sono sorte, secondo me, da due qualità di avversari: da un amico e da un nemico della legge. Quasi quasi, direi, che preferisco l'opposizione dell'avversario deciso, come l'on. Senatore Torelli.

L'onor. Senatore Torelli dice chiaramente: io rimando ad ulteriore esame questa legge; non pronuncia il suo giudizio, ma dice chiaramente: io non voglio discuterla adesso.

L'onor. Senatore Pepoli invece, il quale si dichiara ed è mio amico, non solo personale, ma amico politico del Ministero, le dà il conforto della sua astensione.

Evidentemente io non ho nulla a ridire su questo suo modo di giudicare la legge, in quanto che il voto non può essere ispirato che dalla coscienza.

Io prenderò in esame, raccogliendole qua e là, alcune osservazioni che mi pare meritino di essere in qualche modo ribattute, e delle quali ho preso nota. L'onor. Senatore Torelli ha, in certo modo, messo in guardia il Senato contro l'efficacia degli ordini del giorno da esso medesimo votati in altre circostanze, e dei quali non sarebbe stato tenuto il debito conto; quindi la conseguenza che esso si guardi dal votare quello che propone l'Ufficio Centrale, perchè potrebbe avere il medesimo effetto. E per venire al concreto, mi è parso che l'on. Senatore Torelli abbia citato un ordine del giorno, col quale il Governo era invitato, ed aveva assentito di tener conto di certi studî che esistevano al Ministero dei Lavori Pubblici per il

bonificazione dell'Agro romano; poi, disse, fu incaricato l'ingegnere capo di eseguire questi studî, e la prima cosa che questo ingegnere ha fatto è stata quella di gettare da parte tutti gli studî precedenti. Io non posso precisare nè gli studî stati fatti, nè quello che possa esservi di assolutamente vero in tutto ciò; ma credo di potere, senza pericolo di essere smentito, dire che quell'ordine del giorno non ha subito iattura alcuna, qualunque sia il metodo dall'ingegnere seguito.

L'ordine del giorno faceva precetto al Governo, e non all'ingegnere capo, di tener conto degli studî che esistono rispetto all'Agro romano, sul quale vertono gli studî dell'ingegnere capo, a cui fu accennato; precisamente quelli sulle paludi di Ostia e di Maccarese.

Gli studî precedenti proponevano la bonificazione per essiccamento, mediante macchine. Ora, se il Governo adottasse un temperamento tutto diverso, non tenesse conto del sistema in certo modo suggerito dalla Commissione del 1871 e al quale si riferiscono gli studî presi prima in considerazione coll'ordine del giorno, se, dico, si dipartisse da questa massima, allora il Senatore Torelli avrebbe ragione di dire che non fu tenuto conto del voto del Senato; ma se tra questi studî esistessero livellazioni di massima, fatti, come si usa, per rendersi un primo generale conto di una contrada, se fra questi studî esistesse qualche profilo, per esempio, non accuratamente rilevato od almeno insufficiente per un lavoro di esecuzione, direbbe l'on. Senatore Torelli che quell'ingegnere capo ha messo da banda gli studî esistenti per farne dei nuovi?

Era dovere suo di rifarli questi studî, per avere un concetto generale degli studî primitivi; ma non si rifanno, perchè non si abbia fiducia nei concetti generali che informano gli studî primitivi, si fanno per procedere all'esecuzione del lavoro occorrente secondo il progetto esecutivo. Questo è ciò che accade in tutti i lavori, e che accadrà nelle ferrovie, vale a dire che si riferiranno a studî più particolareggiati per poter provvedere all'appalto e alla concessione dei lavori.

Così per le strade ferrate esistono molti progetti per molte linee; ma per molte altre esistono studî di massima molto primitivi. Certamente si faranno gli studî particolareggiati per

tutte; ma questo non vuol dire che si abbandonerà niente di quello che è stato deciso: imperocchè quello che è stato deciso è che si vada per quella linea e che si congiungano certi punti.

In quanto alle particolarità degli studî, non mutano la sostanza della cosa. Dunque da questa parte non credo che possa essere attribuito al Governo di non aver tenuto conto del voto del Senato, e quindi dell'ordine del giorno; e parmi non possa trovarsi argomento per mettersi in diffidenza, e dire che non si tenga conto di quello che l'Ufficio Centrale ha proposto.

L'Ufficio Centrale, nel suo ordine del giorno, tende ad aprire una più larga via, che io credo non sia mai stata chiusa nemmeno nell'altro ramo del Parlamento e che può riferirsi non a linee, ma a particolarità delle linee.

Ora, l'art. 32 stabilisce appunto che tutti gli anni nel Bilancio si inserisca un prospetto degli oneri che si devono assumere nell'anno successivo, perchè la Camera possa portarvi sopra la sua attenzione.

Io credo che non verrà mai Parlamento il quale, in quell'anno in cui capita la discussione delle spese relative ad una strada, voglia cancellare la strada. Sarebbe una specie di contraddizione; ma ciò non impedisce che in astratto possa il Parlamento medesimo ritornare sulle sue deliberazioni per la esclusione o la ammissione di linee diverse. Questo in tesi generale.

Per quello che sia particolarità specialmente di tracciati tra punti determinati, io credo che questa sarà cosa non solo fattibile, ma che il Governo stesso, se venisse in chiaro che si è commesso qualche errore nella designazione di qualche tratto di linea, farebbe direttamente la proposta in quell'occasione, avendo naturalmente degli studî ulteriori da porre avanti.

L'ordine del giorno che presenta l'Ufficio Centrale, e che dichiaro di accettare, non avendo forse ancora dichiarato, io non lo trovo in nessunissima contraddizione e in nessun modo lontano da tutto ciò che ha stabilito la Camera.

Un articolo di legge dice di unire al Bilancio la proposta delle linee; e la procedura, secondo me, è conforme ai precedenti, vale a dire a quanto si è fatto, per esempio, per le Calabro-Sicule. Infatti, ultimamente le linee di Vallelunga e Caldare, che facevano appunto parte di questo stesso progetto di legge, fu-

rono unite al Bilancio con un separato articolo, con un progetto di legge.

Quindi la sola parte veramente che potrebbe mettere in pensiero per accettare l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio Centrale, sarebbe questa, che la Camera cioè avesse votato di volerle conglobare col Bilancio. Ma questo non è certamente stato il pensiero dell'altro ramo del Parlamento. Nel Bilancio ci entrerà la somma, ma resterà separata la proposta delle linee.

L'onorevole Senatore Torelli portò alcuni altri argomenti, ai quali gli onorevoli membri dell'Ufficio Centrale hanno già largamente risposto, come precedentemente aveva fatto anche l'onorevole Senatore De Cesare. Egli portò specialmente innanzi, come punto su cui richiamare l'attenzione del Senato, quello che s'invadeva il campo delle altre legislature. Su di ciò non ho bisogno di aggiungere altro a quanto fu detto dall'onorevole Relatore, cioè che quasi tutte le leggi che abbracciano costruzioni, lavori ed impegni di qualche durata finiscono per invadere sempre le attribuzioni delle legislature future.

L'onorevole Senatore Torelli ed anche l'onorevole Senatore Pepoli, quantunque sotto un altro punto di vista, sono spaventati dall'importanza, dall'estensione enorme che ha preso questo progetto di legge.

Io che mi sono visto raddoppiato il viaggio pel quale avevo già consumato tutte le mie forze, e che mi pareva di aver già fatto un cammino lunghissimo, non divido questo spavento, per ragioni che in parte ha dette anche l'onorevole Relatore.

Questo progetto di legge non è certamente l'ottimo, non è nemmeno il migliore dei progetti di legge; ma infine l'ottimo e il meglio sono i pessimi nemici del buono; ora è buono questo progetto di legge nelle sue parti capitali? Non dico adesso nelle particolari, poichè tutto si perfeziona a questo mondo, e si potrebbe discutere e ridiscutere tutti gli anni un progetto così colossale, vi si troverebbe sempre da rifare qualche cosa.

Ora è buono o no questo progetto nelle sue linee principali?

L'onor. Senatore De Cesare disse già una ragione grandiosa all'infuori di qualunque considerazione delle massime che informano il pro-

getto di legge, quando disse che: i grandi bisogni dei popoli si accettano e non si discutono. E sono d'opinione che uno di questi bisogni è quello appunto delle ferrovie; l'epilogo dei precedenti così succosamente descritti nella Relazione, e ripetuti dall'onor. Senatore De Cesare, accusa una specie di plebiscito, sul bisogno in generale riconosciuto da uomini politici, e da economisti. Non parlo di desiderî delle popolazioni, perchè se non ci fosse altro c'è l'interesse materiale che le porta a sentirli, senza pensare alle conseguenze cui possano condurre.

Dunque da questo lato, come considerazione d'ordine politico, non c'è nessun dubbio che il progetto sia buono. Ma guardiamolo anche in concreto.

Quali sono le massime fondamentali di questo progetto di legge, qualunque sia la sua estensione? Le massime fondamentali per me sono queste: Un piano regolatore del *complemento* delle nostre reti ferroviarie. Beninteso che dopo questo potranno venirne degli altri perchè non facciamo che restringere delle maglie; e le maglie possono sempre farsi una più stretta dell'altra. Come piano regolatore non l'ho sentito mai oppugnato da nessuno, solo ho sentito desiderare che si fosse limitato quasi il progetto come ha fatto il Ministro francese l'anno scorso.

Su questo proposito, io debbo completare quello che riguarda la presentazione fatta al Parlamento francese dall'illustre Freycinet: l'anno scorso non ha presentato solamente un progetto regolatore, ma contemporaneamente ci era un altro progetto finanziario precisamente collo stesso sistema e per la stessa durata di 75 anni, operazione che pare non sia neppure riuscita; ma su questa parte finanziaria lascio, se lo crederà, la parola al mio Collega il Ministro delle Finanze.

Ma sta di fatto che anche al Parlamento francese fu presentato non solo il piano regolatore, ma anche il modo di regolarne la parte finanziaria.

E se anch'io avessi presentato un elenco puro e semplice di linee come ha fatto il Ministro francese davanti al suo Parlamento, non so, ma credo, almeno è un mio modo di giudicare, che il Parlamento non avrebbe preso sul serio le mie proposte.

Dunque il piano regolatore non fu attaccato

mai da nessuno; il numero delle linee dipende dal giudizio che possono fare i due rami del Parlamento; si può andare avanti quanto si vuole.

Uno degli altri punti cardinali del progetto è la divisione per grandi criteri, come disse benissimo l'onor. Relatore, per criteri assoluti da usarne come regolo per la misura della distribuzione delle linee.

Quanto a questi criteri veramente io credo che si sarebbe anche potuto stabilirne altri - che peraltro avrebbero avuto conseguenze infinite.

Per esempio, uno dei criteri che si sarebbe potuto seguire, sarebbe quello della traversata delle Alpi o degli Appennini; ma allora le linee che si trovano in tale condizione saranno tutte di 1^a o di 2^a categoria, avendo tutte gli stessi diritti.

Dunque nel presente progetto di legge non si poteva seguire questo criterio in modo indefinito.

Un altro dei cardini della legge è la distribuzione delle categorie, e di qui il concorso per un dato ordine di interessi delle Provincie e dei Comuni. Anche questa parte io non mi sono accorto che sia stata attaccata da alcuno; dopo 47 giorni di discussione in Parlamento, dopo tante Relazioni, dopo tanto tempo che la proposta è rimasta davanti al pubblico, io non ricordo che questa parte fondamentale della legge sia stata seriamente credata errata.

Si sarà discusso se le forze degli enti locali potevano sopportare o no il carico che veniva loro assegnato, - si sarà discusso se una linea era bene o male collocata, - ma il principio della divisione in categorie non è stato, che io sappia, oppugnato.

Un'altra è la parte finanziaria, la spesa. Questo *cauchemar* costante che a primo aspetto è veramente qualche cosa di spaventoso - cioè, 1,268,000,000 di lire - finanziariamente parlando si riduce a 60 milioni all'anno, come disse l'onorevole Relatore. Ora i mezzi di provvedere a questi 60 milioni all'anno sono stati stabiliti nella legge stessa; se tali mezzi non saranno buoni ed il Ministro delle Finanze troverà che non può emettere questi titoli sotto tale forma, egli si presenterà al Parlamento, proponendo di qui a 10 o 20 anni - quando potrà accadere questo - una modificazione.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

Ma insomma la spesa non è che di 60 milioni all'anno.

Senatore PEPOLI. Domando la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Relatore disse, riferendosi ad un atto ufficiale da me pubblicato col primo progetto di legge, che noi abbiamo sempre speso presso a poco la somma di 56 milioni che è la media, se non erro, dell'ultimo sessennio, ma io dico che abbiamo speso di più che 56 milioni se vogliamo fare il confronto della spesa effettiva, e per vero nell'attuale progetto di legge sono comprese quelle tali spese di cento e tanti milioni riferibili all'aumento di capitali della rete già esistente.

Ad ogni modo poi, la differenza non sarebbe mai tale da prestare serio fondamento ad obiezioni.

Aggiungo che rispetto alla spesa, bisogna tener conto di un'altra considerazione gravissima: è vero che in media abbiamo speso effettivamente 56 milioni all'anno, ma è vero altresì che contemporaneamente avevamo, prima del riscatto, quei quaranta milioni che si dovevano pagare sotto la forma di garanzia che lo Stato dà ad una Società che costruisce una rete. Ora questi interessi che lo Stato assicura, si riferiscono senza dubbio alla costruzione, perchè servono appunto a compensare le spese di costruzione, mentre, per vero, si suppone che le spese di esercizio debbano essere coperte dall'esercizio stesso.

Se adunque ai 60 milioni circa di spesa diretta si aggiungono questi 40 milioni, che, ripeto, debbono porsi a carico della costruzione delle linee, verranno a costituire un importo di 100 milioni, e non di soli 56 all'anno che lo Stato ha speso fin qui, mentre adesso il limite sarà quello di 60 milioni.

Questi criteri fondamentali, che non ricordo sieno stati combattuti, per me rendono dunque possibile, buono dirò anche relativamente, il progetto in esame.

In questo ci sono delle disposizioni sui modi di esecuzione, sui sistemi. Ma per me sono tutte cose che rientrano in una linea secondaria.

Una delle considerazioni gravi rispetto agli effetti finanziari è quella che han fatto l'on. Torelli e l'on. Pepoli all'on. Relatore, vale a dire quanto costerà poi in effetto questo complemento di reti ferroviarie. Chè, si dice, un miliardo e

500 milioni, per parlare a cifre tonde, sarà esaurito tra ventun anni; ma si finirà anche di andare, dice l'on. Senatore De Cesare, a trenta anni. Va bene che i 60 milioni saranno sempre 60 milioni; ed io a ciò rispondo che, anche riguardo a questo piano regolatore di costruzioni ferroviarie, nessuno potrà mai sostenere che un grande paese, come è l'Italia, spenderà meno di 60 milioni per costruzioni ferroviarie, qualunque sia la forma con cui legislativamente voglia procedere.

Io dico: fate pure di questo progetto di legge come volete, ma sarete costretti tutti gli anni a farne un altro, il quale vi conduca sempre a spendere per lo meno questa somma.

Su questo punto si può fermare molto l'attenzione quanto all'eccesso della spesa.

Bisogna che dica, su questo proposito, anche di volo, qualche altra parola.

Io me ne sono preoccupato moltissimo, imperocchè pur troppo i precedenti nostri non solo, ma di tutto il mondo, sono questi: che le costruzioni ferroviarie hanno sempre costato molto al di là di quello che sono state ordinariamente apprezzate.

Io mi sono preoccupato, in origine, di esaminare i progetti che esistevano, ma sono venuto a questa conclusione, che per questi progetti di legge esistevano più studi assai in complesso di quelli che esistevano per tutte le costruzioni, per tutte le nostre reti esistenti.

Si avevano elementi molto minori allora di quello che non se ne abbiano adesso. Ma quantunque esistessero questi progetti, parecchi anche portati a un grado di dettagli da soddisfare abbastanza, mi sono richiesto, se veramente rimanevano entro certi limiti di spesa; e mi sono intuitivamente risposto di no da me stesso, e credo di averlo anche nella prima Relazione pressochè accennato.

Ma non mi sono affatto scoraggiato per questo, e, per due ragioni: una, perchè se si volesse fermarsi davanti a quest'ordine di considerazioni, non si presenterebbe mai nessun progetto di lavori importanti, perchè la certezza matematica di non sorpassare la spesa non c'è ancora chi l'abbia inventata. Di più ho fatto questo ragionamento per conto mio: che cosa sono costate le nostre ferrovie, le quali poi sono costate il 40, il 50 ed il 60 per

cento di più dell'approvazione, lire 270,000, senza il materiale mobile?

A che cosa ammontavano (parlo riferendomi sempre al progetto primitivo, perchè confesso che non ho avuto il tempo di rifarlo per i dettagli, ma come è adesso presso a poco saremo nelle stesse proporzioni generali) le spese dei progetti tecnici esistenti? Ebbene la spesa relativa di tutta la massa risultava inferiore del 10, del 15, del 20 per cento a questa media generale. Ora, io doveva considerare che questa media generale veniva dal prendere quelle linee che avevano costato enormemente di più.

Ma mi diceva: trattandosi di 4 mila chilometri siamo presso a poco nella stessa condizione.

Ed io mi domandava: da quell'epoca ad oggi la costruzione ferroviaria può o no comportare un ribasso di spesa del 20, del 30, del 40 per 0/0? Ma questo è un fatto oramai stabilito non solo per noi, ma per tutti; solamente bisogna che ci contentiamo di fare meno monumenti e di provvedere semplicemente ai bisogni che possano essere serviti molto più facilmente. A questo riguardo, poichè le opinioni delle autorità, specialmente se fuori di casa, hanno un valore grandissimo, dirò che il progetto presentato dal Ministro francese l'anno scorso per 17 mila chilometri onde completare la rete ferroviaria valutò il costo a 200 mila lire al chilometro. Ecco tutto il progetto di spesa nel progetto francese: 200 mila lire al chilometro. Ma che cosa hanno costato in Francia le ferrovie? Più di 500 mila lire al chilometro per la prima rete, e più che 400 mila lire per la seconda.

Ma come dunque si viene ora a parlare di 200 mila lire? Ciò avviene appunto perchè, fatti i conti, si è riconosciuto possibile, e per le linee di grande importanza e per quelle di importanza minore, di rimanere in quei limiti. A dire il vero, non credo mica assolutamente fuori di proposito tale valutazione sopra un'estensione così grande ricordando che le linee di interesse locale, le quali furono fatte in forza della legge del 1865, hanno costato 147 mila lire di costruzione.

Ora io domando se, quando con 150 mila lire si costruiscono linee a sistema ordinario in Francia per parecchie migliaia di chilometri, non potremo costruirle anche noi queste linee di interesse locale, che non sono poi tra quelle che costano enormemente, come sarebbero quelle

di prima categoria che han costato 400 e 500 mila lire il chilometro?

Nel mio progetto originario poi, (ed anche in quello attuale, essendosi nel corso della discussione tolte alcune di quelle restrizioni che erano state introdotte col primo lavoro della Commissione rispetto alla qualità delle costruzioni) io aveva cercato di introdurre in certo modo, come base fondamentale, le costruzioni economiche, massime per le linee di non grande circolazione. Tutto considerato e calcolato, si può fare un quasi sicuro assegnamento sopra una diminuzione di spesa di circa 50 milioni sopra i 6 mila attuali chilometri.

Per la spesa annuale non vi è certo da spaventarsi, a meno che non la si voglia aumentare in seguito; fatto di cui mi congratulerei moltissimo, perchè sarebbe segno del maggior sviluppo economico del mio paese.

L'onorev. Senatore Pepoli accennava ad una espressione ormai celebre « il salto nel buio », che non fu pronunciata dal suo autore per la questione ferroviaria: ma posto che il Senatore Pepoli non lo teme, dove realmente lo temeva colui che pronunciò quest'espressione, io non comprendo perchè non voti la legge delle ferrovie, che non fa agli altri questo spaventoso effetto.

Il Pepoli dice: io voglio il macinato abolito e non voglio le ferrovie.

Il Senatore De Cesare dice: io voglio le costruzioni ferroviarie perchè sono domandate dal paese, non voglio abolito il macinato perchè il paese non lo cerca. Dunque questo povero paese si trova fra due amici che han pane nelle mani, ma che non lo vogliono dare chi per un motivo chi per un altro, e finirà per morir di fame in mezzo all'abbondanza.

Io rispetto pienamente la libertà dei voti, perchè i voti debbono essere ispirati dalla coscienza.

Ma questo mi pare sarebbe proprio il caso di dire: *Dagli amici mi guardi Iddio, che dai nemici mi guardo io.*

Parmi che l'onorevole Pepoli abbia invitato il Ministro a spiegarsi chiaramente, che cosa intenda coll'abolizione del macinato...

Senatore PEPOLI G. L'ho detto nel rispondere all'onor. De Cesare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ora a me pare, che avendo pochi giorni or sono trattato questa

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

materia l'onorevole Presidente del Consiglio, in questa stessa Aula, ed avendo egli detto chiaramente al Senato quali siano gl'intendimenti del Governo in proposito, a me pare poco opportuno il mescolare la questione delle ferrovie con quella del macinato, che dovrà nuovamente essere trattata in altro tempo.

Io non ricordo che altri punti sostanziali siano stati toccati in questo progetto di legge, se non che l'onorevole Fenzi ci ha domandato anche egli come si possa discutere una legge così importante in questo scorcio di Sessione, unendosi coll'onorevole Torelli per ottenere la dilatoria.

Ma tanto a lui, quanto all'onorevole Torelli io domanderò perchè non vi sia il tempo di discutere largamente questa legge e di discutere la questione della doppia linea *Eboli-Reggio*, cui accennò lo stesso Senatore Torelli. Le 47 sedute nelle quali fu discussa questa legge nella Camera dei Deputati, e le Relazioni elaboratissime che sono state presentate sono già *la strada fatta* perchè ognuno abbia potuto ormai formarsi un concetto, sulle generali almeno, del fine che s'intende raggiungere con la presente legge.

Sicuramente si potrà ripigliare la discussione su tutte le linee non solo, ma su tutti i tronchi di linea, tracciati, ecc., cose che porterebbero di sua natura a discutere anche una quarantina di giorni; ma la conclusione quale sarebbe? D'introdurre forse qualche linea di più, e quasi sicuramente di non escluderne alcuna, giacchè in questo caso è molto probabile che un Parlamento finisca per accrescere, e non per sopprimere qualche linea già votata.

Veramente il diritto vi è; ma io dico che il risultato di altri venti giorni di discussione non potrebbe essere altro che di tener conto di qualche altra più o meno giusta e logica domanda; ma introdurre nel progetto di legge delle modificazioni essenziali sia di principî, sia di spese per variazioni che si potrebbero introdurre nelle tabelle, io non lo credo opportuno.

Dopo queste osservazioni fatte così all'ingrosso a quei pochi appunti che hanno intaccato il merito della legge, io non ho che ad unirmi alle argomentazioni fatte dall'Ufficio Centrale per pregare il Senato a non accettare veruna mozione sospensiva.

Senatore PEPOLI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore PEPOLI G. L'on. Ministro Baccarini nel suo lucido discorso diceva: dagli amici mi guardi Iddio, che da' nemici mi guardo io. Mi permetta l'on. Baccarini di dirgli che io gli auguro con tutto il cuore sempre degli amici, i quali abbiano il coraggio di dirgli la verità, anche quando questa verità sappia d'amaro. Sono gli amici che tacciono sempre, sono gli amici che approvano tutto, che compromettono, a mio modo di vedere, gli uomini politici.

Non credo quindi di essere venuto meno al dovere di un amico, se ho creduto mio debito di accennare dei dubbi che premono l'animo mio, e conclusi, dicendo che mi sarei astenuto, come mi asterrò infatti, imperocchè io non sono sufficientemente illuminato per potere votare con coscienza.

Certo è che l'amicizia profonda che io nutro per i membri del Gabinetto e per l'illustre Presidente Cairoli soprattutto, mi spingerebbe a dar voto favorevole; ma, lo ripeto, la coscienza non mi permette di portare il mio appoggio ad una legge di cui non conosco e non posso apprezzare le coseguenze. L'onor. Relatore ed il mio amico politico e personale il Ministro Baccarini mi hanno risposto lungamente sull'applicazione che io ho fatto a questa legge delle parole dell'illustre Quintino Sella, *un salto nel buio*.

Mi permettano gli onorevoli presenti di osservare che non hanno in nessunissimo modo risposto alle mie argomentazioni. Quando ho parlato di salto nel buio non ho inteso alludere, onorevoli Colleghi, alla somma dei 60 milioni destinati alle costruzioni, e che ammetto sieno stati fin qui regolarmente spesi nel nostro Bilancio, ma ho accennato ad altre eventualità gravissime, che possono alterare in modo sensibilissimo le cifre indicate dal Ministro e dall'on. Relatore.

Quali sono, o Signori, queste incognite le quali turbano l'animo mio? Se l'onor. Ministro vorrà illuminarmi, sarò lietissimo di riconoscere che ho avuto torto nei miei apprezzamenti. Non credo che egli vorrà negare che i sessanta milioni da lui replicatamente citati debbano servire esclusivamente alle costruzioni. Ma non pare, onorevoli Colleghi, che vi sieno altre spese oltre a queste spese gravissime e che non si possono *a priori* valutare.

Le vie ferrate in costruzione nulla producono! Con quali fondi provvederete agl'interessi dei capitali impiegati? E quando le avrete costruite, siete voi ben sicuri che gli introiti copriranno le spese di esercizio? Io mi permetto di dubitarne grandemente e di dubitarne soprattutto esaminando i nostri istessi Bilanci. L'on. Baccarini sa che noi dobbiamo far fronte coi denari del Bilancio generale alle spese di esercizio di alcuni tronchi improduttivi. Ora io semplicemente gli domando: se le nuove ferrovie, fra le quali alcune sono parallele, non daranno allo Stato un reddito sufficiente per coprire le spese di esercizio, con quali fondi si farà fronte al disavanzo? Questa è l'incognita terribile, a mio avviso, che esiste in questa legge; incognita che io avrei voluto vedere dissipare dall'onor. Ministro e dall'onor. Relatore.

Senatore BRIOSCHI, *Rel.* Domando la parola.

Senatore PEPOLI. G. Non posso dissimulare intanto a me medesimo che l'esperienza ci prova che più strade ferrate si costruiscono, più il reddito chilometrico si abbassa; imperocchè naturalmente il movimento, invece di concentrarsi in alcune linee si espande in tutte le altre.

Non è forse avvenuto in Francia e nel Belgio? In America il sistema di una incosulta moltiplicazione delle ferrovie ha portato che 4 mila chilometri di strade sono state soppresse, perchè non fruttavano più nulla. Se ciò avvenisse in Italia, ripeto, come supplireste a queste spese?

Non vi dolga quindi se io vi domando ansiosamente: Siete voi ben tranquilli dell'avvenire, potete voi assicurarvi con una mano sulla coscienza, che questa legge non sia per turbare nell'avvenire l'armonia del Bilancio, non costringa il Governo per tenere i propri impegni a ristabilire quegli odiosi balzelli di cui la giustizia invoca la soppressione?

Nè qui finiscono le dolenti note.

L'onor. Baccarini ha parlato di risparmi eventuali nella costruzione delle linee.

Ora, l'esempio che abbiamo in Italia non è tale da rassicurare completamente l'animo mio, poichè tutti sanno che le spese previste per le costruzioni di strade ferrate sono state grandemente sorpassate nella loro esecuzione. In molti casi hanno raddoppiato. Non intendo insistere lungamente su questo punto. Ma sento però

che debbo spiegarmi chiaramente per non essere accusato di combattere le ferrovie.

L'onor. Baccarini facendosi l'eco dell'onorevole De Cesare ha detto una grande verità, cioè, che i grandi bisogni dei popoli si accettano, non si discutono.

Io ammetto con l'onor. Baccarini e l'onorevole De Cesare, che le strade ferrate sono appunto uno dei grandi bisogni del popolo italiano, come di qualunque altro popolo civile. Ma la questione non sta nella utilità in genere delle ferrovie in sè medesime; sta nella estensione che si vuol dare a questo principio stesso, nel volerlo applicare oltre le forze contributive ed oltre i bisogni del paese.

Onorevoli Colleghi: uno dei grandi errori delle Società moderne, è la esagerazione dei sentimenti giusti e fecondi. Anche l'esagerazione del bene diventa un male.

Naturalmente l'onorevole Ministro Baccarini, uomo espertissimo, quando ha proposto il suo primitivo progetto di legge, credeva di aver toccato le colonne d'Ercole, di avere esaurite le forze del bilancio; ora egli medesimo confessa, che la Camera dei Deputati ha raddoppiato l'estensione del suo progetto ed è appunto in questo raddoppiamento che sta, secondo me, l'esagerazione e quindi il pericolo. È il raddoppiamento che noi dobbiamo esaminare con maturità di consiglio e di studi.

Che vi sono delle strade ferrate urgentissime, delle strade indispensabili per facilitare il commercio, e l'industria, chi lo nega? Ma ve ne sono delle altre che non servono proprio che ad appagare delle sterili esigenze locali.

Le strade ferrate moltiplicate all'infinito non giovano alla prosperità ed alla industria del paese.

Potrei citare, onor. De Cesare, molti esempi in cui alcune ferrovie non hanno servito altro che al trasporto di pochissimi viaggiatori, e di poche merci senza aumentare di un centesimo il commercio ed il valore dei prodotti.

Senatore DE FILIPPO. Domando la parola.

Senatore PEPOLI G. Conchiudo che la costruzione di una ferrovia è utilissima e feconda; ma che il Senato deve esaminare scrupolosamente se il piano regolatore, di cui ci si domanda l'approvazione, stia in armonia coi veri bisogni di circolazione del paese. Ora, in coscienza può il Senato discutere il piano regolatore nelle

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

poche ore che ancora ci rimangono? Può egli valutare tutte le decisioni che furono fatte, tutte le petizioni che ci vennero indirizzate? In quanto a me confesso con mio sommo rossore che non sono in grado di esaminare e di valutare tutti quei numerosi emendamenti, che vennero improvvisamente proposti e votati dall'altro ramo del Parlamento durante la discussione. E qui mi permetta il Senato di finire il mio discorso, citando le parole che Dupin diceva al Parlamento francese nel 1846, quando si discuteva appunto un piano regolatore delle ferrovie, parole che ottennero l'approvazione anche di Adolfo Thiers.

Esse suonano ad un dipresso così, perchè non ho il testo meco: « C'est un système déplorable celui que le Gouvernement a adopté de laisser les Députés approuver des amendements et réclamer des nouveaux tracés. Il en est résulté des compromis dangereux. Le mot d'ordre a été celui-ci: « Votons nous les uns les autres; votez mon tracé je voterai le votre! »

« C'est un système qui, en compromettant les finances de l'Etat, tôt ou tard poussera le pays a une crise dont nous ne saurons mesurer la portée ».

Io credo che in queste parole vi sia della esagerazione, ma c'è però un fondo di grande verità.

È un pessimo sistema quello d'improvvisare degli emendamenti, che, non essendo sufficientemente discussi, turbano molte volte l'armonia delle leggi e ne compromettono la serietà. Avviene allora, come è avvenuto per questa legge, che gli impegni e gli obblighi si raddoppiano e rompono le maglie della rete, in cui l'onorev. Baccarini voleva raccogliere i veri interessi del paese. Dopo ciò meriterei io la vostra stima, se votassi la legge?

Con mio sommo rammarico, ma con animo sereno, anche questa volta preferisco alla disciplina del partito, la disciplina della mia coscienza.

PRESIDENTE. La parola è all'onorev. Senatore Brioschi.

Senatore **BRIOSCHI**, *Relatore*. Lascierò al Ministro dei Lavori Pubblici ed al Relatore della Camera, onor. Ministro delle Finanze, il rispondere a quella parte del discorso dell'on. Senatore Pepoli, nella quale si asserisce che la scelta

delle linee fu in gran parte fatta per improvvisazione.

Quello che posso rispondere io all'on. Senatore Pepoli è questo: quando si vuole attaccare un progetto di legge di questa natura, (poichè oramai non è più questione di una proposta sospensiva per ulteriori studi), bisogna venire un po' meglio armati, giacchè alle sue vaghe asserzioni è molto facile rispondere adottando il metodo suo.

L'onor. Senatore Pepoli ha creduto anche di influire sul voto del Senato rammentando una opinione di Thiers; ma ha dimenticato due fatti, il primo che l'autorità di Thiers, grandissima in molte altre questioni, fu sempre nulla nel suo paese trattandosi di ferrovie, appunto per gli errori che gli sfuggirono molti anni sono; poi che quella opinione di Thiers ebbe nessuna influenza in Francia, la quale dopo avere durante l'impero costruito annualmente 850 chilometri di ferrovie e si appresta ora, come disse or ora il signor Ministro dei Lavori Pubblici, a costruirne altri 17 mila in un colpo.

D'altra parte, onor. Senatore Pepoli, i fatti economici, gli elementi statistici hanno senza dubbio grande importanza nel risolvere una questione di questa specie, ma il raccogliarli completi ed il discuterli con efficacia, non è facile; e forse dopo una lunga discussione rimarremmo ognuno del parere nel quale ci troviamo ora. Prego perciò nuovamente l'onorevole mio amico il Senatore Torelli a ritirare la sua proposta.

Senatore **TORRIGIANI**. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore **TORRIGIANI**. Un'osservazione dell'onorevole Senatore Pepoli mi ha eccitato a domandare la parola. Assicuro però gli onorevoli Senatori che io non mi estenderò molto. Ho avuto un pensiero che credo in coscienza di doverlo manifestare.

Quando si tratta della costruzione di ferrovie, tutti sanno benissimo che cosa si può pensare non solo in Italia, ma in molti altri paesi, e se volessimo solamente balzare col pensiero nella lontana America, vedremmo quanta utilità ed importanza abbia avuto in quel paese lo sviluppo delle ferrovie.

Se non che quando trattasi di esercizio vi sono altre gravi questioni che bisogna consi-

derare. E per vero, perchè l'esercizio possa riuscire proficuo, è indispensabile che le strade comunali, provinciali ed interprovinciali abbiano tale sviluppo da rendere facili i trasporti in tutta quella superficie di terreno solcata dalle ferrovie, ed alimentare l'esercizio delle ferrovie stesse; circostanze queste delle quali parmi che le finanze dello Stato debbano interessarsi.

A questo proposito rammento, o signori Senatori, che dopo la legge del 1869 si è dovuto fare l'altra legge del 30 maggio 1875, perchè ne fu da tutti riconosciuta la necessità, e sarebbe stato meglio che, invece di comprendere una sola parte d'Italia, la meridionale, quella legge fosse stata estesa a tutte quante le provincie del Regno; di tale questione ebbero ad occuparsi i Ministri dei Lavori Pubblici che si sono succeduti nel Governo, perfino l'on. Spaventa, e non dubito che vorrà occuparsene anche il Ministro attuale, pensando altresì all'argomento importantissimo delle strade interprovinciali.

Quanto poi alle strade comunali obbligatorie, tutti sappiamo quanto male, in luogo di bene, sia derivato ai Comuni dalla legge 28 agosto 1868; ed io ricordo di aver letto nella Relazione a questo proposito presentata dal signor Ministro dei Lavori Pubblici nell'altro ramo del Parlamento, ricordo, dico, di aver letto che sono ben 310 milioni che i Comuni debbono spendere per la costruzione di quelle strade; ma almeno fossero di vera utilità, si potrebbe esserne contenti.

Io lo ricordo e lo ringrazio anche quando in Senato l'onor. Ministro dei Lavori Pubblici se ne è occupato per migliorare la legge del 1868, precisamente sulle costruzioni delle strade obbligatorie.

Sono persuaso altresì che anche l'onor. Ministro dei Lavori Pubblici vorrà occuparsene.

Ecco perchè io credetti di dover notare questo all'onor. Senatore Pepoli.

Intorno all'esercizio ferroviario ci abbiamo già pensato riguardo anche all'art. 4 del testo della legge 1876, e realmente quando si è trattato dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, non è stato che provvisorio l'esercizio del Governo.

Anche su questo penseremo in seguito.

Ecco perchè ho dovuto dire qualche parola in rapporto all'esercizio delle ferrovie.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non posso lasciar passare l'osservazione dell'onor. Senatore Pepoli rispetto alle spese di esercizio. Non creda l'onorevole Pepoli che il Governo non si sia preoccupato di uno studio, come ha potuto farlo cogli elementi che aveva, sulle spese di esercizio.

Io non posso qui fare una dimostrazione, perchè bisognerebbe che linea per linea si potessero esporre quei pochi o molti dati che si sono potuti raccogliere, dai quali poi dedurre nel complesso una risultanza finale.

Dirò però quale fu il convincimento in cui sono venuto, che è questo: che io non ho alcun timore di funeste risultanze dall'esercizio della rete complessa italiana. Se mi si parlasse della esigenza assoluta della nuova rete come se non esistesse la rete presente, io temerei di avere delle perdite reali sull'esercizio delle nuove linee ferroviarie.

Ma, non bisogna scompagnare le costruzioni e le spese di esercizio della nuova rete, della rete di complemento, dalle costruzioni e dalle spese di esercizio della rete esistente. Sono due cose indissolubilmente connesse.

L'onor. Pepoli ha detto: tutte le volte che costruite una nuova ferrovia od un complesso di ferrovie, scema il prodotto chilometrico della massa.

Ecco, è vero questo quando si aggiungano ferrovie parallele e convergenti in una rete completa; se voi avete una rete che soddisfi a tutto il vostro movimento economico e commerciale, che non abbia punti nuovi da ricercare, è evidente che l'introduzione di un'altra linea diventa parassita; potrà soddisfare a maggiori comodi di abbreviamento od altro, ma diventa in certo modo parassita. Ma quando la vostra rete è incompleta, avete ancora un mercato nuovo da sfruttare; non è adunque esattamente vero quello che dice l'onorevole Pepoli.

Fatto è che siccome le reti ferroviarie non sono ancora complete in Europa e in nessun paese; fatto è che finora è canone fondamentale che le nuove linee (quando si tratta di un complesso di linee, non di una sola) per la massa delle loro convergenze sottraggono alle

reti esistenti meno profitto di quello che non ne accrescano per la rispettiva divergenza.

Non so se mi sono espresso bene. È maggiore l'utile che apportano alla rete esistente di quello che sottraggono per un parallelismo relativo. Dunque, fondandomi sopra questa massima finora non ismentita in nessun paese, credo che, isolatamente prese, avremo molte linee perdenti assai; ma nel loro complesso considerate, l'aumento di prodotto che per il fatto stesso delle nuove costruzioni avremo nelle reti esistenti, ci darà sicuramente un guadagno.

Adesso, per distribuirle, e dire quale sarà il numero delle linee che saranno più o meno perdenti, per me non credo che sia cosa che importi; a me basta avere la persuasione che nel complesso noi avremo un vantaggio reale.

Ed una ragione anche molto semplice per avere se non la certezza di questo, almeno una fondatissima speranza sta in ciò: noi costruiamo queste linee a capitale perduto; sicuramente, se noi dovessimo operare in maniera da tener conto, come farebbe un ente sociale, non solo del capitale impiegato, ma anche del tempo che lo terremo morto durante la costruzione calcolando d'interesse il 7, l'8, il 9 per cento, allora si può dire che le ferrovie sono perdenti: ma lo sarebbero in tutta Europa, e non solo nel nostro paese. Ma siffatti ragionamenti di spese di esercizio sopra una rete nuova non reggono, giacchè questa rete verrà ad essere assolutamente libera dalle spese di costruzione, per la ragione che costruiremo queste linee come costruiamo le strade nazionali, per le quali il capitale si mette a parte e più non ci si pensa considerandolo come capitale morto.

Un'altra osservazione poi dell'onorevole Pepoli che non posso lasciar passare sotto silenzio, è questa; che finò al mio progetto (che egli ha lodato anche un po' troppo e per cui ciò nullameno lo ringrazio) ci sarebbe andato, ma che non può accettare quello che si discute ora perchè è la spesa raddoppiata...

Senatore PEPOLI. Lo ha detto lei che era raddoppiata.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho bensì detto che era raddoppiata, ma non nel senso di rendere più costosa la rete, sibbene solo riguardo al tempo, imperocchè da 50 la spesa saliva a 60 milioni all'anno, e inoltre si accresceva la mi-

sura del tempo per il quale si sarebbero questi 60 milioni dovuti spendere.

Conchiudendo dunque, e se una mia preghiera può valere presso l'on. Senatore Pepoli, quella gli faccio di volere anche lui entrare in nostra compagnia, e dare favorevole il suo voto a questo progetto di legge.

Senatore TORELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore TORELLI. Invitato per la seconda volta a ritirare la mia proposta, dichiaro che se fossi stato solo a farla e sostenerla non avrei avuto difficoltà di aderire al fattomi invito; ma, a parte anche la profonda convinzione mia, essendosi alla mia proposta associati altri Senatori, io non credo ora di poterla ritirare.

Le ragioni le ho già esposte, e non voglio far perdere il tempo con ripetizioni.

Io non ammetto poi che due sistemi: o adottare le conclusioni dell'Ufficio Centrale e non far cambiamenti, ed allora abbiamo il beneficio che da esso si attende, quello derivante dalle ragioni di alta convenienza; o adottare la mia proposta e rinviare la discussione a novembre, ed allora abbiamo almeno nel modo più completo possibile il vantaggio d'uno studio accurato.

Io persisto nella mia proposta; se non sarà accettata io curvo il capo, obbediente alle deliberazioni del Senato, e dal canto mio non farò proposte di modificazioni parziali che ci farebbero perdere i benefici sì dell'uno che dell'altro sistema.

PRESIDENTE. Prima di tutto domando se la proposta del signor Senatore Torelli che la discussione di questo progetto di legge sulla costruzione di nuove linee ferroviarie venga rimandata al prossimo novembre, è appoggiata.

Chi la appoggia voglia sorgere.

(È appoggiata).

Se nessuno domanda la parola, la pongo ai voti.

Chi la approva sorga.

(Non è approvata).

Non chiedendosi più la parola sulla discussione generale, la dichiaro chiusa, e si passa alla discussione degli articoli.

Domando anzitutto se l'Ufficio Centrale intende che l'ordine del giorno proposto sul finire della sua Relazione venga posto ai voti

prima di aprire la discussione degli articoli del progetto di legge.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. La forma dell'ordine del giorno prescriverebbe veramente di metterlo ai voti prima, perchè finisce colle parole: « passa alla discussione degli articoli ».

L'onorevole Ministro mi pare abbia già dichiarato di accettarlo.

PRESIDENTE. Lo accetta l'onor. Ministro dei Lavori Pubblici?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho già dichiarato che, siccome in esso non vi è nulla che sia contrario al testo della legge votato dall'altro ramo del Parlamento, lo accetto, anche a nome dell'on. Collega Ministro delle Finanze.

PRESIDENTE. Leggo l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio Centrale ed accettato dal Ministero.

« Il Senato, considerando:

« Che per raggiungere gli scopi contenuti nell'art. 32 del presente progetto di legge, giova grandemente che il prospetto degli impegni da assumere e delle somme da stanziare nei Bilanci annuali di cui nello stesso articolo, costituisca un progetto separato dalla legge del Bilancio;

« Che per la retta intelligenza e l'esatta definizione dei lavori relativi a ferrovie in esercizio, i quali secondo l'art. 25 possono essere compresi in conto capitale, è opportuno che il prospetto indicato nell'art. 32 dia ragione degli impegni da assumere e delle somme da stanziarsi in Bilancio per questa specie di lavori;

« Confidando che nella compilazione di questo prospetto il Ministero vorrà tener conto delle osservazioni di diversa natura esposte nella Relazione dell'Ufficio Centrale del Senato;

« Invita il Ministero a volere fino dal corrente anno sottoporre all'approvazione del Parlamento il ripetuto prospetto preparato per modo che dia soddisfazione agli intendimenti sopra espressi.

« Ed ispirandosi a considerazioni di alta convenienza politica ed economica, passa alla discussione degli articoli ».

Chi intende di approvare quest'ordine del giorno, voglia alzarsi.

(Approvato).

Ora si passa alla discussione degli articoli.

Art. 1.

È autorizzata la costruzione delle ferrovie complementari contemplate dalla presente legge, secondo le norme e condizioni dalla stessa specificate.

(Approvato).

Art. 2.

Saranno costruite per conto ed a spese dello Stato, salvo quanto è disposto nell'art. 31, le ferrovie inscritte nell'annessa Tabella A.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Le tabelle si leggeranno dopo?

PRESIDENTE. Si leggeranno prima di mettere in votazione l'articolo a cui appartengono.

Pertanto si procede alla lettura della tabella A.

TABELLA A.

1. Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende;
2. Roma alla linea Solmona-Aquila;
3. Parma-Spezia con diramazione a Sarzana;
4. Faenza-Pontassieve;
5. Terni-Rieti-Aquila;
6. Campobasso-Benevento;
7. Codola-Nocera;
8. Reggio (Calabria)-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano, e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento.

Senatore FINALLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il primo a chiedere la parola fu il signor Senatore Fenzi, che all'uopo venne al Banco della Presidenza.

Il signor Senatore Fenzi ha la parola.

Senatore FENZI. Se l'onorevole Senatore (non ho veduto chi fosse) desiderasse di parlare prima che io prenda la parola, io gli cedo volentierissimo il turno poichè non ho interesse di dire poche parole piuttosto prima che dopo.

Senatore FINALLI. Non che togliere il turno a parlare all'onorevole Senatore Fenzi, gli cederei volentieri il mio, se lo desiderasse.

Senatore FENZI. Le parole con le quali l'Ufficio Centrale invita il Senato ad accogliere

questo progetto di legge e, ciò che è stato detto nella precedente discussione, mi lasciano poca speranza di essere esaudito, e perciò io non parlerò altro che per un sentimento di dovere.

Sarò brevissimo, e dirò in modo affatto sommario le ragioni, che credo militino a favore di un emendamento che si dovrebbe introdurre nella tabella A al N. 4 dove è registrata la linea *Faenza-Pontassieve*, sostituendovi la denominazione di *Faenza-Firenze*.

Io non credo col fare tale proposta di essere interprete semplicemente degli interessi locali della mia città nativa, ma credo di sostenere gli interessi generali della Nazione, poichè io ritengo che male si provvederebbe agli interessi generali del paese quando le spese che si fanno per grandi lavori pubblici, non avessero per iscopo di mantenere ed agevolare i rapporti secolari e naturali delle provincie fra loro; quando non avessero per iscopo di conservare la vita nelle diverse parti d'Italia.

L'argomento della linea Tosco-Romagnola è stato lungamente discusso, ma gli oppositori non hanno presentato, pare a me, buone ragioni per fare prevalere un tracciato diverso da quello che direttamente va a Firenze.

I loro ragionamenti si fondano generalmente sull'asserzione che la linea che sbocca a Pontassieve sulla ferrovia Roma-Firenze è meno costosa dell'altra che va direttamente a Firenze passando sotto Pratolino. Essi danno pure una grande importanza all'altro fatto che le pendenze sulla linea diretta sono in peggiori condizioni di quelle della linea che va per Pontassieve. Permettetemi alcune parole intorno a questi argomenti.

In primo luogo in quanto al costo della linea io credo che sia molto difficile il parlarne; poichè, se esiste un progetto particolareggiato, almeno fra i documenti che ho potuto vedere, se esiste un progetto particolareggiato dal quale si può desumere il costo del tronco di linea da Borgo San Lorenzo a Firenze, non esiste, per quanto sappia, un progetto egualmente studiato nei suoi dettagli per il tronco da Borgo San Lorenzo a Pontassieve. Questa mancanza d'una valutazione precisa mi fa molto dubitare se sia vero o meno che la linea abbia ad essere più costosa sboccando direttamente a Firenze anzichè a Pontassieve.

Per quanto ho potuto rilevare da parecchie

carte che ho avuto sott'occhio, e da pareri di ingegneri che si sono occupati di questa materia (ed anche stamane ne ho ricevute, ma non ho avuto il tempo di leggerle) contenenti la Relazione del collegio degl'ingegneri di Firenze, pare invece che molti mettano in dubbio che la linea abbia ad essere meno costosa, se va a sboccare a Pontassieve, dell'altra che, passando con galleria sotto Pratolino, va direttamente a Firenze. Quest'ultima ha certamente una lunga galleria sotto il monte di Pratolino che l'altra non ha; ma l'altra linea, si dice da coloro che la conoscono, percorre una angusta valle della Sieve fiancheggiata da monti; spesso incontra terreni mobili, e spesso sarà obbligata ad invadere il letto del fiume. La Sieve è un fiume-torrente più impetuoso e porta la maggior parte delle acque che producono le piene straordinarie dell'Arno. Tanto è vero che fino dagli antichi tempi vi è un proverbio che dice: *Arno non cresce, se Sieve non mesce*.

Una linea, la quale in molti dei suoi punti debba percorrere il letto del fiume-torrente Sieve, dovrà essere costruita in condizioni molto eccezionali, e sarà sempre esposta a gravissimi pericoli per le piene di esso.

Io non voglio entrare a trattare tutta la materia del probabile costo di questa linea; mi basti il dire che molti dubitano che fra i due tronchi abbia ad essere meno dispendioso quello che sbocca a Pontassieve. Ma io non voglio neppure valermi di questa opinione; voglio ammettere che realmente il tronco che va direttamente da Borgo San Lorenzo a Firenze abbia a costare più del tronco da Borgo S. Lorenzo a Pontassieve. Non è dimostrato, ma lo voglio menar buono; quando saremo al Pontassieve, bisognerà pure andare in qualche luogo, e questo qualche luogo è precisamente Firenze, perchè, come risulta anche dalle statistiche unite ai documenti portati avanti all'altro ramo del Parlamento, i tre quarti del movimento transappennino di quella parte è diretto a Firenze e Livorno; perciò, una volta arrivata a Pontassieve, bisognerà che quella linea si conduca a Firenze.

Ora, se il nuovo valico dell'Appennino avrà l'importanza che concordemente gli si attribuisce, è evidente che non si potrà fare il servizio di quella linea sopra il binario della linea

principale Roma-Firenze, ma bisognerà aggiungere un secondo binario da Pontassieve a Firenze per far fronte al movimento che si accumulerà su questo tronco.

E allora se alla spesa necessaria per congiungere Borgo San Lorenzo a Pontassieve si aggiunge quella del secondo binario tra Firenze e Pontassieve, allora, dico, avrete una spesa che non sarà di certo inferiore a quella che si incontrerebbe per la costruzione della linea diretta.

Si osservi bene che la linea di Pontassieve a Firenze non è una linea preparata per il doppio binario, è costruita per un binario semplice, occorrerà perciò raddoppiare il piano stradale e tutte le opere d'arte che vi si riferiscono. Io ritengo in conseguenza che la strada per Pontassieve, compreso il secondo binario abbia a costar più di quello che costerebbe a portarla direttamente a Firenze.

Quand'anche la nuova linea sbocchi a Pontassieve, la testa di linea di quella strada (torno un passo addietro) bisognerà che sia pur sempre Firenze. È a Firenze ove si collegano i maggiori interessi che vengono per quella via, è Firenze che è già testa di linea di altre tre comunicazioni ferroviarie, che bisognerà far testa di linea pure per la strada romagnola.

E questa necessità di fare Firenze testa di linea giova ancora per valutare la importanza da attribuire alle peggiori condizioni altimetriche del tracciato diretto.

Da Firenze bisognerà partire ad ogni modo coi treni formati per sormontare le forti pendenze che si trovano al di là di Borgo San Lorenzo. Ora, poco monta che da Firenze per Pontassieve a Borgo S. Lorenzo, si trovi una strada più agevole, oppure che si attacchi immediatamente la salita, io credo che la spesa di esercizio sarà di ben poco superiore, e sarà questione di un po' più di carbone per lo sforzo che le macchine avranno da fare per la maggior salita.

Anche la questione del tracciato per la sua altimetria mi pare che non abbia perciò una grande importanza.

Resta una terza obiezione che si è fatta al tracciato diretto, e in questo, confesso, mi sento debole perchè io non sono competente in materia militare.

Risulta da un documento che è inserito negli Atti del Parlamento che tre generali hanno

dato il loro parere favorevole alla linea che fa capo a Pontassieve, e contrario alla diretta per Firenze.

Quali sieno le ragioni di queste loro opinioni non potrei neppure dire, perchè non sono state sviluppate; si dice soltanto che questi ufficiali generali hanno trovato che non si poteva convenientemente costruire una stazione militare presso Firenze, mentre una stazione militare conveniente si poteva stabilire presso Pontassieve. Torno a dirlo, questa è una materia nella quale io non sono competente, ed in conseguenza poco dirò sull'argomento; dirò soltanto che vi sono generali ed ufficiali superiori di Stato maggiore, i quali sono di una opinione diametralmente contraria a questa; dirò che a me, come a molti altri profani all'arte militare, guardando quella piccola striscia di terreno che si interpone fra la Sieve, l'Arno ed il monte che sovrasta in quel punto alla Sieve, da una parte, e guardando dall'altra la vasta pianura che abbiamo a Firenze tra l'Affrico ed il Mugnone, pare impossibile (a noi altri profani) che si sia potuto sostenere che in uno spazio angusto si abbia da potere fare una grande stazione militare, mentre nello spazio vastissimo non si possa fare. Lo spazio vastissimo poi è attinente ad una grande città, dove sono magazzini, caserme, provvigioni, dove è un campo di Marte nel quale mi pare, per quanto non m'intenda di questo, che di cannoni e di bagagli ce ne abbiano da poter stare parecchi; mentre, confesso il vero, non so dove si abbiano a porre a Pontassieve e tutte le provvigioni e tutto il carreggio che tiene dietro anche ad una sola divisione dell'esercito. Spianeranno il monte, colmeranno l'Arno, non so; ma come è attualmente, che vi siano maggiore spazio e maggiore attitudine nella seconda località anzichè nella prima, davvero non lo comprendo. Le considerazioni militari meriterebbero per lo meno di essere riprese in esame e di essere svolte in modo da persuadere, non fosse altro, il pubblico dei contribuenti.

Da quello che fu fatto conoscere fin qui, non mi pare davvero che le asserite migliori condizioni locali di Pontassieve in paragone di Firenze, per considerazioni militari, siano dimostrate, e che per queste abbia da essere preferito il tracciato da Borgo San Lorenzo a Pontassieve; mi pare invece che la ferrovia che

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

muove da Faenza e traversa l'Appennino, essendo destinata, o per Pratolino direttamente, o per Pontassieve indirettamente, a far capo a Firenze, mi pare, dico, che la linea stessa, senza pregiudicare la questione, dovrebbe chiamarsi nella tabella: « Linea da Firenze a Faenza » lasciando poi ad ulteriori e definitivi studi il determinare se non convenga meglio passare sotto Pratolino e andare direttamente a Firenze, anzichè deviare verso Pontassieve, allungando la via di una ventina di chilometri.

Queste sono le poche parole che volevo dire per giustificare la proposta di emendamento che raccomando al Senato, e che consiste in ciò: che nella tabella A al N. 4 dove si legge linea Firenze a Pontassieve, si sostituisca la denominazione: « Linea da Faenza a Firenze ».

MINISTRO DELLA GUERRA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola il signor Ministro della Guerra.

MINISTRO DELLA GUERRA. Dirò soltanto due parole per esporre brevemente le ragioni che dal punto di vista militare fanno preferire la linea Faenza Pontassieve alla linea Faenza Firenze.

La linea Faenza Pontassieve risponde ad un grande bisogno militare, quello cioè del trasporto più celere possibile dell'esercito dal sud dell'Appennino fino al di là sulla valle del Po. Facendo questo stesso movimento col passaggio per Firenze, anzichè per Pontassieve, si avrebbe nella stazione di Firenze, anche ammesso che ne fosse possibile un notevole ampliamento, un tale ingombro da rendere inevitabili gravissimi inconvenienti.

Il tracciato adunque di Pontassieve Faenza, oltrechè essere meno costoso, presenta grande comodità dal punto di vista militare, perchè, non passando per Pontassieve si verificherebbe un grande ingombro a Firenze, per effetto dell'affluenza dei trasporti diretti all'altra linea della Porretta.

Altre ragioni militari, oltre quella essenziale ora accennata, militano in favore della Pontassieve Faenza, e qualche cosa n'è stato detto dell'onorevole Fenzi; ma tutte si risolvono nell'assicurare la condizione principale della celerità dei grandi trasporti militari attraverso la catena dell'Appennino.

Degli studi se ne possono fare ancora, e si potrà vedere ulteriormente quale sarà la migliore soluzione. Ma gli studi accurati fatti

finora hanno condotto alla conclusione che tale migliore soluzione è assicurata dalla linea Pontassieve a Faenza.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Non ho che poche cose da dire, e non abuserò della indulgenza del Senato.

Mi costringono a parlare alcune parole dell'onor. signor Ministro dei Lavori Pubblici ed anche alcune osservazioni dell'onor. signor Ministro della Guerra.

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ha mostrato di credere che chi ha votato poco fa per la sospensione, fosse un avversario della legge.

Ora io sento il dovere di dichiarare, che anche io ho votato per la sospensione, ma che sono tutt'altro che un avversario della legge. La mia opinione anzi è che questa legge sia una necessità; mi pareva però che bisognasse studiarla, esaminarla attentamente ed emendarla nelle parti in cui ne avesse bisogno.

E che abbia bisogno di essere emendata, per me o Signori, lo dimostra principalmente questa proposta dell'onorevole Fenzi che io sorgo francamente ad appoggiare.

Io non entrerò nella questione tecnica, sebbene ci sia moltissimo da dirne; non credo però che sia questo il luogo. Credo che quando, o sia dietro una deliberazione conforme alla proposta dell'onorevole Fenzi, o sia secondo il modo proposto dall'Ufficio Centrale, cioè quando si venga ad applicare l'art. 32, si debbano rivedere e studiare i tracciati, come ha sembrato anche concordare l'onor. Ministro, si troverà che la linea la quale segue il corso della Sieve per far capo a Pontassieve, attraversa una serie di terreni mobili, dove sarà quasi impossibile sostenerla, e dove non solo la spesa di costruzione sarà molto maggiore delle 170,000 lire al chilometro, annunziate nel progetto, ma ci vorrà poi una spesa di mantenimento eccessiva.

Ma io passo sopra questa parte dell'argomento, e mi fermo sopra un altro punto, del quale ho avuto l'onore di parlare altra volta in Senato; e spero anche questa volta di ottenere l'attenzione ed il visibile interesse dei miei Colleghi. Per me la questione si rilega alla grave que-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

stione di Firenze che noi abbiamo recentemente trattato in questo recinto.

Signori: la Relazione dell'Ufficio Centrale per la legge dei compensi a Firenze, (ne era Relatore lo stesso mio amico che è Relatore della legge attuale), non nascondeva che i compensi proposti sarebbero stati inadeguati ai gravi bisogni di quella città; ma il Governo tanto in questo che nell'altro ramo del Parlamento si sbracciò a dichiarare, e fece amplissima professione di voler cogliere tutte le occasioni per favorire lo sviluppo economico di questa città, e per volerne migliorare le condizioni.

Ebbene, Signori, abbiamo già tre esempi, nei quali tali promesse non hanno avuto effetto.

In primo luogo l'on. Magliani, predecessore dell'on. Grimaldi, allora Ministro delle Finanze, aveva accennato nella sua esposizione finanziaria che gl'interessi dei 49 milioni dovessero cominciare dal 1° gennaio 1879, imperocchè in un prospetto di spese di diversi anni, alla colonna della spesa del 1879 aveva messa tutta intera la cifra di 2,900,000 lire per questo titolo. Ebbene, o Signori, nell'esaminare il Bilancio, di cui ho avuto l'onore di fare la Relazione per la Commissione permanente di Finanze, ho trovato che gl'interessi cominciano da luglio; intanto un milione e mezzo di meno per aiutare questa città.

In secondo luogo ho avuto io stesso l'onore, in una recente occasione, di raccomandare al Governo, sotto il Ministero precedente, a proposito della questione delle Banche, che lasciasse di trasformare gli istituti di emissione di Toscana in modo che riescissero di maggiore aiuto allo sviluppo industriale del paese.

L'on. Ministro Maiorana, che sedeva allora nei Consigli della Corona, mi fece una risposta molto benevola, ma in modo però da non lasciarmi nessuna speranza che si volesse provvedere a questi interessi.

Ora poi si presenta un terzo caso. Si tratta di una strada ferrata che (notate bene questo fatto) due Ministeri successivi hanno proposto al Parlamento di condurre direttamente a Firenze: di una strada ferrata relativamente alla quale la Camera dei Deputati si è scissa in due parti eguali (non essendo da tenere conto di un voto di maggioranza che poteva eventualmente trovarsi sì dall'una che dall'altra

parte), di modo che una metà dell'altro ramo del Parlamento concordò perfettamente nell'opinione dei due Ministeri precedenti, cioè che tutti gl'interessi consigliassero di adottare quel tracciato che fa capo direttamente a Firenze.

Ebbene, cosa vediamo? Vediamo che invece si approva una linea che da Bologna se ne va direttamente a Roma per il Pontassieve, e lascia Firenze completamente fuori di ogni comunicazione. Per quella città questa linea vale tanto come se passasse a cento chilometri di distanza. Essa dunque si troverà perfettamente isolata, tagliata fuori dalle comunicazioni dell'Alta Italia con Roma, come già lo fu dall'altra parte per la linea del mare; e mentre si fanno in favor suo amplissime dichiarazioni, nel fatto poi si approvano atti e risoluzioni che sempre più la rovinano.

Io dunque mi prendo la libertà di pregare il Senato a riflettere seriamente su questo argomento.

Si dice che l'interesse militare vuole questa linea Faenza-Pontassieve.

Ora, permettetemi, o Signori, che spenda due parole per ricordare alcuni fatti anteriori circa l'opinione che dal punto di vista militare è stata sostenuta in diversi documenti ufficiali.

Io non sono militare, ma ho tenuto dietro da lunghi anni alle discussioni relative a questa strada. Ebbene, l'opinione che hanno sempre espressa le Commissioni militari su questa seconda linea parallela alla Porrettana si è che essa dovesse esser fatta con un tracciato il più possibile prossimo a quella; tanto che alcuni generali autorevoli ritennero che la migliore linea sarebbe stata la Calenzano-Sasso, che andrebbe a congiungersi alla Porrettana a Sasso, prima di arrivare a Bologna. Quella linea non si poté adottare per molte ragioni, e fra le altre per la mobilità del terreno. Si preferì allora la Imola-Firenze, come la più vicina, e di questa furono eseguiti studi particolareggiati, molto più di quelli fatti per la Faenza-Pontassieve; ma poi le autorità militari per transazione si acconciarono a venire fino a Faenza, dichiarando però di non poter ammettere un punto di partenza più lontano da Bologna di quello che sia la città di Faenza.

Allora si discusse l'idea di portare la linea da Faenza a Firenze, invece che a Pontassieve. Io rispetto le opinioni del Ministro della Guerra,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

ma egli non mi potrà negare che alcuni militari autorevoli son d'opinione che venire a Firenze non sarebbe un gran danno agli interessi militari; e questo si capisce, perchè a Firenze avrebbero la facilità di fare una larga e vasta stazione, e avrebbero, per gli approvvigionamenti e per tutti i bisogni di un accentramento di truppe, tutti i vantaggi che offre un grande centro di popolazione, mentre al Pontassieve mancherebbe lo spazio, e non avrebbero risorse se non importandole da Firenze o da Roma.

Ma vi è un'altra considerazione che nessun militare, il quale sia anche un uomo politico, ha mai potuto negare, e la considerazione è questa: Se il portare la strada colla testa di linea a Firenze recasse tale danno all'interesse militare, da mettere in pericolo la difesa dello Stato, allora saremmo noi i primi a non volere che si facesse. Ma interrogando in proposito militari competenti, essi dicono che un grave danno non ne potrebbe avvenire. Allora io domando se, ammesso il piccolo danno che potrebbe per avventura derivarne, esso sia ritenuto tale da meritare che gli sia sacrificato lo sviluppo di un gran centro quale è Firenze.

Ecco come io chiedo che sia posta la questione.

Prevedo che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici mi dirà che per il disposto dell'art. 32, a suo tempo torneremo sopra questa questione.

Non potendo avere altro, io capisco che bisognerà adattarsi a questo rimedio.

Però, o Signori, io vi faccio considerare che per un interesse che si dice politico, quello cioè di votare immediatamente questa legge, noi sacrifichiamo gravissimi interessi e mettiamo a repentaglio la sorte di una grande città.

Persuasato di queste cose, ho creduto mio debito di esporle al Senato.

Io capisco che un interesse politico importante sia che il Senato si mostri favorevole a questo progetto sulle ferrovie, e in questo senso, ripeto, io sono pronto a votare interamente la legge. Ma che non si possa neppure modificare in una piccola parte, che non si possa introdurre neppure un emendamento, o due, o tre, secondo il bisogno, io credo che questo assolutamente non sia ammissibile.

Per me la questione politica è se il Senato

sia o no favorevole a questa legge; ma che il Senato voglia un poco più o un poco meno modificarla, non mi pare implichi una questione politica. Io credo che se il Senato voterà questa legge con qualche modificazione, non possa tornarne danno nè impressione cattiva nelle popolazioni italiane. E difatti, cosa accadrebbe se il Senato introducesse questo o qualche altro emendamento nella legge e poi l'approvasse nel suo complesso? Accadrebbe che questi due o tre emendamenti sarebbero portati alla Camera in novembre e votati immediatamente; e quindi in novembre stesso la legge sarebbe resa esecutoria.

Ora, non ci illudiamo, o Signori; noi abbiamo un bel votare la legge subito, ma l'onorevole signor Ministro non metterà mano ai lavori delle strade ferrate se non nell'aprile dell'anno venturo, sicchè l'emendarla non arrecherà proprio nessun ritardo.

Ecco la ragione per cui io, quantunque favorevole al progetto di legge per la costruzione delle strade ferrate, ho votato per la sospensione e adesso appoggio l'emendamento proposto dall'on. mio Collega ed amico il Senatore Fenzi.

PRESIDENTE. Il Senatore Brioschi ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Io ho pochissimo ad aggiungere sopra quest'argomento. Fra le varie petizioni che sono giunte al Senato ne pervennero alla Presidenza 4 o 5 che riguardano la presente questione, e fra le altre, due, l'una della Camera di commercio di Firenze e l'altra di quel Consiglio provinciale.

Nel poco tempo che abbiamo potuto dare all'esame dei tracciati delle linee si è anche cercato di renderci conto delle obiezioni state fatte all'uno piuttosto che all'altro tracciato, sia dal punto di vista militare, sia dal punto di vista tecnico. Se non mi inganno, dovrei credere che i militari e gli intelligenti di cose militari non sono tutti d'accordo fra loro. È bensì vero che esiste una Relazione che porta la firma dell'ex-Ministro della Guerra, nostro collega generale Bruzzo, dalla quale risulta che tre generali, compreso il generale Bruzzo stesso, furono unanimi nel consigliare il tracciato Faenza-Pontassieve; ma devo tosto aggiungere che altri generali da me privatamente interpellati, si dichiararono favorevoli al tracciato Faenza-Firenze. Ag-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

giungerò altresì che il voto sopra indicato non ebbe influenza a smuovere il Ministro dei Lavori Pubblici, che era l'onorevole Baccarini, dalla sua opinione; giacchè nel progetto di legge da lui presentato alla Camera proponevasi il tracciato Faenza-Firenze. Rispetto poi alla questione tecnica, qui davvero si fa un salto nel buio da ciascuna parte, perchè oltre l'essere questione difficile a studiarsi, siamo ben lungi dall'aver elementi opportuni per risolverla.

La opinione espressa dal generale Bruzzo tocca alcune parti del problema che possono essere valutate anche dai non militari. Fra queste, quella relativa alle stazioni di arrivo, ha molta importanza; ma oltrechè ognuno può formarsi un concetto delle difficoltà di spazio che si incontrano a Pontassieve, l'obiezione rispetto alla stazione di Firenze, ha poco valore, mentre non è provata la necessità che questa nuova stazione non debba essere che un ampliamento della esistente.

In ogni modo però pregherei i due onorevoli Colleghi Senatori Fenzi e Digny di volersi accontentare di un ordine del giorno che possa essere approvato dal Ministero, piuttosto che insistere sopra una modificazione al progetto.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'on. Relatore ha accennato che io ho sostenuto nell'altro ramo del Parlamento, nell'interesse della buona riuscita della legge, che non si fossero soverchiamente determinate tutte le questioni di tracciati; ma io, Deputato, l'ho sostenuto come meglio ho potuto e saputo, perchè quella tesi corrisponde alla mia più profonda convinzione. Debbo però, come Ministro, ricavare dalle deliberazioni dell'altro ramo del Parlamento, contrarie alle mie, una ragione per non difendere la mia opinione passata.

Altrimenti tacendo, andrei ad allearmi con coloro i quali domandano di introdurre degli emendamenti in questa legge.

Io ho già detto nella discussione generale che le questioni di questo ordine possono sempre essere sollevate in altre occasioni dal momento che la legge non chiude la via. Oggi si vota la legge, si votano delle linee, ma l'articolo 32 fa precetto al Governo di riportarle

davanti al Parlamento, non per essere da lui Governo rimessa in discussione; ma dal momento che torna in un anno qualunque davanti al Parlamento, ogni Deputato è in diritto di presentare allora tutti gli emendamenti che vuole, perchè nessuno gli può impedire l'iniziativa parlamentare, e nessuno gliela può togliere.

Ma chiunque sedesse a questi banchi non potrebbe fin d'ora accettare e presentare delle modificazioni contro la deliberazione della Camera, alla quale spero conforme quella del Senato, perchè non sarebbe questo il miglior modo di provvedere alla pronta effettuazione della legge.

Ora, l'on. Collega Ministro della Guerra ha già detto che non ha difficoltà di riprendere in esame la questione dell'assoluta impossibilità di spostare lo sbocco della linea da Pontassieve. Questa è già una prima dichiarazione che potrebbe soddisfare l'onorevole Fenzi e l'onorevole Digny.

Quanto a me personalmente, io sono uno dei difensori degli interessi e dei riguardi dovuti a Firenze, che rimasero soccombenti nell'altro ramo del Parlamento; e nessuno può credere che io così parli perchè abbia mutato d'intendimenti verso quella nobilissima città.

L'on. Relatore disse appunto che ad onta delle opinioni militari, ad onta che il Ministro della Guerra, con voto conforme alla sua opinione personale di tre generali costituiti in Commissione a mia proposta, avesse opinato per Pontassieve, pure io presentai il progetto di legge per lo sbocco a Firenze; è verissimo, e lo feci perchè io credevo che gli interessi di una grande città dovessero avere un'assoluta prevalenza su considerazioni che hanno un'importanza, ma che non credo sieno così assolute da non potere essere soddisfatte in altra guisa. Infatti, ridotte le questioni a qualche po' di pendenza maggiore, a qualche po' di spazio per una stazione, o a qualche altra cosa consimile, a me pareva che fossero tutte questioni che potevano risolversi forse con qualche maggiore sacrificio di spesa.

Ma poi io doveva avere un riguardo al conforme parere del Ministero precedente, che aveva già posta davanti alla Camera la proposta per Firenze. Quindi, dal momento che le convinzioni non solo mie, ma del Consiglio dei Ministri, erano favorevoli allo sbocco a Fi-

renze, non c'era più nessun motivo sufficiente per tener conto puramente e semplicemente delle strette considerazioni militari.

Ad ogni modo, dico, la Camera dei Deputati, con un voto, quasi direi, di eguaglianza, ha stabilito lo sbocco a Pontassieve, e se io mi oppongo in modo assoluto all'introduzione di un emendamento, egli è non soltanto per il concetto politico, a cui alludeva l'onorevole Senatore Digny, di non rimandare la discussione di questa legge, ma nell'interesse medesimo di Firenze.

Io non credo che sia opportuno nell'interesse di Firenze il rimandare la legge alla Camera per una questione di sbocco a Pontassieve od a Firenze; io credo che l'interesse di Firenze sia appunto quello di non rimandare la legge.

Col rimandare la legge si raggiungerebbe un solo fine, cioè quello di rimandare ad un anno l'esecuzione della legge stessa, e non si avvantaggerebbero punto le condizioni di Firenze.

Per queste considerazioni non posso accettare la proposta fatta dall'onorevole preopinante.

Io dichiaro che di studiare non ho difficoltà.

Richiamerò l'attenzione del Ministro della Guerra sulla questione; non dico però che il Ministro della Guerra verrà egli a proporre di cambiare lo sbocco segnato dall'altro ramo del Parlamento.

La distribuzione della spesa della prima categoria incomincerà nel 1880.

La costruzione della linea Faenza-Pontassieve figura nel Bilancio 1881, quindi nel novembre 1880 la questione verrebbe davanti alla Camera; ed a me pare che allora il Governo potrebbe aver fatti gli studi, non coll'intendimento di proporre varianti, ma per soddisfare alle giuste esigenze di un'illustre città come Firenze. Cogli studi così preparati, sollevandosi la questione, si avrebbe modo di giudicarla molto più rettamente.

Ma ripeto, la ragion principale per la quale io prego di non proporre nemmeno ordini del giorno che abbiano un'equivalenza ad un emendamento, si è che ho ferma convinzione che il rimandare la legge per questioni che non hanno che questa importanza e che potrebbero essere risollevate in altro momento sarebbe più dannoso di quello che utile.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. L'onor. Ministro intenderà bene che un emendamento il quale fosse votato, sarebbe cosa molto più soddisfacente per noi di quello che sia un ordine del giorno.

Ognuno sa quale sia l'influenza e l'efficacia giuridica di un ordine del giorno. Io non temerò il Senato coll'espone le ragioni per le quali a noi premeva di ottenere piuttosto un emendamento che un ordine del giorno.

Ma io credo che anche l'onor. mio Collega Fenzi non sarà lontano dal consentire meco che non fu mai nostro desiderio spingere il Senato ad un voto il quale trovasse resistenza e portasse ad una discussione più lunga e più viva.

Io sono disposto dunque ad accettare un ordine del giorno il quale, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onor. Ministro, gli raccomandi che siano particolarmente studiati i due tracciati per definire meglio la questione in avvenire.

Qualora un tale ordine del giorno potesse essere accettato dall'on. Ministro, io per parte mia sarei disposto a non insistere sull'emendamento.

L'ordine del giorno che io sottometterei al Senato sarebbe il seguente:

« Il Senato, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, e raccomandandogli che siano studiate meglio le questioni relative ai due tracciati della linea Faenza-Firenze prima che sia presentato il prospetto di che all'art. 32, passa all'ordine del giorno ».

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non ho ben compreso l'ultima parte; forse si vorrà intendere: prima che sia presentato il progetto tecnico ed economico. Parrebbe, secondo me, più opportuno che si dicesse chiaramente nell'ordine del giorno a quale progetto definitivo si intenda di riferirsi.

Senatore DE CESARE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore DE CESARE. Credo, signor Ministro, che sia inutile entrare in tutti questi minuti dettagli.

Quando in ogni anno si domanderà l'approvazione della spesa per la costruzione delle strade ferrate, e il Governo, dopo ulteriori studi troverà o difficoltà o convenienza maggiore perchè la linea vada per Firenze, anzichè per Pon-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

tassieve, allora sarà il momento di manifestare tutte le conseguenze degli studi fatti per abbandonare una linea e adottare l'altra, come più facile, più conveniente e più utile, tanto nello interesse generale dello Stato, quanto nell'interesse speciale della città di Firenze.

Quindi, signor Ministro, senza nessuno scrupolo, ella può accettare l'ordine del giorno proposto dal Senatore Cambray-Digny.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Le osservazioni dell'on. Senatore De Cesare su per giù mi pare che corrispondano a quelle che avevo fatto io stesso, vale a dire che le mie dichiarazioni erano tali che, mi pare, rendevano inutile un ordine del giorno. Ad ogni modo, se quest'ordine del giorno vale a soddisfare gli onorevoli proponenti, non ho difficoltà di accettarlo, mentre in pari tempo intendo dichiarare nettamente che non posso pigliare impegni diretti a recare modificazioni alle deliberazioni prese dalla Camera, o a quelle che il Senato sta ora per prendere.

Quell'ordine del giorno va inteso adunque nel senso di preparare i materiali perchè ciascuno possa sollevare la questione, e lo stesso Ministero che si troverà allora al Governo, se crederà di avere delle ragioni sufficienti, lo possa fare. Questo credo che sia fattibile non solo per questa linea, ma per qualunque altra linea.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Io ho chiesto la parola per porre chiaramente la questione nei suoi veri termini; ma le parole testè dette dall'onorevole Ministro me ne dispensano.

Nessun dubbio che il Governo, quando vegga a che sia occorso un qualche errore, possa ritornarvi sopra, poichè a nessun lavoro di costruzione su quelle linee si potrà por mano finchè non siano completati gli studi per i due tracciati, e che questi studi siano tali che ciascun membro del Parlamento possa vederli, e quindi si possa giudicare e dare una deliberazione più matura di questa.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi pare adunque che siamo completamente d'accordo, vale a dire

che io non prendo impegno di presentare varianti.

Se nella sua coscienza crederà di doverlo fare, chi vi sarà, lo faccia; ma, pigliare oggi l'impegno per chi ci sarà in allora, non posso farlo.

Piglio impegno di provvedere completamente a che siano fatti gli studi necessari a costituire la base di un giudizio più completo, per chi lo vorrà promuovere, sia il Governo, o di iniziativa parlamentare; e ciò beninteso per il tratto che si riferisce allo sbocco Firenze o Pontassieve, perchè non c'è ragione di complicare questo studio con quello del tratto Faenza-San Lorenzo, che non è in questione.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CAMBRAY-DIGNY. Dichiaro che questa è precisamente l'intelligenza dell'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare.

PRESIDENTE. Leggo dunque l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Senatore Cambray-Digny.

Esso è del seguente tenore:

« Il Senato, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministro, e raccomandandogli che siano studiate meglio le questioni relative ai due tracciati della linea Faenza-Firenze prima che sia presentato il prospetto di cui all'articolo 32, passa all'ordine del giorno ».

Senatore BRUZZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore BRUZZO. Ho domandato la parola unicamente per osservare che nella lettera firmata da me, inserita nella Relazione della Camera de' Deputati, non credo siavi errore dal punto di vista militare.

Le ragioni principali che indussero a preferire lo sbocco a Pontassieve sono la minore spesa e le minori pendenze.

La mia opinione era allora come è attualmente, che dal lato tecnico militare sia meglio andare a Pontassieve, ma che vi possono essere considerazioni d'altro genere le quali inducano a modificare le conclusioni puramente militari.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor Relatore ha la parola.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Io non oserei precisamente dire che ci sia stato errore, ma se mi permettono, rileggo due parole che ho accennate poco fa.

« Per riparare in parte a tali inconvenienti (dice il rapporto) che in casi di qualche rilevanza potrebbero riuscire di notevole danno, occorrerebbe avere in Firenze un'ampia stazione da soddisfare alle esigenze del doppio movimento e delle conseguenti manovre; ma l'impianto di un'ampia stazione, mentre riuscirebbe abbastanza facile e di poco costo, a Pontassieve, presenterebbe invece a Firenze maggiori difficoltà, e richiederebbe spesa di gran lunga superiore ».

Ora, a queste parole del rapporto, io non posso aderire; quindi è che se questa è stata una delle basi della deliberazione presa dall'altro ramo del Parlamento, parmi desiderabile ed equo ci si possa tornar sopra.

Senatore B UZZO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor Senatore Bruzzo ha la parola.

Senatore BRUZZO. Quella fu una delle ragioni, ma la principale era quella delle pendenze. Del resto io non ho nessuna difficoltà a votare l'ordine del giorno, perchè si può sempre studiare meglio la questione e correggere un parere che non fosse basato sopra dati esatti.

PRESIDENTE. Dunque rileggo l'ordine del giorno dell'onor. Senatore Cambray-Digny.

(Vedi sopra).

Chi intende approvare quest'ordine del giorno, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Il signor Senatore Fenzi non insiste più nel suo emendamento?

Senatore FENZI. Io capisco benissimo che nelle condizioni nelle quali ci troviamo, ed in vista delle considerazioni che prevalgono in Senato, non è possibile di ottenere di più; epperò ritiro la mia proposta di emendamento ed aderisco all'ordine del giorno testè votato.

Senatore FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore FINALI. L'Ufficio Centrale nella sua Relazione ha ricordato un ordine del giorno votato dalla Camera dei Deputati, intorno ad una ferrovia Adriaco-Tiberina, al quale si è associato, avvalorandolo di nuove ragioni.

Il testo di quell'ordine del giorno è il seguente:

« La Camera, riconoscendo che per il completamento della rete ferroviaria del Regno occorre un nuovo valico appenninico nel versante orientale coll'obbiettivo di Roma, valico che sia coordinato alla grande linea progettata di una ferrovia Adriaco-Tiberina, passa all'ordine del giorno ».

Questa ferrovia, come indica il suo nome, è destinata a congiungere le rive dell'Adriatico al corso del Tevere. Movendo da Venezia diretta al cuore delle Romagne, in un punto delle ferrovie meridionali salirebbe la valle del Savio; e, forato l'Appennino, troverebbe la valle del Tevere, per la quale scendendo ad un punto delle ferrovie romane, fra Orvieto ed Orte, proseguirebbe sino a Roma, o sulla linea già esistente alla sinistra del Tevere, o meglio sopra una nuova linea da costruirsi alla destra del fiume stesso, la quale passerebbe per Viterbo.

Quella linea venne nella Camera dei Deputati dall'onorevole Baccarini definita come *l'ideale delle linee di abbreviamento*. E difatti essa accorcerebbe di oltre 200 chilometri la distanza fra Roma ed i passi della Pontebba e del Carso, e di 80 chilometri circa, quella fra Roma ed il passo del Brennero.

L'onorevole Baccarini stesso, che mi compiacio di vedere ora trattare dal banco dei Ministri la questione ferroviaria, e che trattò con tanta competenza dal suo banco di Deputato, soggiungeva che quella linea in un tempo più o meno prossimo sarebbe diventata una delle più importanti nell'ordine economico e commerciale.

Anche l'onorevole Grimaldi, che fu relatore di questo progetto alla Camera dei Deputati, ed ora è Ministro delle Finanze fors'anco in merito della splendida difesa fattane, riconosceva i molti e grandi pregi di questa progettata linea Adriaco-Tiberina; solamente opponeva che quella è una linea di abbreviamento, e che quindi non poteva pigliar posto in questo progetto, il di cui primo articolo diceva, come dice, trattarvisi soltanto di ferrovie *complementari*.

Ma se questa obiezione aveva un valore quando fu discussa la linea Adriaco-Tiberina, ossia prima che si passasse alla discussione

degli articoli della legge, pare al vostro Ufficio Centrale che non ne abbia più, ora che nello art. 34 della legge sta una nuova linea diretta fra Roma e Napoli, la quale non è e non può essere altro che una linea di abbreviamento.

Questa linea, la cui utilità pure è da taluno contestata, io volentieri riconosco che sia per giovare agli interessi delle due grandi città; ma l'utilità sua non sarebbe mai comparabile a quella della linea Adriaco-Tiberina che provvederà all'interesse generale del nostro paese, pei suoi commerci interni ed esterni. L'Ufficio Centrale associandosi al voto della Camera — voto che interessa grandemente le popolazioni del Veneto, della Romagna, dell'Umbria e del Lazio — aggiunge a quel voto la raccomandazione, stante la mutata condizione di cose, che siano fatti gli ulteriori studi relativi alla ferrovia Adriaco-Tiberina, da sottoporsi al Parlamento nel termine stabilito dall'articolo 34 per la ferrovia Napoli-Roma, quando cioè ci dovremo occupare delle linee di abbreviamento.

L'Ufficio Centrale, cui per le premesse sono abbastanza note le personali intenzioni dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici e del suo Collega per le Finanze, non fa proposta al Senato d'alcuna deliberazione; ma con buona fiducia aspetta dal Ministero una risposta.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La domanda dell'onor. mio amico Finali è così discreta, che propriamente mi parrebbe di commettere una crudeltà verso quei paesi che io amo con lui, se non accettassi la fattami raccomandazione di studiare la questione; e se il Senato si associa all'ordine del giorno della Camera, come mi pare che sia disposto a fare, io non ho davvero che da sollecitarne l'attuazione.

Senatore FINALI. E il termine?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ecco, quanto al termine, se fosse nel testo della legge, lo capisco; ma trattandosi di una raccomandazione, il Governo ne prenderà nota con fiducia, affinché non resti una cosa illusoria. Compiti dunque gli studi per la linea Roma-Napoli, giacché sono studi che appena si compiranno in questi tre anni, si farà altrettanto per molti chilometri di nuova via, Adriaco-Tiberina, seppure non si potrà fare più presto.

Ripeto all'onorevole amico, Senatore Finali, che accolgo ben volentieri la raccomandazione e la accolgo con fiducia che la osserveranno

anche i nostri successori, e sarà fatto tutto quanto i nostri mezzi ci permetteranno di fare per aiutare lo sviluppo economico del paese.

Senatore FINALI. Io ringrazio in nome dell'Ufficio Centrale ed in nome mio particolare, l'onorevole signor Ministro di questa dichiarazione.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni su questa tabella A, la metto ai voti.

Chi approva la tabella, voglia sorgere.

(Approvato).

PRESIDENTE. Rileggo l'art. 2 per metterlo ai voti.

(V. sopra).

Chi approva quest'articolo coll'annessavi tabella A, voglia sorgere.

(Approvato).

Art. 3.

Saranno costruite dallo Stato, col concorso obbligatorio di cui all'art. 4, da parte delle provincie interessate, le ferrovie inscritte nell'annessa Tabella B.

TABELLA B.

1. Bassano-Primolano;
2. Aosta-Ivrea;
3. Linea d'accesso al Sempione, da Gozzano fino a Domodossola;
4. Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il Colle di Tenda;
5. Succursale alla ferrovia dei Giovi;
6. Sondrio-Colico-Chiavenna;
7. Belluno-Feltre-Treviso;
8. Macerata-Albacina;
9. Ascoli-San Benedetto;
10. Teramo-Giulianova;
11. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca;
12. Campobasso-Teroli;
13. Benevento-Avellino;
14. Cosenza-Nocera Tirrena;
15. Dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro;
16. Taranto-Brindisi;
17. Messina-Patti al tronco Cerda-Termini;
18. Siracusa-Licata;
19. Adria-Chioggia.

Senatore BRIOSCHI, *Relatore*. Domando la parola.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 LUGLIO 1879

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore **BRIOSCHI**, *Relatore*. Desideroso di non far perdere un minuto al Senato ritornando sopra questioni delle quali ho già toccato nella Relazione, mi limiterò solo a pregare l'onorevole signor Ministro di voler anche prendere in considerazione la proposta di studio per i dibattuti tracciati della linea Belluno-Treviso, per la quale sono giunte petizioni al Senato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Nel senso di esaminare i nuovi reclami, accetto il rinvio delle petizioni al Ministro senza opposizione.

PRESIDENTE. Si passa all'art. 4.

Art. 4.

Le provincie attraversate dalle linee indicate nella tabella B, o direttamente interessate alla loro costruzione, concorreranno per un decimo nel costo di costruzione e di armamento delle linee medesime, da pagarsi in venti annue rate.

Il costo delle linee sul quale si determina l'ammontare delle annue rate di concorso, viene fissato al cominciamento dei lavori sulla base dei progetti di esecuzione e delle perizie della linea intera. Questa somma sarà rettificata, rettificandosi i progetti stessi, e quindi definitivamente fissata in base alla finale liquidazione ed accertamento delle spese tutte riflettenti la costruzione completa delle linee. Le somme in aumento o diminuzione saranno aggiunte alle rate non ancora scadute, o detratte dalle medesime.

La decorrenza delle annualità avrà principio dal cominciamento dei lavori.

Le annualità predette saranno iscritte come spese obbligatorie nei bilanci di ciascun anno delle provincie interessate.

Con decreto reale, sentiti i Consigli provinciali, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato sarà stabilito il riparto

delle quote di contributo per ciascuna linea, fra le dette provincie, secondo il grado d'interesse di ciascuna.

(Approvato).

PRESIDENTE. È fatta la seguente proposta:

« Onde sollecitare il disbrigo delle importanti leggi che sono all'ordine del giorno, i sottoscritti propongono che il Senato tenga seduta domani, sebbene giorno festivo.

« Migliorati, Manzoni, Michiel, Malusardi, Cipriani, Torrigiani, Carlo Fenzi, Valfrè, Magni, Cremona ».

Se non vi sono osservazioni in contrario domani vi sarà seduta pubblica al tocco.

Ordine del giorno per domani.

I. Seguito della discussione sul progetto di legge relativo a provvedimenti per costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno.

II. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Pagamento trimestrale della rendita consolidata al portatore e mista;

Disposizioni intorno alla tassa di fabbricazione degli spiriti, della birra e della cicoria;

Disposizioni relative ai Bilanci ed al patrocinio dell'Amministrazione del fondo per il culto;

Esenzione daziaria dei materiali occorrenti alla costruzione di galleggianti;

Bilancio definitivo di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno 1879;

Convenzione monetaria tra l'Italia, il Belgio, la Francia, la Grecia e la Svizzera del 5 novembre 1878, e Atto addizionale del 20 giugno 1879;

Proroga e denuncia dei trattati di commercio e di navigazione.

La seduta è sciolta (ore 5 1/2).