

XLV.

TORNATA DEL 27 APRILE 1899

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Sunto di petizioni — Congedi — Commemorazione del senatore Marselli — Presentazione di un progetto di legge — Discussione del disegno di legge: « Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata » (N. 52) — Parlano nella discussione generale i senatori Siacci, Ruspoli, Buttini, Garelli e Ferraris — Il presidente dichiara chiusa la discussione generale, riservando la parola al ministro dei lavori pubblici ed al relatore.*

La seduta è aperta alle ore 15.30.

Sono presenti i ministri della guerra, di grazia e giustizia e dei culti e dei lavori pubblici.

DI PRAMPERO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

Sunto di petizioni.

PRESIDENTE. Prego il signor senatore, segretario, Di Prampero di dar lettura del sunto delle petizioni pervenute al Senato.

DI PRAMPERO, *segretario*, legge:

« N. 63. — La Camera di commercio di Bergamo fa voti perchè non sia approvato l'aumento della tassa governativa sui trasporti ferroviari.

« 64. — La Giunta municipale di Monte Argentario fa voti perchè col disegno di legge sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata sia confermato il sussidio di L. 5000 a chilometro per le ferrovie secondarie, e mantenuto il termine di 70 anni.

« 65. — La Deputazione provinciale di Siracusa fa voti perchè si provveda con leggi al riordinamento degli Archivi di Stato, compresi i Notarili, e perchè la spesa di conservazione di essi sia addossata allo Stato ».

Congedi.

PRESIDENTE. Domandano congedo: i senatori Porro e D'Errico di un mese, Negri di 15 giorni, D'Adda di 10 giorni, Di Marzo di 6 giorni, per motivi di salute; ed il senatore Fabrizio Colonna di 15 giorni, per motivi di famiglia.

Se non vi sono obiezioni, questi congedi s'intendono accordati.

Commemorazione del senatore Marselli.

PRESIDENTE. Signori Senatori!

Nel pomeriggio di ieri, qui in Roma, Nicolao Marselli lasciava questa terra per salire ad un mondo migliore, verso del quale si sentiva tratto da un invincibile disgusto della vita. Egli era nato a Napoli nel dì 5 novembre 1832 ed apparteneva al Senato dal 10 ottobre 1892.

Io dovrei adesso lumeggiarne, fosse pur brevemente, la vita e le opere che gli sopravvivono, ma innanzi all'immane sventura che ha orbatato la patria di un tanto uomo, sovra del quale si sono stese in modo così tragico le ombre della morte, non mi regge l'animo e, volendo, non riuscirei a metterne in evidenza i meriti e le qualità eminenti, onde più amara dovesse apparire al vostro sguardo, come al mio, la perdita dell'amato collega. Nicolao Marselli non era più da assai tempo, che l'ombra di se stesso, e pareva che già il mondo lo avesse dimenticato; ma la stessa infelicità sua lo faceva sacro agli occhi di coloro che aveano avuta l'opportunità di apprezzarne il valore, ed il senso di profondo dolore che ha svegliato nell'animo nostro la dipartita di quest'uomo dalla faccia della terra, ha dimostrato ancora una volta, che non è sempre vero, che il mondo non conosca, e molto di rado serbi grata memoria degli uomini, che hanno servito ed illustrato la patria con la penna o con la spada, ovvero coll'una e coll'altra insieme. (*Bene*).

Tale fu Nicolao Marselli, a giudizio di quanti lo conobbero, e ne ammirarono le virtù e l'altrezza dell'ingegno.

Uscito nel 1860 dalle file dell'esercito borbonico, ed entrato a far parte, come ufficiale del Genio, dell'esercito italiano, ebbe la ventura di rendere utili servigi al paese nella disgraziata campagna del 1866, che gli procacciarono la medaglia dei prodi. Ma è anche vero, che questa fu occasione propizia per lui, di far prova di quella valentia nelle discipline militari, congiunta ad una rara coltura dell'ingegno educato a lunghi e maturi studi, che lo fecero degno, non appena fu istituita la Scuola superiore di guerra in Torino, di occupare in essa il posto di professore di storia, col grado di Maggiore che gli venne quasi contemporaneamente conferito. Di lì salì in breve tempo al sommo della carriera militare. Maggior generale, quando entrò segretario generale nel Ministero della guerra, comandante in 2° nel Corpo di stato maggiore, raggiunse il grado di tenente generale comandante il Corpo d'armata di Bologna, che tenne fino al giorno, in cui gli toccò di dover abbandonare il servizio attivo, rimanendo tuttavia a far parte dell'esercito in servizio ausiliario.

Anche nella politica Nicolao Marselli tenne e conservò lungamente un posto distinto, quale deputato per sei legislature, prima del collegio di Pescina, poi di Aquila, che ricorda con amore affetto la parte importantissima ed efficace, presa dal suo deputato nella costruzione delle ferrovie di interesse precipuamente militare, che attraversano quel territorio. Rimangono anzi e rimarranno di lui molti e dotti discorsi, veramente degni dell'oratore che li pronunciava, onde parecchi de' suoi colleghi che ne ammiravano la rettitudine e la vastità delle cognizioni, si erano messi a considerarlo come loro capo e maestro. Però questo non era forse il campo che più si convenisse alla natura del soldato, e dell'uomo che inclinava a forti e severi studi nella solitudine del suo gabinetto, e però più volentieri si dispose a collaborare in qualità di segretario generale col ministro Ricotti, accanto al quale rimase per assai tempo, finchè questi, nel 1887, lasciò ad altri la direzione del Ministero della guerra.

Ma fu detto con buona ragione, e si dirà ancora, che il senatore Marselli, più che uomo d'azione mostrò d'essere uomo di studio, e forse l'eccessiva tensione della mente gli doveva riescire particolarmente fatale. Di fatti, il nome di Nicolao Marselli rimarrà a lungo celebrato per i numerosi scritti che diede alla luce, onde ebbe meritamente fama di scrittore elegante e purgato, fra i più valorosi del suo tempo, dedito soprattutto — ed è ciò di che gli è dovuta specialmente amplissima lode — a indirizzare le menti del nostro giovane esercito, così negli scritti, come aveva sempre cercato di fare dalla cattedra, verso quegli alti ideali, che formano, o dovrebbero essere, il patrimonio più nobile ed il più puro della moderna civiltà. (*Approvazioni*).

Ma è tempo che io mi taccia, perchè non vorrei che la povertà della parola nuocesse al nome ed alla fama di Nicolao Marselli. Altri potrà dire di lui, soldato, uomo politico, scrittore, con maggiore autorità della mia.

Io intesi semplicemente parlare al cuor vostro, perchè piangiamo insieme, e portiamo l'ultimo saluto al collega nostro, che domani avremo il dolore di accompagnare alla sua ultima dimora. (*Vive approvazioni*).

LEGISLATURA XX — 2^a SESSIONE 1898-99 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 APRILE 1899

DI SAN MARZANO, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAN MARZANO, *ministro della guerra*. Il Governo si associa alle meste parole che ha pronunziate il nostro presidente per la immatura morte del senatore Marselli; ed io, che oggi ho l'onore di essere a capo dell'esercito, non trovo espressioni sufficienti per dire quanto tale perdita sia stata dolorosamente sentita, benchè le condizioni di salute del generale Marselli lo avessero sfortunatamente da qualche anno costretto a non dedicare più la sua attività all'esercito, al quale aveva potuto rendere in passato così importanti servigi.

Ad ogni modo, la sua memoria rimane fra noi militari e rimarrà certamente anche nel Senato come quella di persona che onorò altamente il paese.

Il generale Marselli lascia grande traccia di sè, quale soldato e quale scrittore, come ha benissimo accennato l'onorevolissimo presidente.

Scrittore di alta filosofia, ha pur dato all'arte che professava un libro che rimarrà nell'esercito: *La vita nel reggimento*, un libro che i nostri ufficiali leggono oggi ancora volentieri e serve loro di guida nell'adempimento dei più alti doveri.

Io fui compagno al generale Marselli in un lungo periodo della sua carriera ed ho potuto apprezzarne i sentimenti elevati, la mente vasta, il cuore vivo e, nel riparlare di quest'uomo che ci è stato sfortunatamente rapito, mi sento commosso vivamente. (*Bene! bravo!*)

Presentazione di un progetto di legge.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge « Sulla precedenza obbligatoria del matrimonio civile al rito religioso ».

SPROVIERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPROVIERI. Mi permetto di chiedere l'urgenza di questo progetto di legge, essendo una legge di giustizia e di moralità.

Quasi un terzo dei matrimoni in Italia sono fatti col solo rito religioso, ed in fondo alla Calabria, dove io sono nato, la maggior parte dei contadini sono figli illegittimi in faccia alla legge. Così succede che quando io sono laggiù vengono molti contadini a piangere a casa mia, e qualcuno mi ha detto: Ho cinque figli, e sono partiti tutti come soldati, io non posso più lavorare il campo come prima.

Ma questo non è nulla. Quando questi sventurati muoiono, le mogli e i figli loro sono cacciati via dai parenti del defunto e quel campicello che lavoravano viene rapito dagli estranei, ma eredi a rigore delle leggi vigenti. Anche la casa, le derrate, tutto viene tolto a quei disgraziati. Per queste ragioni spero che il Senato approverà il più presto possibile questa legge onesta e morale e che si propone di porre riparo a tanti mali. (*Bene*).

PRESIDENTE. Questo progetto di legge sarà stampato e distribuito agli Uffici.

Il senatore Sprovieri domanda che sia dichiarato d'urgenza. Metto ai voti questa proposta.

Chi crede di approvarla è pregato di alzarsi. (Approvato).

Discussione del disegno di legge: « Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata » (N° 52).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « Disposizioni sulle sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata ».

Prego il signor senatore, segretario, Di Prampero, di dar lettura del progetto di legge.

DI PRAMPERO, *segretario*, legge:

(*V. Stampato n. 52*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il signor senatore Siacci, primo iscritto.

SIACCI. Signori senatori! Prima d'ogni cosa tengo a dichiarare che io non sono affatto contrario a questo progetto di legge; sono in massima favorevole, ma non interamente favorevole.

Avrei votato volentieri il progetto quale fu votato l'8 luglio 1898 dalla Camera dei deputati, e quale, dopo la chiusura della sessione,

fu presentato dallo stesso ministro, onor. Lacava, alla stessa Camera; l'avrei votato perchè vi è ribadita la massima di por termine alla costruzione delle ferrovie da parte dello Stato, e di commettere questa costruzione all'industria privata, incoraggiandola opportunamente con sufficienti sussidi da una parte, ma frenandola dall'altra con cautele e correttivi, che assicurino lo Stato da malsane speculazioni e da imprese temerarie.

Il progetto, come oggi viene innanzi al Senato, ha subito gravi mutazioni. Da una parte gli incoraggiamenti sono cresciuti considerevolmente, e dall'altra è tolto, o quasi tolto, ogni freno, cosicchè lo Stato con l'attuale progetto si trova minacciato dal pericolo non solo di sussidiare linee improduttive, ma anche di doverne pagare integralmente il costo, quando piaccia al concessionario di abbandonare l'esercizio.

Le strade ferrate sono certamente un'ottima cosa; si può dire anzi che la prosperità economica di un paese si misuri coi chilometri di rotaie che ne ricoprono la superficie; ma ad un patto: che, cioè, queste rotaie siano percorse da molte locomotive e che queste trascinino molti vagoni con molti viaggiatori e con molte merci.

Pur troppo in Italia questo non accade. Vi sono delle linee che sono ancora ben lontane dal coprire coi loro prodotti le spese dell'esercizio stesso; dimodochè l'azienda ferroviaria rappresenta un onere ragguardevole per i contribuenti.

Nel consuntivo del 1896-97 trovo un allegato relativo all'azienda ferroviaria da cui traggo alcune cifre.

Le ferrovie secondarie rappresentano un onere annuo di 6 milioni in cifra tonda. Se invece guardiamo tutta l'azienda ferroviaria, essa ci presenta, come bilancio di competenza, una perdita di 13 milioni annui.

Aggiungendo a questi 13 milioni gli interessi dei capitali impiegati nella costruzione, che si valutano a circa 170 milioni, arriviamo alla cifra di 183 milioni annui, senza contare quanto fu speso colle entrate ordinarie del bilancio.

Di fronte però a questa perdita stanno gli utili indiretti che provengono allo Stato dalle ferrovie, cioè le tasse dirette e indirette che si riscuotono, e tutto ciò che lo Stato risparmia

per i trasporti e i servizi di ogni genere. Questi utili si possono valutare 100 milioni; così che, detratti questi dai 183 di perdita, rimangono 83 milioni di onere annuo a carico dello Stato, senza contare, come ho detto, quanto si è speso colle entrate ordinarie.

Con ciò non intendo dire che si sia fatto male a costruire le ferrovie; sarebbe assurdo e ridicolo. Non ne voglio neppure trarre la conseguenza che non se ne abbiano da costruire altre. Infatti vi sono molte ferrovie utili da costruire, specialmente secondarie, dalle quali si può anche sperare che il traffico delle ferrovie principali già in esercizio possa trarre nuovo alimento come le arterie dalle vene, per citare una similitudine più volte adoperata in questo argomento.

Ma non bisogna illudersi troppo, non bisogna credere ciecamente che, costruendo queste ferrovie secondarie, solo per ciò affluiranno merci e viaggiatori sopra di esse. Potrebbe essere una illusione, come di chi in un paese senza acqua; credesse che, scavando dei canali, solo per questo i canali stessi si abbiano a riempire dell'acqua, che non c'è. Voglio dire che creando queste ferrovie secondarie, che si vogliono paragonare alle vene del corpo umano, dobbiamo anche pensare un po' ad arricchire il sangue, o almeno a non fare queste vene a tutte spese *del sangue*, impoverendolo troppo, e creando od accrescendo l'anemia. E l'anemia, che già c'è ed è già grave, certamente crescerà, se facendo delle linee improduttive, dovremo, per pagarle, mettere nuove imposte, o per lo meno dovremo rincarare le tariffe. Le tariffe pur troppo, sia detto di passaggio, sono la causa principale del poco traffico delle nostre ferrovie. Io conosco dei proprietari, e qualcuno ce n'è anche al Senato, uno dei quali ieri sera stessa mi diceva che pur avendo sotto mano una ferrovia, egli trova il suo tornaconto a fare trasportare i suoi prodotti, per mezzo di carri tirati da muli o da buoi.

Ciò premesso, veniamo al progetto, o piuttosto ai progetti, poichè intendo rilevare specialmente alcune differenze tra il progetto come è stato già votato una volta dalla Camera, e il progetto che è presentato oggi al Senato.

La prima differenza è questa. La sovvenzione chilometrica di 5 o 6000 lire, che nel primo progetto doveva avere una durata non superiore

a 49 anni, o a 60 nel caso di ferrovie che avessero una speciale importanza militare, in questo progetto è invece prolungata fino a 70 anni.

Ora io osservo che, con un'annualità di 6000 lire all'interesse del 4 per cento si ammortizza in 50 anni un capitale da 120 a 130,000 lire; onde una sovvenzione di 6000 lire data, per esempio, ad una ferrovia che costa 120,000 lire al chilometro, ammortizza tutto il capitale in 50 anni, e tutto ciò che si dà oltre i 50 anni va per conseguenza a beneficio dell'esercizio. E ciò dimostra che la sovvenzione è eccessiva ed improvida, poichè una ferrovia che fondi le sue speranze non sui proventi del traffico ma sull'aiuto del Governo, non solo per la costruzione, ma anche per l'esercizio, è una ferrovia inutile e la sua costruzione è dannosa. Nella relazione dell'Ufficio centrale, una bella relazione in verità, ampia, accurata ed esatta e di cui rendo particolare lode al mio amico senatore Roux, in questa relazione trovo a pag. 46 un'osservazione importante. Il relatore fa un confronto fra la sovvenzione di 3000 lire per 70 anni quale era promessa in una delle leggi precedenti e la sovvenzione che è promessa in questa legge.

Egli dice così:

« La sovvenzione di 3 m. lire per 70 anni equivale, con l'interesse del 4 per cento, a un capitale attuale di L. 70,184; la sovvenzione di 5 m. per 40 anni equivale al capitale attuale di circa 99 m. lire; quindi c'è già un vantaggio di L. 29 m. di capitale attuale per ogni chilometro.

« Ma poi veramente non ci sembra che sia stata una buona speculazione riportare la sovvenzione chilometrica di 5 m. lire da 40 a 70 anni. In valore attuale la sovvenzione di 5 m. lire per 40 anni equivale a L. 99 m. La stessa sovvenzione per 70 anni in valore attuale equivale a L. 117 m. Per avere un vantaggio di 18 m. lire di capitale si è vincolato il bilancio per 30 anni di più e si seguirà a pagare il denaro per 70 anni allo stesso interesse elevato di oggi ».

Questo osserva il relatore. Nè vale il dire che le 5000 lire, di cui parla la legge, sono un limite massimo, ed a questo limite massimo non si deve arrivare, se non quando la spesa superi di molto le 120,000 lire, che sarebbe il limite massimo per accordare il sussidio di 5000 lire.

Ecco quel che diceva, a proposito di questo limite, un ministro predecessore dell'onor. Lacava, e che fu uno dei più rigidi ministri dei lavori pubblici.

« Tutti conosciamo quali influenze, siano pure legittime, ma quali influenze politiche o parlamentari si addensino intorno alle concessioni, e quando il Governo non trovi un freno nella parola della legge è assai difficile, che trovi in sé stesso l'energia per opporsi alle concessioni stesse, specialmente, ripeto, quando vengono patrocinate da influenze legittime e forti » (1).

E dopo questo non ho altro da aggiungere circa l'aumento della durata delle sovvenzioni; e passo ad un altro punto.

Il vecchio progetto di legge portava un articolo, il 4°, che è stato soppresso nel progetto attuale, e questo articolo 4° era, secondo me, il perno di tutta la legge, era l'antidoto contro ogni abuso, e che frenava ogni malsana speculazione.

Cotesto articolo 4° diceva così:

« In caso di decadenza della concessione ai termini dell'articolo 255 della legge 20 marzo 1865, allegato F, si procederà nel modo indicato negli articoli 251 e seguenti della legge stessa, ma qualora l'incanto riesca infruttuoso, i concessionari non avranno diritto ad alcun corrispettivo, e le opere eseguite e le provviste fatte andranno senz'altro a beneficio dello Stato ».

Questo diceva l'art. 4, che è stato soppresso. Ora bisogna avvertire che l'art. 255 citato contempla il caso in cui l'impresario abbandona l'esercizio della sua ferrovia dopo averla costruita. L'articolo 255 della legge organica prescrive che in caso di abbandono dell'assuntore, si facciano due incanti, e se il primo e secondo incanto andranno deserti, le opere e le provviste divengano proprietà dello Stato, il quale pagherà le opere e le provviste fatte. Questo provvedimento dell'acquisto per parte dello Stato delle opere e delle provviste fatte, se era pericoloso nel caso delle vecchie leggi, con le quali gl'incoraggiamenti alle industrie private erano veramente piccoli, diventa pericolosissimo con questo progetto di legge, dove gli

(1) *Atti parlamentari*. Discussioni della Camera dei deputati, 8 luglio 1898, pag. 6603.

incoraggiamenti sono cresciuti di molto. E difatti un concessionario potrebbe ragionare in questo modo: Io domando la concessione e costruisco la ferrovia, se l'esercizio mi rende, me la tengo, se non mi rende, l'abbandono allo Stato, il quale pagherà le opere e le provviste.

Si è detto d'altra parte che il confiscare le opere e le provviste fatte sia una specie di spogliazione, un manomettere i diritti privati dei cittadini. Questo io non lo capisco, perchè quando si fa un contratto liberamente fra due parti, non c'è nessuna spogliazione quando il contratto poi viene eseguito. C'è un contratto. Il concessionario si obbliga, dietro certe condizioni, a costruire ed esercitare una linea.

Il concessionario, mancando a' suoi obblighi, abbandona questa linea, perchè ha fatto male i conti, o per altre ragioni. O perchè lo Stato deve subentrare ad esso, ricomperando la linea? Io trovo invece che lo Stato potrebbe continuare l'esercizio, ma in danno dell'assuntore.

Una spogliazione!... Ma perchè non si dice che è una spogliazione, per esempio, la confisca della cauzione? Quando un concessionario non ha cominciato a tempo la sua opera, così la legge sui lavori pubblici, lo Stato confisca la cauzione definitiva che può essere abbastanza ingente. Ebbene, nessuno obietta che questa confisca sia una spogliazione. Confisca per confisca, mi pare che sia peggio confiscare la cauzione ad un impresario il quale in fondo non ha fatto altro che perdere e far perdere danno all'erario, che confiscare le opere all'altro, il quale invece ha portato, non solo perdita di tempo, ma anche danno, perchè ha espropriato, ha costruito, ha compromesso il Governo mettendolo nell'obbligo morale, non dico nell'obbligo giuridico, ma nell'obbligo morale di continuare ad esercitare per conto suo la ferrovia, perchè, quando l'esercizio di una ferrovia già costruita venisse a cessare, le popolazioni si ribellerebbero.

E notisi che, se si ammettesse l'art. 4, i casi di abbandono sarebbero rarissimi per la ragione che il concessionario prima di domandare la concessione, prima di intraprendere i lavori, avrebbe le sue buone ragioni per pensarci bene ed essere cauto; mentre tolto il freno, tolta la comminatoria della perdita delle

opere fatte, il concessionario potrà sempre ragionare come ho detto: se la linea va bene, me la tengo, se non va bene la lascio allo Stato, che me la pagherà.

Avrei da dire altre cose ed è probabile che riprenda la parola nella discussione degli articoli, ma intanto per le ragioni che ho detto mi sento molto esitante a votare questa legge.

Ho studiato la bella relazione dell'Ufficio centrale, ma tuttavia essa non ha valso a togliere la mia esitazione, direi anzi l'ha avvalorata, inquantochè ho trovato che l'Ufficio centrale ha fatto presso a poco le stesse considerazioni che ho fatto io, ha trovato cioè gli stessi difetti nella legge che io ho accennato, e ne ha trovati anche degli altri fino al punto di ritenere che gli articoli debbano essere interpretati in un modo diverso da quello che dicono.

Tuttavia l'Ufficio centrale propone al Senato l'approvazione di questa legge, contentandosi di rimediare agli inconvenienti con ordini del giorno e con raccomandazioni. Io immagino, e rispetto le ragioni che possono avere indotto l'Ufficio centrale a proporre questi espedienti, ma mi sia permesso di dire che il Senato ha una missione che non è precisamente quella di fare delle raccomandazioni o di proporre ordini del giorno.

Quando il Senato riconosce che una legge è, non dico cattiva, ma è suscettibile di correzione, il meglio che possa fare è di correggerla tanto più quando non c'è urgenza e quando si è sicuri che ritornando corretta, all'altro ramo del Parlamento ne avrà ancora il suffragio.

Io sono certo che, se questa legge viene corretta nel modo che potrà sembrare migliore all'Ufficio centrale, tornando alla Camera dei deputati riscuoterà più voti di quelli che ottenne quando è stata approvata nell'ultima votazione.

Così difatti è avvenuto; nella votazione del luglio il progetto di legge ottenne in proporzione più voti che non nel febbraio scorso, colle modificazioni apportatevi da quella Commissione.

Tuttavia, al punto in cui siamo, io non mi lusingo troppo che il Senato accolga tutte le mie considerazioni, ed è perciò che in via subordinata io proporrei che la raccomandazione che riguarda la materia dell'art. 4 sia convertita almeno in un ordine del giorno, il quale direbbe così:

LEGISLATURA XX — 2^a SESSIONE 1898 99 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 APRILE 1899

« Il Senato invita il Governo:

« che negli atti di concessione di ferrovie sovvenzionate ai termini della presente legge, l'Amministrazione superiore stipuli che nel caso di abbandono dell'esercizio della ferrovia concessa, la stima da farsi dai tre arbitri inappellabili, a norma dell'art. 254 della legge organica dei lavori pubblici, si limiterà al valore delle opere e provviste esistenti considerate fuori d'uso, o per il prezzo che se ne ricaverebbe potendole rivendere immediatamente, e sempre indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento od esercizio della strada ferrata ».

Non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor senatore Ruspoli, secondo iscritto.

RUSPOLI. Io mi associo in gran parte a ciò che ha detto il senatore Siacci, specialmente per quanto riguarda quell'art. 4 del progetto ministeriale, che ora è stato soppresso.

Io credo che l'onorevole ministro, di cui riconosco pel primo la solerzia e l'acume nelle trattative di questo genere di affari, ebbe una buonissima idea nel proporre quella limitazione che era contenuta nell'art. 4.

Comprendo che nelle discussioni alla Camera pur qualche cosa è giuocoforza concedere; ma mi duole che la concessione abbia proprio riguardato le disposizioni di quell'articolo, delle quali a me pare che l'onor. Siacci abbia assolutamente dimostrato la necessità.

Io alle sue osservazioni che, ripeto, trovo complete, non ne aggiungerò che una: io credo che, forse nel calore della discussione, nel conflitto di tante idee diverse, si sia commesso un equivoco. E l'equivoco sta nel considerare nello stesso modo i lavori preveduti nella legge organica, e quelli che si prevedono ora per le ferrovie secondarie.

Si comprende quello che stabilisce la legge organica; vale a dire che voi indennizzate e paghiate i lavori che trovate fatti, perchè si tratta di lavori che lo Stato affida direttamente agli appaltatori, perchè li crede necessari, necessari al punto, che, abbandonati dagli appaltatori, il Governo è obbligato a proseguirli ed a compierli.

Ma non è questo il caso nelle ferrovie secondarie, in cui non è il Governo, che direttamente fa il lavoro; esso non fa che sussidi-

diarlo per soddisfare a domande legittime, ma non ha interesse a proseguirlo ed a compierlo. Per conseguenza io trovo strano che il Governo per un lavoro abbandonato dagli appaltatori debba pagare la parte già costruita, quando questa può non servire, giacchè non tutte le ferrovie che si costruiranno in forza di questa legge saranno terminate. Ne saranno anche delle abbandonate e molte. Il passato ci serve d'insegnamento per l'avvenire.

Ora non è mica detto che il Governo abbia a compiere per suo conto tutte le ferrovie, alle quali concede un sussidio. Se la legge avesse questa portata, io credo che non troverebbe un voto favorevole.

Ma veniamo alle considerazioni mie, estranee ai punti trattati dal senatore Siacci. I miei colleghi, nel ricevere le passate relazioni su questa legge, avranno veduto che essa era modestissimamente presentata al Senato.

Ora questa legge assume tutta la sua importanza specialmente per la erudita ed accurata relazione dell'Ufficio centrale. L'egregio relatore ha subito compreso che per discutere una legge di questa natura, bisognava trovare una base nell'esperienza; ed ha compreso perfettamente che base dell'esperienza sono i dati statistici.

Questa relazione - e qui non voglio aggiungere complimenti, perchè credo non riescirebbero neppur graditi a chi ha nella relazione stessa la prova di ciò che ha saputo e potuto fare - questa relazione meritava certo uno studio accurato anche da parte nostra, studio che non ha potuto aver luogo, perchè ci è stata consegnata molto in ritardo, tanto che non sono passate neppure le 24 ore regolamentari.

Però io la ho scorsa, e la ho letta con tutta quell'attenzione che mi è stato possibile di metterci.

Quello che però ho letto davvero con attenzione, e su cui ho fatto le mie considerazioni, sono le relazioni, e governative e parlamentari; ed ho anche cercato di seguire le discussioni che sono state fatte sopra questa relazione nell'altro ramo del Parlamento.

Ed io ho dovuto persuadermi che questa legge non è stata ispirata a nessun concetto tecnico, economico, finanziario.

Il concetto è stato uno solo: il concetto po-

ditico. Si sono volute soddisfare le molte domande che già sono state dirette al Governo.

Questo è il solo movente che ho potuto rilevare dalle precedenti relazioni, e non vi comprendo quella dell'Ufficio centrale.

Ed è anche unico l'argomento che s'invoca in favore di questa legge ed è questo: noi vogliamo soddisfare queste domande che ci sono state fatte.

Le 3000 lire di sussidio non sono state sufficienti.

Dunque, diamone 4, 5, 6 mila, cifre tutte che non rispondono a nessun concetto, a nessun calcolo.

Io riconosco che questo sentimento, da parte del Governo, di soddisfare le popolazioni, che giustamente anelano a migliorare la posizione loro, è un sentimento lodevole e legittimo; ma non è certo il solo che deve prevalere in leggi di tale natura.

È forse solo per qualche migliaio di lire più o meno che date di sussidio che voi farete sorgere le ferrovie?

Credete che l'inefficacia delle leggi precedenti sia dovuta esclusivamente a 1000 lire più o meno di sussidio annuo chilometrico?

Io credo che oltre la mitezza del sussidio possano esservi molte altre ragioni che hanno impedito lo svolgimento che si attendeva dalle leggi passate. Certo che se una ferrovia fosse retribuitiva non avrebbe bisogno di sussidio. Nascerebbe da se stessa, vivrebbe per conto proprio. Dunque vi era qualche cosa da vedere ancora, perchè queste ferrovie che sono state costruite durante un ventennio passato non abbiano corrisposto alla aspettativa che noi avevamo.

GARELLI. Domando la parola.

RUSPOLLI. Noi abbiamo molte ferrovie, ed è per questo che ho lodato la relazione dell'Ufficio centrale, perchè ci ha dato larghi dati statistici sopra quello che l'Italia ha fatto per le medesime.

Noi dunque abbiamo il dovere d'esaminare la situazione che ci è stata fatta, e trarre consigli da una esperienza che pure ci è costata tanto cara.

Sono, come dicevo, 15,000 chilometri circa di ferrovie costrutte. È un capitale di 4 miliardi e mezzo che noi abbiamo impiegato per queste ferrovie. Enorme capitale!

Quattro miliardi e mezzo rappresentano il decimo di tutta la ricchezza totale del nostro paese, comprese le nostre case, i nostri capitali, i nostri campi.

È una cifra abbastanza imponente che noi abbiamo impiegato, e non è quindi il caso, prima di fare altre leggi ferroviarie, di esaminare un poco se questi 4 miliardi e mezzo li abbiamo bene impiegati, di esaminare un poco se queste ferrovie da noi fatte sono state fatte proprio là ove il bisogno commerciale lo richiedeva?

O non è forse il caso di studiare quali sono i difetti che hanno avuto luogo nell'applicazione di queste leggi per poterne fare una che a questi difetti ponga rimedio?

Questo studio, che è stato tentato dall'Ufficio centrale, e che credo buonissimo, viene un poco tardi, perchè doveva essere fatto prima di concepire questa legge. Invece l'Ufficio centrale fa questo studio per giustificare, come può meglio, alcune delle misure proposte dalla legge che stiamo discutendo.

Vogliamo noi fare questo studio? Io credo che sarebbe cosa utile, e raggiungeremmo lo scopo che ci prefiggiamo.

Vogliamo invece seguire l'andazzo che tutti, ministri, Senato e Ufficio centrale, Camera dei deputati hanno censurato, l'andazzo del passato? Non ripeto le parole che un ministro diceva, e che sono state ricordate dal senatore Siacci.

Vogliamo dunque proseguire con questo metodo, far nuove leggi senza preoccuparci di rimediare ai mali che noi pure abbiamo toccato con mano?

Facciamolo pure, ma avremo il risultato che abbiamo ottenuto per il passato. Salti nel buio, disillusioni le più volgari.

Ai dati statistici della relazione, sebbene sieno molti, se ne potrebbero aggiungere altri, e dedurne conseguenze diverse da quelle che ha creduto dedurne l'Ufficio centrale.

Questi dati statistici, o signori, sono l'insegnamento di un'esperienza assoluta, che non ammette errori.

Questi dati statistici non sono basati sopra calcoli di probabilità, ma sono: *introito netto*, *introito lordo* e *spese di esercizio*. Tre cifre, che, come sono state annunziate, sono esatte fino all'ultimo centesimo. Ora da queste cifre

e da altri specchi, che si [potrebbero aggiungere a quelli già presentati, che cosa ricaviamo?

Desumiamo che di questo enorme capitale che noi abbiamo impiegato in ferrovie non ricaviamo neppure il 2 per cento, mentre ci costa il 6 e 7 per cento.

Ho detto che non rende neppure il 2 per cento, perchè credo che il reddito sia l'1 e 90 o l'1 e 95 circa.

Ebbene, avviene così negli altri Stati? No. Abbiamo la Francia e l'Inghilterra, che hanno il reddito del 4 per cento netto; la Svizzera, che ottiene lo stesso risultato, l'Austria-Ungheria, che arriva al 4 e mezzo e la Germania che arriva al 5.35 netto.

Dunque, è provato che fra le potenze d'Europa quella che ha impiegato peggio i suoi capitali in operazioni ferroviarie è l'Italia.

Ed oltre l'aver dimostrato che all'Italia tocca il minor posto fra gli altri paesi circa il reddito che trae dalle ferrovie, essa ha poi il primo posto nelle spese di esercizio.

Io posso leggervi i risultati statistici indiscutibili.

È l'Italia che spende più di ogni altra per l'esercizio; e se noi ci rassegniamo ad avere dei capitali impiegati ad un così modesto reddito, e se ci rassegniamo a spese di esercizio molto maggiori di tutti i paesi vicini, dovremmo almeno esigere che le ferrovie italiane fossero più a buon mercato, fossero più comode; ma è inutile che lo dica, voi tutti sapete che non vi sono ferrovie più costose di quelle italiane, non vi sono ferrovie più scomode e più complicate.

Dunque, i sacrifici finanziari nostri che cosa ci danno?

Lo Stato vi raccoglie quel *deficit* che già vi additava l'onor. Siacci, ed il paese vi raccoglie un incomodo materiale, che lo espone a delle gravi perdite ed anche ad un certo senso di umiliazione morale; giacchè non piace a nessuno di vedere che nel proprio paese le cose vadano peggio di quello che vanno in tutti i paesi vicini.

La remunerazione del capitale negli altri paesi varia, come ho già accennato, dal 4 al 5 $\frac{1}{2}$: questa è la remunerazione del reddito normale del denaro in quei paesi in cui il capitale è meno caro che in Italia. E qui, in cui il capi-

tale è più caro, questa remunerazione discende molto più basso del tasso dell'interesse normale.

Io dico questo soltanto: perchè dobbiamo seguitare a costruire ferrovie senza limite, senza misura, diminuendo, come notava il senatore Siacci, le garanzie che esistevano ed erano proposte in nuove leggi? A me pare che, così facendo, non seguiamo la via retta, e, soprattutto, non seguiamo la via che l'esperienza dell'esperienza ci addita.

Ora aumentiamo i sussidi; ma questi sussidi certo produrranno un grande aumento nelle richieste, chè non sono poche quelle che stanno già dinnanzi agli occhi del ministro. Si giungerà al migliaio di chilometri tra quelli esaminati o da esaminarsi, e badate che 1000 chilometri e con l'aumento delle domande e delle concessioni noi voteremo forse un miliardo di più; cioè un debito reale nuovo, che noi voteremo con questa legge la quale, ripeto, non è modesta, come appariva.

Ora, o signori, vi è un'altra conseguenza anche più triste di quella che ho fino ad ora accennato e che risulta dall'esame dei prodotti delle nostre ferrovie.

Le nostre ferrovie davano quanto le altre; questo abbassamento del reddito del capitale al 2 % non esisteva quando le ferrovie erano in numero minore. Le nostre ferrovie davano quanto quelle dei paesi vicini, dal 3 $\frac{1}{2}$ al 4 %.

Quando hanno incominciato a dar meno? Quando voi le avete aumentate.

Allora la media del reddito di queste è andato piano piano abbassando, fino a che, quando furono addossate alle Società delle ferrovie principali anche le ferrovie secondarie fino allora costruite, avete avuto il disastro, avete veduto abbassato questo reddito, questa percentuale fino al disotto del 2 %.

Quale sarà dunque la conseguenza dell'aumento di queste ferrovie secondarie?

Io non dico che non dobbiamo affrontare anche le conseguenze, ma dico che ce ne dobbiamo rendere conto.

Noi siamo in materia di ferrovie di secondo ordine, e forse di terzo, di quarto e di quinto, perchè è da supporre che le ferrovie che faremo ora saranno meno retributive di quelle che sono state sino adesso costruite, essendo evidente che tutti predecessori dell'egre-

gio ministro dei lavori pubblici avranno fatto le cose abbastanza sensatamente per scegliere le migliori fra le secondarie che si proponevano.

Dunque, adesso andiamo scendendo di grado in grado, andiamo ad incoraggiare quelle ferrovie che sino ad ora erano state reputate inutili o quasi.

Il risultato sarà evidentemente questo, che cioè l'aumento delle ferrovie secondarie farà abbassare anche al disotto del 2 per cento il reddito di tutte le ferrovie.

Accadrà che più noi aumenteremo il numero delle ferrovie a risultato passivo, più questo 2 per cento diminuirà e bisognerà rassegnarci su questi cinque miliardi e mezzo che avremo speso a ricavare l'uno e mezzo e forse - non vorrei essere un profeta di cattivo augurio - e forse l'uno per cento.

Ora di disillusioni noi ne abbiamo avute abbastanza, per non essere ora un poco più cauti nel proporre leggi che riguardano le ferrovie.

E si noti che queste cose io non ho bisogno di andarle a ricavare dalle statistiche degli anni passati; lo stesso stato attuale ci dimostra già in modo preciso quello che può avvenire.

Vediamo quello che accade oggi.

La Mediterranea su 4100 chilometri di linee principali ritrae 28 mila lire al chilometro, e sulle secondarie che amministra, il reddito scende a 6300 lire al chilometro.

L'Adriatica, che dalle principali ricava lire 24 mila al chilometro, non ritrae più che 5300 dalle secondarie.

Non vi parlo poi delle Sicule e delle Sarde. Queste ultime specialmente, non solo non fruttano il 2 per cento, ma danno un *deficit* chilometrico annuo di lire 1744 al chilometro.

Da questi dati vedete che, aumentando queste ferrovie meno produttive, è evidente che dovete fare abbassare la percentuale dell'introito cumulativo delle strade ferrate.

Queste mie osservazioni tenderebbero al rigetto della legge, non lo dissimulo. Ma nemmeno mi nascondo che fra le ferrovie secondarie, di cui sarà chiesta la costruzione, parecchie se ne dovrebbero prendere in considerazione, e rendere possibili. Quello che io domando dunque è che queste cautele, le quali dovrebbero circondare la legge, e che ci sono imposte non solo dalla natura della legge

stessa, ma anche dalla esperienza lunga e malinconica del passato, non siano trascurate.

Ora il pericolo maggiore - ci convengono il ministro e l'Ufficio centrale, ci convengono tutti coloro che si sono occupati di strade ferrate - è che queste ferrovie secondarie non siano concesse là ove il vero bisogno le richieda per favorire invece, per cagioni d'insistenze autorevoli, vie meno retributive.

Io ho piena fiducia nell'egregio ministro dei lavori pubblici, di cui riconosco il carattere e il desiderio del bene; ma non vorrei che egli sciupasse la sua energia a resistere a tutte queste insistenze, dalle quali sarà circondato. Non so poi se troveremo sempre chi sappia resistere alle domande fatte sotto certe forme e con certe protezioni.

Ora, se tutti riconosciamo che vi è questo pericolo, perchè non vediamo d'accordo di mettere, per quanto è possibile, una remora a queste ingerenze, che sieno proprio il principio deleterio di ogni legge di ferrovie?

Eppure io credo che sarebbe facile il farlo, senza neppur alterare la lettera del progetto di legge approvato dalla Camera.

Perchè, come si è fatto in tante altre leggi meno importanti di questa, ove si sono create delle Giunte di vigilanza indipendenti e competenti, alle quali debbono essere rimesse queste domande, e il parere delle quali il Governo deve, se non seguire, almeno consultare, non si fa anche per questa legge?

Non sarebbe questo un modo per diminuire la responsabilità del ministro, che avrà così il mezzo di poter dire: badate, quello che voi domandate è stato così giudicato da questa Commissione, da questo istituto competente ed indipendente?

E non sarebbe confortante anche per noi di sapere che un argine pure vi è nel pericolo che vengano preferite alcune ferrovie ad altre più utili?

Io non farei se non che questa raccomandazione, e la sottometto all'Ufficio centrale: che s'inviti il Governo ad istituire, nel regolamento che dovrà farsi per l'esecuzione di questa legge, una Giunta di vigilanza, che debba essere consultata dal Governo in ogni concessione di queste ferrovie.

Ma con questo non diminuisco punto l'autorità del Governo. Prendete la legge sui con-

LEGISLATURA XX — 2^a SESSIONE 1898-99 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 APRILE 1899

sorzi d'irrigazione: in essa vi sono precisamente tutte queste garanzie. Prendete la legge sopra i lavori del Tevere, e vi troverete una Commissione di vigilanza, nominata dal Senato, dalla Camera e dagli altri enti locali. Dunque io non propongo nulla di nuovo: propongo soltanto che si faccia per questa legge quello che già si è fatto per altre, e molto meno pericolose di questa.

Che male può esserci che la cosa sia meglio esaminata?

Ma forse che quando queste Giunte sono state stabilite per altre leggi hanno dato un frutto minimo o pernicioso?

No; onorevole ministro dei lavori pubblici, lo sa meglio di me. Già la Commissione di vigilanza pei lavori del Tevere ha fatto guadagnare al ministro dei lavori pubblici per lo meno 20 milioni che sarebbero stati già dentro l'acqua se non ci fosse stata questa Commissione di vigilanza.

Anche ultimamente vi era una legge formale della Camera, accettata dal Governo, per l'esecuzione del canale Emiliano.

Avete fatta una Commissione competente, che ha studiato ed è venuta a riferire intorno a questo canale Emiliano (in favore del quale io stesso parlai qui e nell'altro ramo del Parlamento) ed ha dimostrato coi suoi studi che esso non era facile a farsi, e che i sacrifici erano molto maggiori di quello che si credeva dovessero essere, e io ho fiducia che l'Ufficio centrale accetterà la mia proposta perchè risponde a molte preoccupazioni espresse nella sua relazione.

Io confido anche che verrà accettata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè so che nessuno più di lui si occupa non solo perchè queste leggi procedano bene, finchè ne sarà affidata a lui l'esecuzione, ma che proseguano bene anche per l'avvenire. (*Bene*).

PRESIDENTE. Ha ora facoltà di parlare il signor senatore Buttini.

BUTTINI. Io non esito a riconoscere che in questo disegno di legge sia prevalente un concetto amministrativo ed economico, corrispondente al duplice obiettivo di incoraggiare e coadiuvare lo svolgimento delle utili iniziative locali, e di mettere ad un tempo lo Stato in condizione di adempiere, fosse anche solamente in parte, gli impegni assunti con leggi

precedenti senza andare più incontro ai rischi ed alle incognite delle costruzioni dirette.

Sono perciò in massima favorevole al disegno di legge. Non divido tutte le apprensioni testè manifestate dal senatore Ruspoli riguardo alla situazione delle nostre ferrovie.

Sicuramente in Italia non è molto confortante l'esame delle cifre che si riferiscono al rapporto tra il costo ed il reddito delle strade ferrate.

Ma non bisogna dimenticare che non vi è forse un altro Stato in cui la costruzione delle ferrovie si effettuasse in condizioni maggiormente anormali. L'Italia dovette costruire buona parte delle sue linee per motivi imperiosi di ordine politico che non ammettevano remora. Perciò le costruì quando aveva il corso del debito pubblico al 70, 63 e meno ancora; e quando inoltre, se non mancavano gli affaristi, scarseggiavano nelle varie regioni gli impresari forniti dei mezzi necessari per assumere grossi lavori.

Ed è perciò che abbiamo assistito all'esempio di appalti di linee (come per la linea Ligure) nei quali, suddividendo i lavori un primo impresario subappaltò al secondo, il secondo al terzo, e così di seguito sinchè le opere finirono per essere costruite dal settimo impresario. E tutti guadagnarono, dal primo che percepì un milione al chilometro fino agli ultimi che forse a mala pena ne incassarono un quarto, e che per non perdere dovettero spesso cercare di rivalersi per quanto era possibile a danno della solidità delle costruzioni.

E quando poi si passò all'esecuzione del grosso *Omnibus* ferroviario, approvato colla legge 29 luglio 1879, si riaprì la via agli abusi ed all'eccessiva eccedenza della spesa *pagata* su quella *reale* col sistema di appaltare ad un tempo troppi tronchi senza un preventivo studio sufficiente e completo, e senza la possibilità di una conveniente sorveglianza durante i lavori.

Oh! se lo Stato italiano, onor. Ruspoli, potesse rifare la strada percorsa sinora, il bilancio consuntivo della nostra rete ferroviaria non sarebbe quello che ella ha delineato. L'introito forse non muterebbe, ma si ridurrebbe probabilmente a ben meno della metà il capitale a cui desso corrisponderebbe.

Un'altra sola osservazione farò in quanto alla produttività delle ferrovie secondarie.

Non dobbiamo dimenticare che l'esercizio della rete complementare si risente di un difetto fondamentale delle convenzioni ferroviarie del 27 aprile 1885, che hanno creato un diverso sistema di remunerazione d'esercizio per la vecchia e per la nuova rete, per modo che le Società esercenti non hanno interesse a svolgere il movimento sulle linee della rete nuova, mentre lo hanno invece a svolgerlo, mantenerlo ed attrarlo su quelle delle reti vecchie. Su queste infatti vengono a percepire il 62.50 per cento del prodotto, mentre sulle linee nuove soltanto incasserebbero il 50.

Siccome poi le linee nuove in buona parte abbreviano le distanze, l'allettamento a questo sistema di ostilità verso le linee nuove si accresce, poichè si tratta di sostituire alla percezione del 50 per cento sulla distanza più breve quella del 62 e mezzo per cento applicato al percorso più lungo, ad esempio sopra 120 anzichè sopra soli 100 chilometri.

E a disinteressare le Società nel buon esercizio delle linee complementari si aggiunge l'altro corrispettivo fisso di L. 3000 a chilometro calcolato per la lunghezza virtuale, che talvolta persino raddoppia o triplica e quadruplica quella reale, come per la linea di Frascati.

Detto questo per spiegare come io non possa associarmi a tutte le preoccupazioni del senatore Ruspoli, devo però dichiarare francamente che anch'io sento qualche apprensione per tutte le conseguenze pratiche, che potrà avere la nuova legge.

Io sarei pronto a votare anche un limite sensibilmente maggiore di quello che ci si propone, purchè si approvassero contemporaneamente garanzie serie ed efficaci, che assicurassero che la sovvenzione massima costituirebbe sempre l'eccezione, che nella maggior parte dei casi si starebbe sempre al disotto, anzichè al disopra della media, più prossimi al minimo che al massimo.

E qui devo rivolgere la mia lode al relatore per la cura che ebbe di illustrare la relazione con dati che ben valgono ad istruirci su questo argomento.

Siamo entrati nel sistema delle sovvenzioni per la prima volta colla legge del 1873.

Anche questa legge aveva un minimo indefinito per somma, che avrebbe potuto pur essere di una lira al chilometro, e per tempo, che

sarebbesi potuto limitare ad un anno solo - ed un massimo che poteva giungere per la sovvenzione a mille lire per chilometro oltre a quanto sarebbesi risparmiato pel passaggio di qualche tronco di strade nazionali fra le provinciali, e per il tempo fino a 35 anni.

Ebbene, la statistica ce lo rivela, le concessioni accordate in base a quella legge lo furono tutte quante per il massimo del tempo, col massimo dell'annualità, col massimo di tutte le concessioni accessorie.

Venne il decreto 24 luglio 1887, divenuto poi, con qualche modificazione, la legge 30 giugno 1889. Sembrò allora che si potesse almeno spaziare fra il limite massimo antico di lire mille per 35 anni ed il limite massimo nuovo di lire tremila per 70 anni.

L'esame della tabella a pagina 37 della relazione ci apprende il contrario.

Le concessioni accordate in base a queste nuove disposizioni comprendono 349 chilometri. Sapete quanti ne furono concessi col sussidio massimo per il tempo e massimo per la somma? 318 su 349. Otto chilometri appena hanno avuto il massimo sussidio soltanto per la somma e non riguardo al tempo. In quanto agli altri 23 chilometri, fate pure la media, e troverete che dessa è molto più prossima al massimo nuovo che non al massimo vecchio.

A pagina 39 leggesi l'elenco delle linee le cui pratiche furono già istruite senza che sia tuttora emanato il decreto di concessione.

Non voglio più annoiarvi colle cifre, solo vi dirò: fate anche qui i computi e vedrete che neppure in questa tabella le proporzioni da me accennate non variano in modo sensibile.

Dopo ciò è lecita e naturale una domanda: ora che da un secondo massimo di lire 3000 siamo venuti ad un terzo massimo di lire 5000 (io non parlo di quello di lire 6000, che riflette la sola categoria speciale delle ferrovie già classificate e promesse per legge), saremo noi sicuri che venga meno la tendenza a domandare, ma più ancora la tendenza a concedere sempre il massimo sussidio? Veramente questa potrà e deve essere una speranza nostra. Non mancheranno per certo le assicurazioni che con tutta lealtà ci verranno dai banchi del Governo. Ma versiamo pur troppo in una di quelle materie in cui si possono avere le intenzioni migliori, senza poi possedersi al-

l'atto pratico la forza e l'energia necessarie a poterle mantenere. L'esperienza del passato ci deve per lo meno rendere assai dubbiosi anche per l'avvenire. Il dubbio si accresce quando si confrontino le primitive colle susseguenti disposizioni.

Il primo decreto del 1887 richiedeva che le linee non fossero concorrenti alle reti principali.

Questa disposizione troppo rigorosa non fu soppressa, ma moderata nella legge del 1889, che invece parlò di linee « che non facessero concorrenza diretta ed in notevole parte del loro percorso ad una linea della rete principale ».

Il disegno di legge contiene una dizione la quale esprime addirittura il rovescio di quanto suonavano le disposizioni testè ricordate, accennando nell'art. 2, come estremo per ottenere il massimo del sussidio, non solamente ad un costo chilometrico di almeno L. 120,000, ma ancora « all'essere le nuove ferrovie destinate a congiungere più direttamente importanti zone di territorio ». Il concetto della congiunzione più diretta parmi questo: congiungere con una linea più breve ciò che è già congiunto ferroviariamente in modo meno diretto epperò più lungo.

Con ciò si sconvolge e muta tutto il sistema; si viene ad elevare a titolo per un sussidio speciale il fatto che la nuova linea per necessità di cose debba attrarre a sè una parte del movimento di quelle preesistenti.

Certamente non bisogna mai esagerare in fatto di concorrenza, perchè altrimenti dovrebbero con poca giustizia sempre sacrificarsi gli interessi dei Comuni toccati dal nuovo tracciato e non serviti dalle linee preesistenti.

Ma, per lo meno, sembra discutibile che il fatto di essere una ferrovia di nuova costruzione linea di concorrenza all'antica possa elevarsi quasi a titolo speciale per aspirare al massimo dei sussidi.

È vero poi che anche qui si richiamano, nella parte non implicitamente abrogata, le disposizioni del primo decreto e della prima legge: ma basta gettare uno sguardo sui loro termini per convincerci come manchino in essi i criteri assoluti e precisamente determinativi.

All'interesse dell'ampia zona si finisce per paraggiare quello del capoluogo di circondario,

del capoluogo di mandamento, e persino quello del semplice comune quando questo sia di frontiera. Per dare un largo sussidio può bastare una sola delle varie circostanze ivi accennate; possono bastare in diversi casi le condizioni più opposte, nell'uno l'abbondanza dei sussidi e la ricchezza d'una zona, nell'altro la povertà degli enti che dovrebbero dare sussidi.

Abbiamo dunque innanzi a noi un disegno di legge che s'informa a lodevolissimi intenti, ma presenta pur sempre questo pericolo, forse più ancora delle leggi passate, di lasciar predominare, quasi regola ordinaria, nelle concessioni il sussidio massimo.

A tale inconveniente potrebbe, almeno in parte, ovviarsi con opportune disposizioni regolamentari.

Ad ogni modo parmi che da questi stessi pericoli sorga la necessità, per non far correre rischio di nuovi danni alla finanza, di soffermarci sulle osservazioni fatte con tanta competenza dal senatore Siacci, alle quali sento il dovere di associarmi, relative al difetto che deriva al nuovo testo del progetto dalla soppressione dell'art. 4 del testo antico.

Io credo che non si possa dare una dimostrazione più completa di quella che emerse dal discorso che avete udito. Per mia parte aggiungo questo: la concessione di una ferrovia sovvenzionata crea un vero contratto fra lo Stato ed il concessionario.

Da una parte lo Stato dice: io mi dispongo a questo sacrificio, perchè voglio essere liberato dell'onere della costruzione e dalle noie ed incognite dell'esercizio: vi do perciò la concessione, ma vi appongo queste condizioni.

Se il concessionario accetta, ciò vuol dire che egli sottoscrive a tutte le condizioni che si immedesimano nella legge del contratto.

Se egli viola il contratto col non terminare il lavoro o coll'abbandonare l'esercizio nel periodo della concessione, quale sarebbe la posizione giuridica fatta allo Stato secondo i dettami del diritto civile comune? Lo Stato, dovrebbe poterlo costringere all'esecuzione del contratto, e in difetto poter esporre in vendita la concessione a rischio e pericolo del concessionario, facendolo per di più condannare nei danni. Se non riesce a trovare chi voglia rendersene acquisitore nè ad una prima, nè ad una seconda asta, ciò vorrà dire che la con-

cessione intrinsecamente vale uno zero, rappresenta una mera passività. E perchè allora lo Stato, che per sua parte ha osservato, ed era disposto ad osservare fino all'ultimo istante della concessione il contratto, sarà obbligato ad incontrare una perdita per causa dell'inadempiamento dell'altro contraente, ed a pagare qualche somma per opere che non gli servono più o per sottentrare ad una industria passiva? La ragione giuridica sta dunque tutta per la disposizione di cui il Governo accettò la soppressione innanzi alla Camera elettiva.

Ma v'ha di più. Questa deroga alle norme della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865 già erasi approvata dal Parlamento due anni prima in una legge, che si riferisce appunto alle concessioni di cui ora si tratta, con un articolo ben si può dire perfettamente identico. Accenno alla legge 27 dicembre 1896, n. 561, che regola la concessione delle tramvie a trazione meccanica, e delle ferrovie economiche. In essa nel titolo relativo a queste ultime, dopo essersi esordito all'art. 15 accennandosi all'obbligo del Governo « di tenere conto nella graduazione dei sussidi delle facilitazioni nella costruzione derivanti dalla stessa legge » si fa all'art. 28, precisamente l'ipotesi della *decadenza del concessionario*; e così si dispone.

« Nel caso di decadenza del concessionario, il Governo dovrà preventivamente interpellare gli enti proprietari delle strade ordinarie (inquantochè in qualche tratto queste ferrovie possono anche avere sede sopra strade ordinarie) se intendano che abbiano corso le pratiche di cui agli art. 253 e seguenti della legge sulle opere pubbliche.

« Qualora gli enti predetti si pronuncino per la continuazione ed ultimazione delle opere, è fatta facoltà al Governo di deliberare la nuova concessione per mezzo di licitazione o trattativa privata, sempre che sia andato deserto il primo incanto.

« Nel caso che gli enti predetti decidano il ripristino della strada ordinaria, per quanto riflette la sede loro propria, dovrà eseguirsi a tutto carico e spesa del concessionario decaduto ».

E viene ora la sostanza della disposizione:

« In verun caso il concessionario decaduto avrà diritto a chiedere corrispettivi o indennità per le opere eseguite o provviste fatte

(notate bene), sia su tratti *in sede propria*, sia su quelli *percorrenti le strade ordinarie* ».

Ma come è possibile che in una legge in pieno vigore sino dal dicembre 1896 si sia consacrato un principio come questo, e si abbia poi difficoltà a ripeterlo e mantenerlo *due anni dopo* in un disegno di legge che solo differenzia dalla legge precedente perchè si occupa colle ferrovie *economiche* eziandio di quelle *non economiche*, egualmente ammesse al beneficio delle sovvenzioni?

Anche senza l'articolo 4 che aderiste ad abbandonare, voi, onorevole ministro dei lavori pubblici, sempre dovrete applicarne la disposizione già contenuta nella legge 27 dicembre 1896 alle ferrovie nella medesima contemplate.

Può seriamente, logicamente giustificarsi una distinzione che dipenderebbe magari da un millimetro di differenza di scartamento?

Eppure noi verremmo a questa conseguenza, perchè, se voi avete potuto rinunciare ad un articolo del nuovo disegno di legge, esso non contiene poi un articolo che implichi l'abrogazione della precedente legge.

Ritengo pertanto che le censure dell'onorevole Siacci siano appoggiate non solamente da considerazioni astratte, ma eziandio da argomenti che si ricavano dal nostro diritto scritto in materia di ferrovie. Epperò sarei proprio lieto che o per iniziativa della Giunta o per iniziativa del Governo l'articolo 4 venisse ripristinato.

Pensi il Governo che ha tutta la responsabilità di quanto tocca il servizio pubblico, alle conseguenze che potrebbero derivare dal voler persistere ad escludere da tale disposizione anche una sola parte delle ferrovie sovvenzionate.

Certamente io voterò qualunque proposta venisse fatta pel ristabilimento dell'articolo.

Ritengo che nè la sola raccomandazione della Giunta, nè l'ordine del giorno in via subordinata proposto dall'onor. Siacci, basterebbero allo scopo.

Ed eccomi ora, signori senatori, all'ultima delle preoccupazioni in me sorte alla dettatura, non soltanto del disegno di legge, ma eziandio di alcune dichiarazioni della relazione con tanta diligenza dettata dal collega Roux.

Giustamente il relatore scrive a pag. 31 « che lo Stato ha dei grandi interessi nazionali generali che non possono essere sentiti ed ap-

prezzati dagli enti locali: che quindi ben può e deve costruire direttamente, quando occorra, le grandi linee ferroviarie che corrispondano a tutti gli uffici indicati; e anche quando non promettono adeguato ed immediato reddito finanziario», per dedurre il corollario, « che non abbia da esservi nessuna esclusività di sistema di costruzione e passano eseguirsi costruzioni dirette anche con grave sacrificio pecuniario, quando si tratti, per così dire, della spina dorsale metallica d'interesse generale ». Ma più avanti trovo questa chiusa del paragrafo a pag. 32:

« Sugli errori commessi la presente legge segna una sosta ed un ravvedimento; costruita tutta la rete ferroviaria d'interesse generale, costruita anche una buona parte, a spese dello Stato, delle ferrovie secondarie, si lasciano fare adesso all'industria privata e agli enti locali le linee sussidiarie. Accettiamo il nuovo indirizzo » ecc.

E finalmente, a complemento di tutto questo, trovo ancora questa dichiarazione a pag. 35 « che un sistema di sovvenzioni chilometriche percentuali con scala via via ascendente solo si potrebbe adottare a caso nuovo, e quando si avesse da dotare un paese di tutta una nuova rete ferroviaria, nella quale per necessità di Stato può darsi che le prime linee *nervali* a costruirsi siano appunto le più costose. Ma quando noi abbiamo già oltre a 15,000 chilometri di ferrovie principali ed *arteriose* costruite con grandi sacrifici e non si tratta più di costruire che le linee *secondarie* per la circolazione *venosa*, allora si può benissimo, in un paese tutt'altro che ricco come il nostro, dare il passo piuttosto alle costruzioni delle linee di minor costo e di più promettente vantaggio, le quali si accontentino di minor sovvenzione ».

Orbene, io non posso qui trattenermi dal rivolgere un'osservazione ed una domanda.

Io ritengo che in Italia in fatto di ferrovie si sia troppo fatto, forse in gran parte come conseguenza del sistema parlamentare che tende ad associare per renderle più potenti e facili ad essere esaudite le varie richieste ed esigenze di nuove opere pubbliche.

Ma sarà proprio esatto, onor. ministro dei lavori pubblici, onor. relatore, quanto è detto nelle affermazioni da me ricordate, che oramai

si sia costruita tutta la rete ferroviaria d'interesse generale, e, per usare le stesse ingegnose espressioni della relazione, tutta quanta la rete *nervale*, la rete *arteriosa*; che non vi sia più che qualche piccola ferrovia *venosa* da compiere? Ricordo che la legge 29 luglio 1879 fece una distinzione nelle ferrovie. Lascio da parte la *prima* categoria che rappresentava un impegno esclusivo dello Stato. Nelle altre categorie trovo che le linee della *quarta* non si potevano costruire salvo dietro domanda degli enti interessati, quelle della *terza* solo potevano intraprendersi dietro *assenso* delle provincie interessate. Invece per le ferrovie della *seconda* categoria era creata agli enti interessati una condizione puramente passiva. Le linee si dovevano fare solo perchè la legge le aveva decretate; lo Stato deliberava di eseguirle ed invitava le provincie a pagare. Le rappresentanze provinciali non avevano nemmeno da essere interpellate sull'epoca del principio dei lavori; ma avevano solamente diritto di essere sentite circa il riparto della aliquota fra le varie provincie interessate.

La stessa condizione fatta alle linee di questa categoria già lascia arguire che le medesime rispondono o ad interessi internazionali, od almeno a grandi interessi regionali.

La medesima legge conteneva poi la disposizione dell'art. 15, secondo la quale anche gli enti interessati in queste strade di *seconda* categoria potevano acquistare diritto ad una preferenza nell'ordine delle costruzioni, votando un aumento sul concorso obbligatorio non inferiore al suo decimo. Forse che non vi sono provincie che per ferrovie di questa categoria non solo hanno votato il suddetto aumento di contributo, ma lo hanno veduto accettato ed incassato dal Governo per le rate scadute?

Il disegno di legge non parla di tali ferrovie ed appunto, perchè non se ne occupa ed apre intanto la via a nuovi gravi impegni pel Tesoro, non può a meno che destare giuste preoccupazioni nelle regioni che hanno interesse in queste linee. Io non spingo i timori sino al punto di credere che l'applicazione della nuova legge sia per avviare la pubblica finanza ad un nuovo miliardo di spesa come accennò il senatore Ruspoli. Calcolando pure uno sviluppo di 1000 chilometri di ferrovie sussidiate,

si andrebbe incontro ad un annuo carico di cinque milioni, che rappresenterebbero un debito da 100 a 125 milioni a seconda del tasso adottato nella capitalizzazione delle annualità.

Però sta in fatto, che venendo ad aggravarsi in pochi anni, sia pure di un debito limitato a quest'ultima cifra, lo Stato verrà a mettersi in una condizione sempre più deteriore anche relativamente all'adempimento dei suoi impegni più antichi.

Io sottoscrivo, l'ho già detto, pienamente al programma che lo Stato abbia da evitare ogni nuova incognita. Ma perchè il Governo non avrebbe potuto prima d'ora escogitare, non potrà escogitare con un prossimo disegno di legge, un sistema per cui si provveda a queste linee anche sotto forma di annualità e con un completo ed assoluto *forfait*, come si fece colle leggi e convenzioni del 1888? L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha compreso come io volessi accennare essenzialmente ad una ferrovia di carattere eminentemente internazionale, quale è la linea da Cuneo verso Ventimiglia e Nizza per il Colle di Tenda. Egli ricorda quante anche recentissime istanze abbia il Governo ricevuto dalle rappresentanze di tutte le provincie interessate, unite in un solo desiderio, e ben posso aggiungere in un identico diritto.

Si tratta di provincie che racchiudono ben due milioni di abitanti; di una linea destinata a far cessare quella condizione dannosa che venne creata a tutta la regione piemontese da quel trattato, che per la forza delle cose ebbe a separare dal nostro Regno la Contea nizzarda, principale sbocco della produzione agricola piemontese.

È appunto per questa linea che si votarono, si accettarono e si pagarono gli aumenti sul contributo legale.

È dessa, che nel punto stesso in cui finisce la sua più importante opera, trovasi oggidì bruscamente arrestata in una gola selvaggia e deserta fra cime solò accessibili alle capre ed ai camosci.

Eppure sono ben modeste pel momento le insistenti istanze della regione subalpina-ligure!

Tutte quelle provincie domandano solamente che per intanto si spinga la linea sino al primo centro popolato di Tenda, dove arrivano le due grandi strade rotabili per Ventimiglia e per Sospello e Nizza.

Questo breve tratto, onorevole ministro; col sistema delle annualità pagate durante settant'anni, rappresenterebbe un'impostazione di bilancio di 240 o 250 mila lire all'anno al massimo! È dunque ben naturale che le nostre popolazioni non vedano con animo soddisfatto e tranquillo presentato un disegno di legge, che dà affidamento dell'assunzione di immediati rilevanti impegni per ferrovie nuove, prima che siasi pensato alla costruzione dello stesso brevissimo tronco assolutamente indispensabile perchè possa incominciare a produrre qualche reale utilità la parte di linea già costruita.

In sostanza si capisce che quando un debitore non paga, perchè per sua disgrazia fu ridotto in condizione di non potere per intanto pagare malgrado ogni sua migliore volontà, tutti si rassegnino ad aspettare; ma quando questo debitore ricomincia a pagare, e non solo si accinge a pagare alcuni debiti vecchi anche fra i meno importanti, ma incomincia pure ad incontrarne altri nuovi, aggravando il suo bilancio di novelli impegni, come volete impedire che i creditori più antichi non soddisfatti e dimenticati si allarmino, si agitino e mandino le istanze e proteste che in questi ultimi tempi furono dirette al Governo?

Ho finito: sono davvero riconoscente al Senato della benevola attenzione che mi volle prestare: ed attendo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi rassicuri su tutte le apprensioni che gli manifestai; e specialmente circa i precisi intendimenti del Governo in quanto alle linee di seconda categoria della legge 29 luglio 1879, e soprattutto in quanto al tronco Vievolà-Tenda.

PRESIDENTE. Il signor senatore Garelli ha facoltà di parlare.

GARELLI. Io ho domandato di parlare quando il senatore Ruspoli accennava quali erano a suo avviso i criteri ispiratori di questa legge.

Voglia la benevolenza del Senato concedermi pochi minuti per alcune osservazioni.

Il senatore Ruspoli ha affermato che questa legge non è ispirata ad alcun concetto economico e finanziario, ma è dominata esclusivamente dal criterio politico. Ora a me pare, ripensando alle molte leggi ferroviarie finora votate dai due rami del Parlamento, che nes-

suna, come questa, si allontanano dal concetto politico.

Questa legge a chi obiettivamente la studia apparisce ispirata essenzialmente ad un criterio di giustizia...

SPROVIERI. E di moralità.

GARELLI... E di moralità, come mi suggerisce il collega Sprovieri.

Mettiamo bene in sodo la questione. Le leggi del 1879, 1881 e 1882, a parte le conseguenze finanziarie disastrose che ebbero, furono causa di flagranti ingiustizie, che non furono sanate dalla legge dei mille chilometri del 1885.

Il problema ferroviario si impone al Governo per i supremi interessi del paese cui si collega. L'importanza di questo problema, come ha dottamente rilevato l'onorevole Roux nella sua accurata e ponderosa relazione, è di ordine morale, economico e finanziario.

Esso ha una importanza morale, per gli obblighi, che in virtù di leggi anteriori incombono al Governo, di costruzioni di linee già classificate, oltre al debito di soddisfare a giuste domande di nuove costruzioni.

Esso ha una grande importanza finanziaria per gli oneri, che dagli accennati obblighi derivano alla finanza; obblighi, che l'attuazione della presente legge, a mio avviso, tende notevolmente a diminuire.

Esso infine ha una grande importanza economica, perchè evidentemente le ferrovie secondarie e complementari avranno per effetto di suscitare e di avvivare nuove correnti commerciali e di avviarle alle reti principali, le quali verranno perciò a ricevere un ragguardevole incremento di traffici. E noi tutti sappiamo che in alcune regioni, le reti principali danno uno scarso profitto nell'esercizio, perchè non hanno comunicazioni secondarie nelle regioni che attraversano.

Ora queste ragioni a mio avviso, dimostrano la necessità di risolvere la questione ferroviaria che agita il paese, e preme sul Governo, che nelle condizioni attuali è impotente a mantenere i vecchi impegni e a soddisfare legittime esigenze.

Perocchè non dobbiamo dimenticare che diverse regioni, segnatamente nell'Italia del mezzogiorno, difettano ancora di ferrovie; mentre pure hanno contribuito, come tutte le altre regioni, alla costruzione delle grandi linee,

delle quali esse non risentono che in minima parte i benefici.

Ora tutti onestamente siamo convinti della necessità di risolvere questa questione; o, se non di risolverla pienamente, il che nelle condizioni presenti è cosa tutt'altro che facile, di semplificarne almeno la definitiva risoluzione.

E, concordi nel fine, ormai si è pure tutti concordi nei mezzi: cioè di ottenere senza rischio e senza l'intervento diretto dello Stato, questa soddisfazione di bisogni che, mentre sono bisogni locali e regionali, vengono pure a formare un complesso di interessi nazionali.

Infatti, niuno più ormai vorrebbe che lo Stato, dopo compiute tutte le grandi reti di comunicazione, continuasse a costruire o a far costruire le linee secondarie e complementari a proprio rischio e a proprie spese.

La lunga e amara esperienza del passato ci dissuade da questo metodo di costruzione che ha dato i deplorabili risultati finanziari che tutti noi conosciamo.

Vi è invece adottato il principio di incoraggiare l'industria privata a costruirle con una sovvenzione pecuniaria ragguagliata a chilometro di ferrovia costruita, e questo mezzo è conveniente ed opportuno, perocchè elimina i rischi e le incertezze del costo e determina in modo positivo quale è l'onere che il Governo si assume. Inoltre l'industria privata, gli enti locali, i privati sanno molto meglio dello Stato giudicare della convenienza delle linee locali; sono assai più parsimoniosi nella spesa e vigili nel vegliarne la costruzione e l'esercizio.

Questo principio fu attuato la prima volta nel 1873 colla legge che accordava un sussidio di lire mille a chilometro.

Era un'applicazione a dose omeopatica e, diciamo anche, con effetti usurari; perocchè dalla ferrovia costruita con tale sussidio lo Stato percepisce, fra tasse ferroviarie e tasse generali, almeno il doppio del sussidio ad esse accordato; onde con quella legge il Governo dava uno da una mano e ne pigliava due dall'altra. Il sistema era molto comodo, ma non hanno abboccato molti a questo amo fallace e delusorio.

Quattordici anni dopo, nel 1887, il nostro illustre presidente, allora ministro dei lavori pubblici, con apposita legge aumentava il sus-

sidio a lire tremila a chilometro, ed estendeva la durata del sussidio a 70 anni.

Era un aumento già notevole, ma l'onor. Saracco che conosce molto bene gl'interessi della pubblica finanza, dichiarava in questa assemblea che egli si sarebbe riputato ben felice che molte fossero state le domande di ferrovie e molte le concessioni, perchè di altrettanto si sarebbe semplificata la soluzione del grave problema ferroviario,

Ma neppure questa lusinga di lire tremila a chilometro, e per 70 anni, valse ad assicurare i costruttori.

Le ferrovie che si costruirono furono tanto poche da non corrispondere al bisogno vero e reale del paese.

E quindi i ministri Perazzi e Colombo nel 1894 proponevano di aumentare il sussidio a quattromila lire al chilometro, sempre per la stessa estensione di 70 anni, e la Commissione parlamentare aumentava quel sussidio a cinquemila.

Ed oggi il progetto che discutiamo stabilisce a cinque e per alcuni casi a seimila lire al chilometro, il sussidio, anche per lo stesso termine di tempo.

Questi aumenti di sussidio erano necessari; l'esperienza ha dimostrato che i capitali privati, perchè accorrono alle costruzioni ferroviarie, hanno bisogno che il sussidio concesso e per l'entità sua e per la durata, non solo costituisca un discreto interesse, ma altresì rappresenti la quota di ammortamento delle spese di costruzione.

Questa elevazione del sussidio è dunque giustificata, e l'estensione fino ai 70 anni è necessaria per assicurare non soltanto la costruzione, ma anche l'esercizio.

Se vogliamo risolvere il problema ferroviario facendo costruire dall'iniziativa privata le ferrovie, perchè lo Stato non può accollarsi la costruzione diretta che gli costerebbe immensamente più, che lo porterebbe ad un salto nel buio, come diceva il senatore Ruspoli, conviene proporzionare il sussidio alla spesa, sicchè riesca sufficiente il compenso.

A chi teme che questo sussidio sia troppo elevato e conduca alla costruzione di linee improduttive o di poca utilità, noi possiamo contrapporre la eloquente esperienza del passato.

Coi sussidi di tre o quattromila lire, pochi chilometri di ferrovie si sono costruite.

Quanto alla sufficienza o meno dei sussidi accordati con la presente legge, l'esperienza dell'avvenire lo dimostrerà. Per mio conto credo che questo sussidio sarà sufficiente per molte linee, ma per altre non basterà, e converrà aumentarlo, e sarà dovere del Governo di aumentarlo.

Speriamo però che ciò avvenga quando la finanza pubblica sia così migliorata da poter comportare anche questo maggiore onere, pur di vedere una volta, se non risoluto, almeno avviato ad una risoluzione questo così grave e così importante problema delle comunicazioni ferroviarie fra le diverse parti del Regno.

Del resto, quale esso è, questo sussidio non viene a creare un onere incomportabile alla finanza dello Stato. Quando l'onorevole nostro collega Ruspoli ci parlava di miliardi, di costruzioni senza limiti, ecc. ecc., io mi domandava se egli avesse letto l'articolo 5 di questa legge.

L'art. 5 limita le spese annuali che può sostenere il Governo per queste costruzioni.

Il Governo ogni anno viene a domandare lo stanziamento in bilancio della somma che gli può occorrere, e il Parlamento è giudice della convenienza o meno di accordare la somma richiesta; quindi non pericoli, non dubbi, non incertezze sugli oneri che possono essere imposti al Governo.

Io quindi credo che per queste ragioni il Senato, non preoccupandosi del pessimismo onde era infiorato il discorso del nostro collega senatore Ruspoli, ma ispirandosi al sentimento della giustizia, vorrà invece dare il voto favorevole a questa legge che, dopo tutto, è una legge di perequazione. (*Bene!*).

FERRARIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS. Tutti coloro i quali hanno letto la relazione del nostro Ufficio centrale, non hanno potuto fare a meno, io credo, di ammirare la copia della dottrina e la diligenza con la quale essa ha trattato delle questioni ferroviarie; ma le osservazioni degli egregi preopinanti mi persuadono maggiormente che, se il nostro Ufficio centrale e per esso l'egregio suo relatore fosse stato in piena libertà di apportare tutte le modificazioni che forse paressero con-

venienti ed opportune alla legge, non avrebbero esitato a proporle al Senato.

E me ne persuado maggiormente nel constatare che l'Ufficio centrale ha creduto di potere supplire alle proposte di modificazioni coi numerosi Ordini del giorno e colle specificazioni che esso introdusse in questi Ordini del giorno; i quali riguardano non soltanto la parte direttiva e regolamentare, ma le parti sostanziali della legge.

Ma io mi riserberò di parlare dopo che avrò udite le risposte dell'onor. relatore, e soprattutto dell'egregio ministro, e di fare quelle osservazioni che potrebbero, sebbene con un sussidio infinitamente modesto, sostenere le ragioni esposte dagli onorevoli preopinanti. Non parlo dell'ultimo di essi. Egli, invaso dal sentimento di giustizia e di onestà, avrebbe voluto che intieramente non si seguissero tutte quelle cautele e quelle garanzie che potrebbero essere necessarie, per non ritardare, forse, il beneficio delle costruzioni.

Ora mi limiterò ad una sola osservazione, di carattere assolutamente generale.

Io leggo ed i miei colleghi avranno letto, a pagina 31 dell'accuratissima relazione, le seguenti parole: « È un fatto, che l'industria privata e gli enti locali sono i *migliori giudici* perchè i più direttamente interessati, sulla convenienza o meno di costruire certe strade ferrate... ».

E quindi si vengono a spiegare gli elementi e le ragioni di convenienza che potrebbero dalle costruzioni ferroviarie ritrarre gli enti locali.

Io veramente sono molto in dubbio che il Senato debba porre intera fiducia negli enti locali, non perchè i medesimi non siano giudici competenti, ma perchè possono subire le conseguenze di quelle persuasioni, di quelle convinzioni che partono precisamente, come la stessa relazione dice alla seconda colonna della pagina 31, dalle *insistenze* e dagli *intrighi locali*.

Io sono di quella scuola (che credo sussidiata dall'esperienza nostra) che lo Stato debba vegliare a che gli enti locali non approfondano troppo facilmente le loro risorse, perchè le medesime vengono ad influire su quelle che sono assolutamente necessarie per lo Stato.

E, quando si parla di sovvenzioni e sopra-

tutto di sovvenzioni per un periodo di tempo come quelli indicati dal progetto di legge, sarà facile a coloro i quali vengono ad influire sulle deliberazioni degli enti locali poterli indurre a dei sacrifici, che credono saranno ampiamente compensati per mezzo della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate. I comuni, le provincie cadono talora troppo facilmente ad illusioni, a speranze lusinghiere.

Sugli effetti delle comunicazioni, effetti che quando pure siano profittevoli a qualche classe di cittadini, a qualche interesse particolare, male rispondono a quei dispendii, a quelle eventualità, che queste imprese possano o siano chiamate a produrre.

Capisco che questa non è una di quelle dichiarazioni che possano ridursi in precetto di legge; è piuttosto una delle norme che debbono avere le amministrazioni nell'accogliere le domande che verranno fatte a questo riguardo.

E, quando l'onorevole ministro dei lavori pubblici avrà fatte le sue dichiarazioni sopra la estensione delle garanzie, delle cautele che si debbono a questo oggetto osservare dal Governo prima di fare concessioni, io forse chiederò di poter sussidiare con altre osservazioni questo semplice cenno che intanto credo di fare.

Attesa anche l'ora tarda, conchiudo, si debba soprattutto badare a che gli enti locali, i quali possono essere chiamati a concorrere in qualche modo coll'industria privata, per contribuire, anche solo per commendare la costruzione e l'esercizio di ferrovie, siano ben avvertiti delle conseguenze che ne potranno avvenire non solo alle località che si credono principalmente favorite da tali costruzioni, ma soprattutto alle forze contributive degli stessi enti, ed, in ogni caso, anche a quegli interessi che si credono favoriti dalla concessione e dall'esercizio delle proposte ferrovie.

RUSPOLI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RUSPOLI. Ho domandato la parola perchè sembra che nel parlare io sia caduto in un equivoco e, se ciò è, desidero di rettificarlo io stesso, altrimenti resterebbe un perenne argomento per combattere alcune parti del mio discorso.

Io ho detto che con questa legge si sarebbe votato un miliardo, ma non un miliardo perchè si concedevano mille chilometri di ferrovie se-

condarie, ma perchè se ne concederanno molte di più.

Il mio ragionamento era semplice e in tutti gli altri paesi che hanno reti più complete del nostro lo sviluppo delle ferrovie secondarie oltrepassa sempre il numero dei chilometri delle ferrovie principali. Per conseguenza, se mille ne sono stati domandati, altri mille se ne domanderanno in seguito, e credo che volendo contentare tutti andremo a diecimila chilometri e quindi veniva giustificata la cifra del miliardo.

L'onor. Garelli con le sue parole ha creduto di rispondere alle mie osservazioni; ma, per applicare quel che egli disse come risposta alle mie parole, bisognerebbe attribuirmi dei propositi che non ho espresso.

Se io avessi dichiarato che non votava e che combatteva la legge, il discorso del senatore Garelli sarebbe applicabile alle parole mie; ma io ho detto tutto il contrario.

Io solamente ho indicato tutti gli inconvenienti che sono occorsi nel nostro paese, per uno scopo solo - nel quale il senatore Garelli, per quanto entusiasta dell'aumento delle ferrovie, nella sua prudenza ed oculatezza vorrà pur convenire - per lo scopo cioè di poterli evitare, e in questa legge ed in quelle che verranno proposte in seguito.

E questa preoccupazione l'avrà avuta anche lui, come l'ho avuta io, perchè si legge fra le righe di tutte le relazioni, ed anche in quella che con tanta ragione è stata elogiata in Senato.

Queste preoccupazioni può essere che in me facciano una impressione più forte che sopra un altro, ma non credo proprio che le mie parole abbiano ragione di avere addolorato il senatore Garelli.

Io sono proprio dispiacente se le mie parole hanno prodotto in lui questo sentimento di dolore, ma credo che questo non era nelle mie intenzioni; nè d'altra parte questo sentimento, a parer mio, può essere giustificato dalle poche e poco autorevoli parole da me pronunziate.

S'unisca con me, onor. Garelli, nel domandare che, quando queste leggi si fanno, non si facciano sempre alla cieca, ma a ragion veduta. Si unisca a me per circondare questa legge di tutte le cautele possibili, perchè alcuni equivoci

ed errori non seguitino ad essere commessi, come furono commessi sempre dalle prime ferrovie fatte in Italia sino alle ultime. Si unisca anche agli altri colleghi che oggi hanno parlato, e verrà fuori una legge, che assicurerà ciò che egli desidera, perchè non può desiderare che si concedano o s'incoraggino ferrovie, le quali riuscirebbero di danno a quelle, che aspettano giustamente di essere costruite e di peso soverchio alle finanze dello Stato.

Ciò che è bene evitare nell'interesse della legge stessa, perchè purtroppo quando un paese vede crescere continuamente e soverchiamente gli aggravii anche per una legge giusta, morale e patriottica, finisce col mormorare e maledire quella legge. Abbiamo veduto in alcuni paesi, e spesso anche nel nostro, lamentare anche le eccessive spese per l'esercito, sebbene l'esercito rappresenti un principio tanto alto, quanto è quello dell'onore e dell'integrità del proprio paese. Eppure un sentimento ostile a questo principio viene ad essere eccitato dal soverchio pesare di certe leggi sopra i contribuenti.

Si unisca, senatore Garelli, a me; faccia che questa legge non porti un troppo grave peso sui contribuenti, e vedrà che essa sarà allora benedetta da tutti, perchè in caso contrario si dirà: per fare delle ferrovie secondarie nell'Abruzzo o nella valle d'Aosta, noi paghiamo imposte eccessive. Togliamo per quanto è possibile questo lamento, facciamo che queste ferrovie siano giustificate avanti all'opinione pubblica. Per questo io dicevo di assicurare un esame imparziale e competente sui progetti di ferrovie da sussidiarsi; saranno tante garanzie che tranquillizzeranno l'intero paese e dissiperanno i sospetti.

Ed io credo che ciò non farà altro che accattivare lo spirito pubblico a queste leggi, che con me voterà il senatore Garelli.

PRESIDENTE. Non essendovi altro oratore iscritto e nessun altro domandando la parola, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando, ben inteso, la facoltà di parlare al relatore e al ministro dei lavori pubblici.

Stante l'ora tarda, rinviemo il seguito di questa discussione a domani.

Leggo l'ordine del giorno per domani, venerdì 28 aprile, alle ore 15.30:

LEGISLATURA XX — 2^a SESSIONE 1898-99 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 27 APRILE 1899

I. Seguito della discussione dei disegno di legge:

Disposizioni sullè sovvenzioni chilometriche alle ferrovie da concedersi all'industria privata (N. 52).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Scioglimento dei Consigli comunali e provinciali (N. 47).

Disposizioni relative alla sequestrabilità e cedibilità degli stipendi, paghe, assegni e pensioni (N. 8-B);

La seduta è sciolta (ore 18.30).

Licenziato per la stampa il 2 maggio 1899 (ore 10.45).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche