

## XLVII.

## TORNATA DEL 28 NOVEMBRE 1902

## Presidenza del Presidente SARACCO.

**Sommario.** — *Seguito della discussione generale del disegno di legge: « Concessione di strade ferrate complementari » (N. 138) — Parlano i senatori Luchini Odoardo, Di Sambuy, Mariotti Filippo, Miceli e Pisa — Il seguito della discussione generale è rinziato alla tornata successiva.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 30.

Sono presenti il presidente del Consiglio ed i ministri di grazia e giustizia e dei culti, dei lavori pubblici, della guerra, della marina e delle finanze.

DI PRAMPERO, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta il quale viene approvato.

**Seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione di strade ferrate complementari » (N. 138).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del disegno di legge: « Concessione di strade ferrate complementari ».

Ha facoltà di parlare, per ordine d'iscrizione, l'onor. Luchini.

**LUCHINI O.** Comincio col dire che io prestatì fieri la dovuta attenzione all'importante discorso dell'onor. Pelloux favorevole al disegno di legge; tanto favorevole che egli dichiarò che avrebbe votato in favore, ancorchè non venissero accolti gli emendamenti che egli avrebbe proposto. Ma nell'udirlo menare così fieri colpi contro il disegno di legge, mi domandai che cosa l'onorevole Pelloux avrebbe potuto dire se fosse stato ad esso contrario.

Questo dico però non a censura, anzi perchè l'esempio del senatore Pelloux mi dà un po' d'incoraggiamento a dire apertamente e serenamente il pensiero mio, senza adulazione nè verso chi ha proposto il disegno di legge, nè verso chi lo combatterà.

Io credo che se noi prendiamo il disegno di legge tal quale è, prescindendo dai suoi precedenti e lo tramutiamo in tante linee sulla carta d'Italia, tenuto conto delle linee già costruite, ne avremo una prova di più (se occorresse) che il mondo non è governato (per ora almeno), dalla sapienza dei filosofi, anzi ne caveremmo *une pièce à l'appui* delle affermazioni di Federico Nietzsche, che il mondo è fatto dal caso ed è governato dalle necessità create dal caso. Certo o a caso o, per lo meno, senza un concetto organico, senza criteri direttivi fu decretato il nostro sistema ferroviario, nelle giornate delle *curées* parlamentari, secondo che portava la dinamica dei gruppi e dei gruppettini e l'equilibrio instabile dei Ministeri. Ma bisogna riconoscerlo; il presente disegno di legge non è creazione, è esecuzione di leggi già votate, e tutto ciò che si può dire a favor suo si concreta a senso mio in questo giudizio: che ormai è divenuto necessario.

I padri nostri peccarono, ma è inutile pen-

sare che avrebbero potuto non peccare. La politica è l'arte di scegliere tra i due mali il minore, quindi anche io voterò questo disegno di legge con l'entusiasmo con cui si riconosce il fato che si subisce.

Debbo però rendere una lode al Governo e specialmente all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che, date le male premesse da cui doveva partire, ne ha cavato un progetto di legge non dirò buono, ma il meno peggiore che era possibile, e questo mi pare giudizio che potrebbe appagare anche un ministro. Io almeno mi contenterei.

Nè mi spaventano i paurosi punti interrogativi coi quali ieri sera l'onor. Pelloux chiudeva il suo discorso, sia perchè le conseguenze del disegno di legge, anche per rispetto alle finanze, furono studiate, sia perchè dobbiamo giudicarne con criterio politico; dobbiamo pensare a quali guai noi saremmo andati necessariamente incontro se questo disegno di legge non fosse stato presentato, o se ne fosse negata l'approvazione. E vengo ora al mio argomento.

Fu detto giustamente che questo disegno di legge è composto di due parti, la prima parte quella che c'è, e si vede, la seconda parte quella che non c'è, e, naturalmente, non si vede. Ma se la parte che non c'è, non si vede davvero, non è questa una buona ragione per chiudere gli occhi e dire che quello che non vediamo nel disegno di legge noi non lo vediamo nel paese. Lo vediamo e senza bisogno di lenti; vediamo errori, lacune, ingiustizie imprevidenze. Un popolo non può, ne deve rimanere cristallizzato da decisioni parlamentari, male o bene prese ventitrè anni inuauzi; un popolo deve essere sempre capace di correggere i suoi errori; sempre pronto a fare opera riparatrice, se non vuole dichiararsi incapace di qualsiasi progresso civile. E io do lode al Governo per averlo riconosciuto.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici accettando l'ordine del giorno proposto alla Camera dei deputati dalla Commissione parlamentare, disse essere propenso a quest'opera riparatrice, disse che avrebbe con amore accuratamente studiato tutte le proposte che sarebbero state fatte per rendere più organico il nostro sistema ferroviario, e l'avrebbe studiato con senso di giustizia per tenere conto delle diverse condizioni delle popolazioni. Con questo

intendimento anzi, l'onorevole ministro, per avere le mani più libere, volle che non fosse unito al disegno di legge quello che si proponeva circa le ferrovie non complementari e circa l'aumento delle sovvenzioni chilometriche per queste.

Con questi affidamenti e promesse fatte a nome del Governo, ci chiedeva l'approvazione del disegno di legge, come adempimento di una solenne promessa fatta al paese, che non si poteva più ritirare. Io credo che il disegno di legge sarà approvato anche dal Senato, ma l'abnegazione di cui potremo dar prova sarà, confido, buon esempio e titolo a reclamare che nella nostra legislazione si facciano le correzioni necessarie.

E nello accingerci a questa opera riparatrice, auguro si faccia, almeno verso la fine, quello che avrebbe dovuto farsi dal principio. L'Italia ha una figura estremamente allungata, e di qui molti inconvenienti e molti pericoli; di qui il dilemma necessario: o non tener conto di certo parti d'Italia, come parti trascurabili, e questo non si poteva e nessuno vuole, o la prima cosa da studiare era o deve essere, almeno in seguito (meglio tardi che mai), quella di vedere quali ferrovie longitudinali l'Italia debba avere. Diversamente, pare a me, sarebbe come studiare il sistema dei vertebrati, prescindendo dall'esame delle colonne vertebrali.

Questa la premessa delle premesse, per guisa che, se se ne prescinda, ogni soluzione deve essere necessariamente cattiva, o tutto al più buona solo per caso, e il Governo credo, non può non avere su questo punto vitale, non può non avere un'opinione da manifestare e sostenere, se vuol essere a capo non alla coda dell'opera parlamentare.

Io non sono così scortese (e d'altra parte ci si ribellerebbe ogni Gabinetto) da chiedere al Governo che ci manifesti fin d'ora i suoi propositi sopra le correzioni da farsi nel nostro sistema ferroviario. Io non chiedo neppure che gli si fissi *a priori* un termine, perchè la revisione è problema laborioso e complicato che richiede maturità di consiglio: se non che, faccio osservare che per certe linee veramente necessarie ci sono termini che si impongono da sé, per la forza delle cose, e senza bisogno che il Governo sia costituito in mora: *res interpellant*

*pro hominibus*, onorevole ministro dei lavori pubblici.

Infatti, noi siamo alla scadenza delle convenzioni, e questa scadenza coincide appunto con l'apertura del Sempione. Ora i progetti relativi all'esercizio che potranno essere presentati, non potranno essere che tre, o l'esercizio di Stato, o una proroga (salve modificazioni) delle convenzioni con le società attualmente esercenti e mantenuta la ripartizione attuale per l'Italia continentale, ovvero una nuova ripartizione di reti. Per esempio una rete meridionale da Roma in giù e due reti settentrionali per l'Alta Italia, una nord-ovest e l'altra nord-est. Ma qualunque soluzione si prenda relativa all'Italia da Roma in su, bisogna calcolare questo, che noi abbiamo una sola longitudinale interna e due longitudinali litoranee. Qualunque ripartizione si voglia fare è certo che da un lato si avrà una rete, l'avrà, cioè, quella impresa che avrà la longitudinale interna oltre a quella litoranea, ma invece dall'altro lato o si avranno, come oggi, due mezze reti legate soltanto da un filo, ovvero si avrà un brandello di rete e l'aggiunta di un filo. La Mediterranea lo ha detto chiaramente nelle sue dichiarazioni al Governo circa il rinnovamento delle convenzioni. Essa ha detto: Io non ho una rete, ho due mezze reti legate da un filo sottilissimo, molto facile a rompersi e insufficiente, la linea maremmana. O si dichiara comune la linea che va da Firenze a Roma per Arezzo e Chiusi, ovvero si costruisca la prosecuzione della Roma-Viterbo per l'Alta Italia.

La questione dunque s'impone, e con carattere di urgenza cui noi non possiamo evitare. D'altra parte a me pare che venga qui una questione di metodo che sia anche una questione di buon senso. Se si devono fare dei contratti (l'onor. ministro dei lavori pubblici, preclaro giurista, può insegnarmelo) la prima cosa che nei contratti si deve determinare è la *res* contrattuale. Secondo che una delle parti contraenti avrà o no una vera rete, secondo che si stipuli o no di dover completare quella imperfetta rete, in un certo termine, si avranno condizioni differenti, le quali, naturalmente, peseranno nella determinazione dei corrispettivi, e forse un risparmio di spesa sarà soltanto, per lo Stato, un vantaggio apparente.

Io credo che sarebbe degno argomento di studio per il Governo, ed in ispecie per i ministri dei lavori pubblici e della guerra (e dirò poi perchè, anche per il ministro della guerra) vedere se, e come, allorchè si dovranno rinnovare le convenzioni, si possa alla Società (dato, s'intende, che non si venga all'esercizio di Stato), si possa, dico, alla Società che eserciterà la rete Nord-Est, dare l'onere della costruzione della prosecuzione della Roma-Viterbo; con un accollo di cui certamente non potrei, nè dovrei, divinare qui le condizioni, ma nel modo più utile per il Governo, tenuto conto che se la Società che eserciterà questa rete avrà, come avrà certamente, un grande interesse al complemento della rete, che questo interesse debba pagarlo contribuendo all'opera in una certa misura insieme col Governo e gli enti locali interessati. La combinazione non è difficile ad escogitarsi, e potrebbe, per quel che concerne il Governo, costituire un debito da pagarsi soltanto allo scadere delle convenzioni future.

Del resto (e mi avvicino alla fine delle mie parole) chiunque debba avere l'esercizio delle varie reti e comunque debba essere in Italia risoluto il problema dell'esercizio ferroviario, ci sono quattro considerazioni che si riferiscono all'oggetto del mio discorso, considerazioni sulle quali richiamo tutta l'attenzione del Senato.

La prima è questa: che nella geografia bisogna crederci per forza, sebbene un uomo di spirito dicesse che nella geografia non ci credeva. Ora se nella geografia si deve credere, si vede che per andare da Roma all'Alta Italia non ci sono che due vie, una a destra, quella che costeggia il lago Trasimeno, l'altra a sinistra che costeggia il lago di Bolsena verso Siena.

Quest'ultima è la strada più breve, la strada antica postale, la strada segnata dai commerci, la strada per la quale per lungo tempo sono passate le legioni romane, i Papi e gli Imperatori. Queste considerazioni in tempi di direttissime, come quelli nei quali noi viviamo, dovrebbero avere qualche peso.

L'altra considerazione è questa: si ha un bel stabilire linee complementari segnate sulla carta, ma ci sono linee complementari per eccellenza, segnate dalla natura che non si possono cancellare; ora basta dare uno sguardo a qualunque carta d'Italia per vedere come un

tronco che da Viterbo vada verso la linea senese ed un altro tronco che da Empoli vada verso la linea Lucca-Firenze, è per la parte occidentale d'Italia una complementare necessaria segnata dalla natura delle cose; tanto più che questa linea sarebbe lo sfogo naturale dell'apertura del Sempione.

E anche della giustizia si deve tener conto.

È un fatto che la regione più deserta di ferrovie è oggi quella formata dalla parte settentrionale della provincia di Roma, dalla provincia di Siena e dalla parte orientale della provincia di Grosseto.

In questa distribuzione di ferrovie, bisogna dirlo, la Toscana è stata molto sacrificata. Si renda a noi Toscani almeno questa giustizia. L'ultima considerazione è quella che si attiene alla difesa militare. Tutte le ferrovie, lo so, hanno importanza strategica. Io ricordo specialmente all'onorevole ministro della guerra che questa prosecuzione della linea Roma-Viterbo, è qualificata come linea di suprema necessità militare (*segni di assenso del ministro della guerra*). Godo che l'onorevole ministro della guerra mi dia segno di assenso. Però io debbo dire che avrei desiderato che il Ministero della guerra così tenero per questa longitudinale l'avesse lodata meno e l'avesse difesa di più.

Pur troppo però il ministro della guerra (non faccio rimprovero personale a lei, onorevole Ottolenghi) pur troppo il ministro della guerra mi pare si sia troppo disinteressato, da un pezzo in qua, nelle questioni ferroviarie; o meglio, si sia rassegnato a parere disinteressato dalle questioni ferroviarie. Non è così presso gli altri Stati dove la parte principale, o almeno una parte di comprimaria e non di ancella, nelle discussioni ferroviarie spetta al ministro della guerra. Dio voglia che non abbiamo a pentirci di questo disinteressamento!

Concludo esprimendo, anche a nome del collega nostro Prospero Colonna, il voto che il Ministero faccia oggetto di studi questa questione delle longitudinali, e che aiuti una risoluzione del grave problema che sia conforme a giustizia e degno del Ministero, del Parlamento e della Patria. (*Benissimo*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. senatore Di Sambuy.

DI SAMBUY. Onorevolissimo signor presidente.

Nella gravissima questione delle ferrovie complementari, io mi occuperò unicamente di quella linea che, con erronea espressione, è stata chiamata la *Cuneo-Ventimiglia*, e ne parlerò soltanto dal punto di vista dell'interesse italiano, perchè nessun altro movente mi potrebbe indurre a rompere il silenzio.

È una linea interprovinciale e internazionale di primissimo ordine. Non solo riflette gl'interessi commerciali dell'Alta Italia, di tutta la valle padana da Venezia per Verona, Brescia, Milano, Novara, Milano e Torino a Cuneo, ma raccogliendo in parte il movimento commerciale del Nord-Europa, dell'Austria, della Baviera, dell'Ungheria verso il Mezzogiorno della Francia, deve portare, dai valichi della Pontebba e del Brennero, dall'Adriatico e dal Gottardo, direttamente a Nizza.

E ne parlo oggi al Senato con l'animo tranquillo da un'angosciosa oppressione che per molti mesi tenne in sospetto le popolazioni subalpine. Si diceva, si credeva in quelle regioni che il breve tratto da Vievola al confine non si volesse costruire per riguardi personali, per opportunità politiche o per dir meglio parlamentari. Ora una formale sfera, risoluta, sdegnosa, smentita ci ha tranquillato interamente sotto questo aspetto. Non siamo più sotto l'incubo affannoso che in qualunque modo siansi pregiudicati interessi italiani per la gagliarda volontà di veneranda persona che noi tutti stimiamo ed amiamo, e così la coscienza italiana non ha da vergognarsi di un patto, il quale sarebbe stato vituperevole ed altamente immorale. Possiamo adunque intraprendere serenamente la discussione alla quale siamo chiamati e parlare *sine ira et studio quorum causa procul habeo*, senza quell'acrimonia che sempre s'infila nelle grandi polemiche. Possiamo parlarne con tutta calma nell'interesse unicamente italiano.

È in virtù della legge del 19 luglio 1879, che a 23 anni di distanza, noi dobbiamo ancora discutere dell'allacciamento della rete italiana delle provincie piemontesi colla rete francese della Costa d'Azurro, e però noi dobbiamo ricercare negli atti del Parlamento le discussioni del giugno del 1879, per trovare la genesi del presente dibattito. E noi troveremo al n. 4 della tabella B, votata dal Parlamento, la linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il

Colle di Tenda. Appare dunque subito, subito, evidente e palese che la ferrovia voluta nel 1879 era la Cuneo-Nizza; nè occorre che io dica oggi al Senato perchè nel 1879 si dovette aggiungere: per Ventimiglia. Tutti ricordano quali erano le nostre condizioni politiche nel 1879 e quali erano in quel momento i nostri rapporti con la Francia; e nella impossibilità di accordi che acconsentissero la linea diretta, bisognava trovar modo di meglio favorire le transazioni commerciali così intense tra il Piemonte ed i dipartimenti finitimi del Mediterraneo francese.

E che l'obbiettivo, sin dal 1879, nel proporre la cosiddetta Cuneo-Ventimiglia fosse Nizza, ben lo dichiarò l'11 giugno, alla Camera, lo stesso presidente del Consiglio Depretis, il quale ebbe allora a proferire le seguenti parole:

« Obbiettivo di questa linea Cuneo-Nizza, è  
« il contado di Nizza, e tutto il Mezzogiorno  
« della Francia. Non basta fare un giro per ar-  
« rivare a quelle contrade, a quelle regioni;  
« per avere contatti veramente utili, ci vuole  
« una linea che penetri per la via più diretta,  
« che sia possibile, nel cuore di quelle re-  
« gioni, di quelle contrade ».

Non si può essere più chiari e più espliciti di così. Evidentemente se fosse oggi al Governo Agostino Depretis, logico quale era, e conseguente a sè stesso, direbbe: Noi dobbiamo fare immediatamente la linea diretta Vievola-Confine per allacciarsi alla rete francese; cosa che disgraziatamente non era possibile nel 1879.

E qui, o signori, comincia la parte ingrata del mio ragionamento, perchè sostenendo una causa santa e giusta, non vorrei dire una sola parola la quale potesse, non dico offendere, ma riuscire anche solo disagiata a chiunque. E pur si sa che nel difendersi bisogna rispondere agli argomenti dell'avversario e perciò io mi trovo nella posizione dell'animale descritto dal Lafontaine:

Cet animal est bien méchant  
Quand on l'attaque il se défend.

Si arrivò perfino ad accusare Torino di anti-patriottismo perchè sosteneva il grande interesse di una intera ed estesa Regione; l'imbelle dardo non poteva ferire. Il patriottismo di Torino è tanto al disopra di sì basse e stolte accuse, che si può passare oltre sorridendo e senza sentirsene menomamente offesi.

Vi sono nella vita momenti burrascosi nei quali si oscura l'atmosfera e si offusca il sole; ma deve pur tornare il ciel sereno, ed allora spariscono i nuvoloni e riappare a riscaldare la terra il sole della verità e della giustizia.

Tutti sanno che il tronco Cuneo-Ventimiglia, dopo tutti i milioni che si sono già spesi per quella linea, compresi i dodici milioni per l'apertura della galleria del Colle di Tenda, non si è potuto continuare, perchè ha già costato sino ad ora assai più dei 33 milioni che erano iscritti nella legge del 1879, per la costruzione dell'intera linea.

Ebbene ora la locomotiva sta pascolando negli alti prati di Vievola. Mi pare che qualunque amministratore oculato, sagace ed assennato debba a questo punto chiedere a se stesso: Siamo noi nel 1879 o viviamo nel 1902? Potendosi ora non solo ottenere, ma essendoci offerto quanto nel 1879 era follia sperare, cioè l'allacciamento diretto, è egli ancora il caso di fare oggi quanto si sarebbe fatto 23 anni fa perchè allora non si poteva altrimenti?

Deve domandarsi altresì, è ancora necessario fare il giro che il Depretis ben a ragione deplorava perchè nocivo ai contatti utili che solo si ottengono per le vie più dirette, oggi che la Francia larga ci apre la sua porta?

Ed infine non si chiederà se potendosi raggiungere l'obbiettivo con una spesa di 16 milioni e mezzo per 19 km. che corrono da Vievola alla frontiera, sia ancora il caso di parlare degli 80 milioni chiesti per la ferrovia di Valle Nervia che tutti gli ingegneri dicono impossibile, e che, a conti fatti, costerebbe più di 100 milioni?

Lo dica per me, l'onor. presidente e relatore della Commissione Reale nominata il 20 luglio del 1901; ecco le sue testuali parole: « Di tutti « i tronchi delle complementari ancora da co- « struirsi, questo (da Tenda a Ventimiglia per « Valle-Nervia) indubbiamente sarebbe il più « difficile per la lunghezza dei trafori, per il « tracciato e per la qualità di rocce da attra- « versare, quindi fra i più costosi e l'utilità che « ne verrebbe a quella regione non solo scarsa « ma minima ».

Ora, chi conosce, come io conosco, il mite carattere e la grande prudenza e moderazione dell'onor. Giusso, può dire a se stesso che invece della parola « minima » si potrebbe mettere la

parola « nulla », e chi non mi crede, creda all'autorevole parola di uno fra i più grandi ingegneri ferroviari che l'Italia possiede, al nostro collega Bartolomeo Borelli, il quale, nella famosa discussione del 1879, fin d'allora ammoniva l'Italia che i 190 chilometri che separano Torino da Ventimiglia per Tenda e Valle Nervia, diventavano virtualmente 334, dovendosi superare l'elevazione di 1040 metri. Così il tronco Tenda-Ventimiglia per Valle Nervia, sarebbe stato fra quelle ferrovie che, stante le enormi spese di trazione, di manutenzione ed esercizio, non riescono a pagare il carbone. Ed il giudizio del Borelli si riassumeva in queste profetiche parole: « La Cuneo-Ventimiglia, se si dovrà fare, non si può fare altrimenti che per la Valle Roia. — È inutile farsi illusioni ».

Quali le conclusioni della Commissione Reale? Quelle stesso del nostro collega Borelli; e badate che questa Commissione Reale non è da prendersi a gabbo; fu nominata per riferire sulle ferrovie complementari, « studiando se, e quali « modificazioni ai tracciati si potessero introdurre « per ridurre le previsioni dalla spesa ». La Commissione era eziandio incaricata (queste sono le parole del decreto Reale che lo istituì) « di « esaminare le concessioni già presentate ed in « corso di istruttoria per determinare se qual- « cuna delle linee che ne sono oggetto possa « utilmente rimpiazzare qualche altra delle fer- « rovie contemplate nella menzionata legge ».

E la Commissione Reale venne a proporci di abbandonare Valle Nervia con la forte spesa *preventivata* in circa 100 milioni e di riprendere il tracciato per la valle Roia con un percorso sul territorio italiano di 19 chilometri nella parte alta e di 17 nella parte bassa, e così colla spesa totale di 27,200,000 lire, cioè 16,600,000 al nord di Fontana, e 10,600,000 al sud di Breglio.

Questa onesta soluzione tranquillava tutti gli animi subalpini; si vedeva a questo modo finalmente chiarita una questione per il passato troppo involuta ed artatamente, oso dire, complicata da interessi non sempre palesi.

Che cosa chiedettero in questi ultimi anni le provincie di Novara, di Torino e di Cuneo? Che si raggiungesse con la più breve linea possibile il confine, perchè la linea internazionale Cuneo-Nizza potesse al più presto rendere tutti i servizi che ne aspettano quelle regioni.

E le popolazioni, con ragione, dicevano: ma se la deviazione necessaria nel 1879 non lo è più oggi, non abbiamo per questo fatto stesso il diritto di rivolgerci al Governo per chiedergli di andar innanzi per la strada diretta? Sembra logico ed onesto questo desiderio. Tutte le rappresentanze si pronunciarono in questo senso, ed invero quando nel giugno 1901 si tenne a Torino la riunione numerosissima dei rappresentanti politici ed amministrativi del Piemonte e di Nizza, fu anche chiesto ai Senatori e Deputati piemontesi residenti in Roma di mandare la loro adesione. E la mandarono, non come era richiesta, ma in un modo chiaro ed esplicito, appunto per uscire dalle ingenuo - le chiamo così - interpretazioni della legge del 1879. Il 21 giugno 1901 dal Senato si mandava infatti il seguente telegramma di cui do lettura:

« Al Sindaco di Torino.

« I sottoscritti senatori trattenuti in Roma, « aderiscono allo scopo propositosi dal comizio « ferroviario convocato a Torino. Compresi della « necessità di una pronta esecuzione del tronco « da Viçvola al confine, fanno voti che il Go- « verno del Re sappia valersi delle favorevoli « circostanze per provvedere al desideratissimo « e provvido allacciamento internazionale fra « Cuneo e Nizza.

« Di Sambuy - De Sonnaz - Fontana - Chiesa - « Chiala - Di San Marzano - Pallavicini - Di « San Martino - Rattazzi ».

Era mio dovere di dire al Senato la parte presa in passato da alcuni Senatori in questa questione.

Il Governo del Re ebbe certo le sue ragioni di domandare nel recente dibattito che ebbe luogo alla Camera dei deputati, la sospensiva sopra diverse proposte che non lo affidavano di una soluzione equa e spassionata. Ma allora che cosa accadde? Accadde che tutta la regione piemontese si allarmò, ebbe timore di veder frustrate le sue speranze e disse necessariamente e logicamente: Ma perchè una sospensiva in questione così interessante, così urgente? Ma questo è tutto a danno nostro!

Ed allora i Consigli provinciali di Torino, Cuneo e Novara e molti municipi si affrettarono a domandare risolutamente al Governo di risolvere il problema. Non leggerò al Senato, per non tediarlo, tutti questi voti, ma domando che sieno allegati a quanto sto dicendo. Tutti

questi voti sono stati solennemente riconfermati il giorno 18 corrente nella importantissima riunione che ebbe luogo fra i rappresentanti parlamentari ed amministrativi in Torino (1).

Ma qui mi si domanderà: Avete poi proprio ragione voi Piemontesi di insistere con la vostra granitica tenacia in questa domanda?

O signori, per spiegarvi le ragioni delle nostre insistenze, voglio servirvi della parola assai più di me autorevole, di Giuseppe Biancheri.

Udite quello che diceva 23 anni fa alla Camera per giustificare la necessità della linea di congiunzione del Piemonte con Nizza ed il litorale.

« Dai tempi più remoti, dai tempi immemorabili, esistono fra le popolazioni che abitano « i due versanti delle Alpi marittime, tra le provincie di Cuneo e Torino, e tra quelle di Porto Maurizio e Nizza e gran parte della Provenza, « delle costanti ed importantissime relazioni « commerciali. Queste relazioni non sono soltanto volontarie, ma forzate, imposte dalla « natura delle cose. Le popolazioni volte al « mezzodi hanno assoluto difetto di bestiame, « di cereali, di foraggio, di canape, di uova, « di pollame ecc. e, sia la Liguria occidentale « che Nizza ed il litorale francese, mancherebbero di alimento se non traessero il bestiame « e le derrate da quei paesi del Piemonte, i « quali per altra parte hanno bisogno dei prodotti, come olio, frutta ecc. che il clima consente alla regione meridionale.

« Era perciò indispensabile che tra quelle popolazioni si stabilisse un attivissimo scambio « e si conservasse un traffico di assai grande « importanza.

« Questi scambi e queste relazioni furono in « ogni tempo floridissime e il Conte di Cavour, « in occasione della discussione per l'infelice « cessione di Nizza, ne poneva in rilievo il grandissimo interesse; e desumendo dalla necessità « in cui veniva posta la popolazione del Mezzogiorno della Francia, di fronte al Piemonte, « riguardo alle materie alimentari, esprimeva la « speranza che il Governo francese avrebbe inteso il bisogno di assicurare un più rapido e « più agevole mezzo di trasporto e di comunicazioni fra quelle provincie, e che il Governo « italiano fosse per sua parte presto in condizione di poterla mandare ad effetto ».

Alla opinione di Giuseppe Biancheri e a quella

di Camillo Cavour, permettete che aggiunga quella del Sella, che fino dal 1858 diceva alla Camera: « Augurarsi che una ferrovia potesse « eseguirsi presto per unire Cuneo a Nizza ».

È evidente che se una ferrovia è riconosciuta così interessante, così necessaria e dai primi statisti e dalle intere popolazioni, questa ferrovia ha grande interesse a seguire il percorso il più breve, spendendo il minore denaro possibile. Ed io parlo proprio nell'interesse italiano quando dico al Governo: Sciogliete equamente questo problema ora che invece delle molte decine di milioni che avreste dovuto spendere, vi proponiamo colla Commissione reale di spendere solo i 27,000,000 necessari ai due tronchi di Valle Roja, di cui l'inferiore è certo meno urgente, ma il superiore indispensabile ad un'arteria internazionale. Questa è tale economia che non sempre i rappresentanti della Nazione offrono al Governo parlando di ferrovie.

Ma vi ha un'obiezione. Vi ha chi dice: Voi parlate dei vostri interessi, ma vi sono degli interessi opposti; e si nomina Genova, e si nomina Ventimiglia. Io credo di poter provare che quanto il Piemonte chiede non può recare danno a nessuno. Io non credo che Genova possa osteggiare seriamente la diretta Cuneo-Nizza; vi saranno oppositori poichè l'unanime consenso non si ottiene neanche nelle cose più legittime ed evidenti; ma Genova è troppa seria, liberale ed accorta per poter essere un solo momento illogica e men che generosa. Nell'animo della « Superba » non può albergare nessun sentimento contrario all'altrui beneficio quando sia provato che non ne abbia nocimento; ora questo nocimento non vi può essere nè per il commercio generale, nè per gli scambi locali.

Quanto al commercio generale per la nobile ed ammirabile gara commerciale che ferve tra Genova e Marsiglia, l'Italia non ha nulla da paventare dalla Cuneo-Nizza, perchè Marsiglia non chiede il transito italiano per il suo traffico nel nord d'Europa. Essa naturalmente preferisce valersi delle linee francesi su maggior percorso; e quando, supponiamolo per ipotesi, avesse bisogno di questo transito, è troppo evidente che non è la scorciatoia da Viévol al confine che la indurrebbe a valersi delle nostre ferrovie, poichè per l'importanza di simili traffici può facilmente fare qualche chilometro di più. È questione di tariffe differenziali.

Nè Genova può adombrarsi per gli scambi fra i due versanti.

Le derrate che devono passare per la Cuneo-Nizza, non hanno ragione di passare da Genova, e quando pure potessero sopportare la spesa del maggior tragitto, il che non è, occuperebbero inutilmente i binari genovesi, già insufficienti all'immane loro movimento.

Sarebbero un terribile ingombro nel transito di Sampierdarena e riuscirebbero pertanto di evidente danno alla regina del Mediterraneo, cui siamo sempre pronti a dare appoggio in tutto quanto possa avvantaggiare i suoi commerci ed aumentare le sue ricchezze che sono ricchezza d'Italia.

Rimane l'obbiezione di Ventimiglia. Anzitutto io ritengo che Ventimiglia non può osteggiare la diretta Cuneo-Nizza poichè il pretendere una forte deviazione ad una linea diretta internazionale è pretesa insostenibile.

Nessuno contesta i suoi diritti acquisiti e sta al Governo di provvedere in proposito; ma, onorevole Pelloux, se la linea che un circondario vorrebbe fosse di impossibile esecuzione, non sarebbe questa una ragione per intralciare ed impedire che si faccia quanto è possibile, giusto, necessario, opportuno, quanto è proposto dalla Commissione Reale e richiesto dall'unanime voto delle provincie pedemontane e dal Mezzogiorno della Francia.

D'altronde, poichè a noi è stato detto che per toccare Ventimiglia dovevamo consentire all'antico maggior percorso di 10 km. (ed io aggiungo colla spesa però di 100 milioni invece di 27) si può dire a Ventimiglia che se è solo l'amor di Torino che la sospinge, può rassegnarsi a fare provvisoriamente qualche chilometro di più col vanto di far spendere 70 milioni di meno allo Stato!

E dico provvisoriamente, perchè è vicino il giorno in cui s'imporrà per la forza delle cose la linea Ceva-Oneglia-Portomaurizio indispensabile agli scambi del Piemonte colla Liguria occidentale, come sin dal 1879 affermavano i deputati Basteris, Celesia e Borelli.

Quella ferrovia, nelle cattive condizioni della Torino-Savona, darà piena soddisfazione a quelle due contrade ed allora San Remo ed Ospedaletti si troveranno già più vicine a Torino passando per Ceva che non per Tenda. Ed anche qui chiedo al presidente di permettermi di unire

in allegato al mio dire una tabella esplicativa (2).

E Ventimiglia anch'essa vedrà abbreviata la sua via al Piemonte, quantunque per Valle Roia disti 183 km. da Torino e per Ceva disti 203 km.; perchè questi 20 maggiori km. sono apparenti e non reali. Infatti per Tenda, Ventimiglia deve superare l'elevazione di 1040 metri per recarsi in Piemonte, mentre per Ceva son soli 585. Vi ha dunque per Tenda un maggiore dislivello di 455 metri che equivalgono ad un maggior percorso orizzontale di 91 km. Togliamo pure i 20 in più della via di Ceva resteranno sempre 71 km. virtuali di maggior percorso che Ventimiglia dovrebbe subire passando per Cuneo, con grave perdita di tempo e tanto maggiori spese di trazione.

Credo che sia gran tempo di finire e chiedo scusa al Senato di averlo trattenuto assai più che io non soglia.

Dopo quanto ho detto, parmi inutile insistere sul diritto originato dalla legge del 1879, che hanno le popolazioni piemontesi di vedere rivolta la questione in favore del più breve tragitto di una ferrovia per cui le provincie piemontesi hanno già versato oltre 700 mila lire di concorsi.

Supponiamo un momento per ipotesi che la linea della Valle Nervia, quella che la Commissione Reale ha definito vera follia, fosse già fatta, anzi già in esercizio; noi oggi verremmo egualmente a domandare al Governo, l'allacciamento diretto per Fontan perchè in una linea internazionale si ha il diritto di pretendere il minor percorso, tanto più quando ciò si fa con una minore spesa. La Francia è pronta a riceverci ed a stringere quei patti commerciali che sono così interessanti per i due versanti delle Alpi marittime ed in questa condizione di cose lasceremo la locomotiva a Vievola?

Per deferenza al Governo io non propongo ora nessun ordine del giorno, ma gli domando delle formali, delle esplicite dichiarazioni.

Dopo di aver chiesto, sulle proposte riflettenti la Cuneo-Nizza, la sospensiva alla Camera, il Governo è egli disposto ad accettare le conclusioni della Commissione Reale?

È egli disposto a non più parlare della ferrovia per la valle Nervia, la quale calcolata 80 milioni, lo ripeto, costerebbe oltre i cento milioni? E se il Senato crede che esageri, dirò

una cosa sola; in quelle ferrovie montuose, a conti fatti, siamo lontani dai preventivi. Ricordiamoci una sola linea: la Spezia-Parma, calcolata 46 milioni e che ne ha costati 140. Dunque, non esagero avvertendo che questa calcolata 80 milioni, costerebbe assai più di cento.

E quando il Governo abbandoni quella linea, dichiara egli d'iscrivere i 36 km. della valle Roia con la spesa di 27,200,000 lire, provvedendo subito al tratto Vievola-confine?

Questa sarebbe la soluzione onesta ed equa, ma moderato quale sono e sono sempre stato, io non voglio chiedere al Governo di accettare degli emendamenti che rimanderebbero questa legge alla Camera con danno di quanti l'aspettano con impazienza; mi contenterò della formale promessa di un apposito progetto di legge, ma a breve scadenza.

Alla lealtà dell'onorevole presidente del Consiglio io chiedo di essere chiaro, esplicito e risoluto; bando alle tergiversazioni, bando alle incertezze, in una questione così importante, così urgente e così delicata.

Nè mi si venga a dire che lo Stato maggiore si oppone a questa linea. Abbiamo udito ieri il senatore Pelloux, competente in materia, non fare nessuna obbiezione dal punto di vista militare e d'altronde sappiamo *de quoi il retourne*, come dicono i Francesi; sarebbe tutt'al più questione di costruire qualche fortificazione... ma quando noi vi domandiamo di spendere solo 27,200,000 lire invece di 100 e più milioni, risparmiere sempre quanto basta per fare non uno ma molti forti.

Il Piemonte che si compiace dell'altrui fortuna e non l'avversa mai quand'è fortuna italiana, non chiede nè risarcimenti, nè compensi quando in nome degli interessi italiani sono sviate le sue correnti commerciali, e mi permetterete di credere che ciò sia succeduto col Gottardo e stia per ripetersi col Sempione; ma non si adagierebbe ad un diniego di giustizia il giorno in cui si volesse, con grande iattura degli interessi italiani, chiudergli una sua porta naturale, e perciò non può accettare l'ingiusta sentenza ieri pronunciata dal senatore Luigi Pelloux, poichè antepoendo l'interesse di Ventimiglia e di Bordighera agli interessi del Piemonte intero, gli si reca premeditato danno ed offesa.

Onorevole Zanardelli, io finisco con un augurio; io auguro a Lei, all'Italia che fra tre anni Ella possa inaugurare a Fontan la linea internazionale d'Italia e di Francia e che Ella riceva a Fontan il plauso dell'Italia per aver risolta una questione equa e giusta; il plauso della Francia che ci chiama ad un convegno di amicizia, di lavoro, di pace e di ricchezza.

A Fontan noi riaffermeremo l'amicizia tra le due nazioni che a Magenta e a Solferino hanno versato insieme il loro sangue per fare quest'Italia, e nessuna voce meglio di quella di Giuseppe Zanardelli potrà in quel giorno commemorare il gran fatto e celebrarne la ricordanza. E qui permetta il Senato che alle mie povere parole io dia valore con quelle di un autorevole personaggio: « Là (mi rivolgo ancora all'onor. Zanardelli) là, porgerete una mano fraterna a delle popolazioni, che non hanno dimenticato l'Italia e che l'Italia certamente non potrà mai dimenticare. Darete prova di simpatia e di affetto a quelle popolazioni che già ci furono unite; affetto e simpatia che un doloroso distacco può far tacere, ma spegner mai nel nostro cuore ».

Io non potevo finir meglio che con queste eloquenti, aeree parole di Giuseppe Biancheri. *(Vivissime generali approvazioni. Molti senatori si congratulano con l'oratore).*

#### (1) Ferrovia Cuneo-Nizza

*Ordine del giorno  
votato dal Consiglio comunale di TORINO  
il 25 giugno 1902.*

Il Consiglio comunale,  
Senza per nulla pregiudicare i precedenti suoi voti, s'indirizza al Governo del Re allo scopo di ottenere coi necessari provvedimenti legislativi che sia al più presto effettuato, d'accordo colla Francia, il trattato da Vievola al confine.

*Ordine del giorno  
votato dal Consiglio provinciale di CUNEO  
il 14 luglio 1902.*

Il Consiglio provinciale,  
Di fronte alla recente deliberazione del Senato francese in ordine alla linea ferroviaria Nizza-Sospello, fa voti vivissimi presso il Governo del Re perchè alla riapertura del Parlamento sia presentato uno speciale disegno di legge, che, provvedendo alla continuazione del tronco ferroviario da Vievola al confine, assicuri il sollecito diretto congiungimento di Cuneo con Nizza.

Si delibera inoltre di mandare telegrammi al Governo italiano, al Governo francese ed al Consiglio generale di Nizza.

*Ordine del giorno  
votato dal Consiglio provinciale di TORINO  
il 17 luglio 1902.*

Il Consiglio provinciale,  
Fedele interprete delle giuste aspirazioni di questa regione;

In pieno accordo coi voti già manifestati dal Municipio di Torino e della provincia di Cuneo;

Si rivolge al Governo del Re affinché, nel le favorevoli circostanze create dalle recenti deliberazioni del Parlamento francese, non ritardi la presentazione dei provvedimenti legislativi atti ad unire direttamente il Piemonte a Nizza ed al Mezzogiorno della Francia.

*Ordine del giorno  
votato dal Consiglio provinciale di NOVARA  
l' 11 agosto 1902.*

Il Consiglio provinciale di Novara,

Ritenuta l'importanza che per tutta la provincia di Novara assume la congiunzione ferroviaria diretta con Nizza e colla Francia meridionale;

Delibera di associarsi ai voti emessi dal Consiglio provinciale e dal Municipio di Torino e dalla Provincia di Cuneo, per la pronta costruzione del tronco ferroviario da Vievola al confine francese;

Affidiamo alla onorevole Deputazione provinciale l'incarico di comunicare al Governo del Re la presente deliberazione;

E la facoltà di procedere poi agli accordi che ravvisasse opportuni per il raggiungimento dello scopo comune.

*Ordine del giorno  
votato dal Consiglio comunale di CUNEO  
il 15 novembre 1902.*

Il Consiglio comunale,

Considerata la deliberazione presa dal Governo francese di costruire una ferrovia da Nizza al confine italiano, subordinata all'allacciamento di detta linea con quella italiana:

Considerato avere la esperienza dimostrato che gravissime difficoltà tecniche e finanziarie si oppongono alla costruzione intiera sul territorio italiano della linea Cuneo-Nizza, votata colla legge 29 luglio 1879, rimanendo così senza compenso i gravi sacrifici fatti per la costruzione del tronco Cuneo-Vievola;

Considerato che la costruzione della ferrovia da Vievola al confine non pregiudica la sua futura prosecuzione per Ventimiglia:

Delibera di rivolgere viva istanza al Governo del Re per la sollecita costruzione della ferrovia da Vievola al confine francese;

Incarica la Giunta di associarsi agli altri Enti interessati nelle pratiche dirette a promuovere detta costruzione e di indire all'uopo in questo Capoluogo un convegno delle rappresentanze di tutta la Provincia.

*Ordine del giorno  
votato dal CONVEGNO PARLAMENTARE in Torino  
il 18 novembre 1902.*

L'adunanza,

Ferma nella convinzione che i diritti e gli interessi della regione Piemontese, conformi ai grandi interessi nazionali, esigono che si provveda senza ulteriori ritardi alla costruzione del tronco Vievola-confine, della linea Cuneo-Nizza.

Delibera che nuove formali istanze si rivolgano in questo senso al Governo del Re;

Confida nell'azione concorde dei Senatori e Deputati perchè sia data celeremente soddisfazione a queste legittime istanze.

*Ordine del giorno  
votato dal Consiglio provinciale di CUNEO  
il 20 novembre 1902.*

Il Consiglio,

Udita la chiara, splendida relazione fatta dal Presidente della Deputazione provinciale, sui precedenti e sull'attuale fase della questione relativa alla costruzione del tronco ferroviario da Vievola al confine francese, vi fa plauso e delibera di aderire pienamente al voto stato emesso il 18 corrente nel convegno parlamentare di Torino.

*Ordine del giorno  
votato dal Consiglio comunale di TORINO  
il 24 novembre 1902.*

Il Consiglio comunale di Torino:

Tenuto conto delle imponenti manifestazioni dell'opinione pubblica che il Piemonte, in ogni ceto di persone e in tutti gli ordini di idee, ha solennemente dato per il compimento della linea Cuneo-Nizza.

Domanda al Parlamento un immediato provvedimento, per cui la costruzione del tronco Vievola-confine sia assicurato: rappresentando al Governo del Re la difficile posizione in cui sarebbero poste le Amministrazioni elettive di questa parte d'Italia di fronte alle popolazioni da cui esse traggono la esistenza e ormai insopportabili di ogni indugio.

LEGISLATURA XXI — 2ª SESSIONE 1902 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 NOVEMBRE 1902

## (2) Comunicazioni con Torino della Riviera Ligure occidentale aprendosi la Ceva-Oneglia.

Distanze (*) da Torino per			Stazioni-Fermate	Abitanti che passeranno per la linea di		
Savona	Tenda	Oneglia		Savona	Tonda	Oneglia.
Chilometri	Chilometri	Chilometri				
252	192 (**)	204	Ventimiglia . . . . .	—	11,468	—
247	196	199	Bordighera . . . . .	—	• 3,386	—
241	202	194	Ospedaletti . . . . .	—	—	—
236	207	189	San Remo . . . . .	—	—	20,027
229	215	181	Taggia . . . . .	—	—	5,062
225	218	177	San Stefano . . . . .	—	—	618
219	225	171	San Lorenzo . . . . .	—	—	267
213	230	165	Porto Maurizio . . . . .	—	—	7,207
211	232	163	Oneglia . . . . .	—	—	8,252
206	338	168	Diano Marina . . . . .	—	—	2,018
203	241	172	Cervo . . . . .	—	—	849
198	245	176	Andora . . . . .	—	—	1,753
195	249	180	Laiqueglia . . . . .	—	—	1,113
191	252	183	Alassio . . . . .	—	—	5,247
185	258	189	Albenga . . . . .	6,931	—	—
Abitanti che hanno convenienza per Tenda . . . . .				N.	15,356	
Abitanti che hanno convenienza per Oneglia . . . . .						52,418

(\*) Supposto il tracciato per valle Nervia.

(\*\*) Senza tener conto degli aumenti per le distanze virtuali.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Mariotti Filippo.

MARIOTTI F. Signori, nel decalogo dei Giapponesi un comandamento dice così: « Non ti dar noia delle cose che sono senza rimedio », e non ha rimedio l'esclusione da questa legge della Sant'Arcangelo-Fabriano, che doveva congiungere e prosperare Romagnoli e Marchigiani.

Il Ministero non vuole variazione alcuna, perchè da qui si volge all'acqua perigliosa e guata. L'Ufficio centrale si affrettò a manifestare il desiderio che non si facesse mutamento

alcuno alla legge, sicchè io per quel precetto giapponese dovrei tacere; ma io, signori, per razza sono mezzo romagnolo e mezzo marchigiano. Quindi sento il dovere di caldeggiare questa ferrovia per l'amore che porto a quei paesi; e se il rimedio non si può avere ora, credo che il Ministero lo cercherà con la maggiore prestezza per cessare il malcontento politico ed il danno dell'erario pubblico.

Nel '79 alla Camera io propugnai con opera assidua e fervida la costruzione di questa ferrovia, e non fui solo. Era con me il conte

Guido Di Carpegna che in quel tempo rappresentava il suo Montefeltro, che ora si lagna dell'abbandonata via; ed erano meco due amici cari che sono estinti, il generale Corvetto e Giuseppe Finzi; l'uno deputato di Cagli, l'altro di Fano. Tutti e quattro demmo tale impulso a questa ferrovia che pochi anni dopo vi si diede principio. Prima da Fabriano a Sassoferrato, quindi da Sassoferrato a Pergola, e poi da Pergola a Cagli, e finalmente da Cagli ad Urbino. Quivi si fermò, davanti al palazzo dei Duchi ed alla casa di Raffaello. Vista stupenda, ricordo glorioso, ma ciò non doveva impedire che la ferrovia proseguisse il suo cammino, attraverso il Montefeltro e le contrade prossime al territorio della Repubblica di San Marino per congiungersi colle ferrovie della Romagna. Quei Romagnoli e Marchigiani perciò sono malcontenti; ma un po' ne hanno essi stessi la colpa. Sono malcontenti e mormorano; ma non romoreggiano, e siccome il mondo è di chi se lo piglia, essi non lo sanno pigliare. Non romoreggiano; se avessero romoreggiato o romoreggiassero fortemente, la ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano avrebbe già la sua prosecuzione o il compimento. Natura singolare di quelle genti. Si osserva talvolta in essi un ardimento di pensieri politici che paiono eccessivi. E sono talvolta eccessivi in tali pensieri; ma sono sempre generosi. Se non che in tutto ciò non può fare, o la città, o la regione, da sè stessa, e che spetta al Governo di fare, son così discreti che quasi direi diventano timidi. Stimano che qualunque domanda di cosa anche dovuta per legge sia indiscreta. E siccome la timidezza è cosa che non si confessa tanto facilmente, la colorano, o consentono che si colorino con la parola *modestia*. Ma la modestia in politica è uno sproposito. E veramente proverbio fratesco, ma vero, dice: Frà Modesto non fu mai priore.

I romagnoli e i marchigiani con questa modestia non ottengono nulla. Se fossero meno modesti avrebbero già compiuta la ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano. Ed hanno un altro difetto, ed è che non sono uniti. A questo proposito vi voglio dire un giudizio di Terenzio Mamiani, che era stato rivoluzionario opportunamente, nelle Marche e nelle Romagne, il '31 o il '48, e però esule più anni in Francia. Egli mi diceva una sera: La differenza fra francesi e ita-

liani è grande: io (soggiungeva) ho assistito alle rivoluzioni di Francia e alle rivoluzioni d'Italia; in Francia ho visto moltitudini di persone in ogni parte che gridavano: Chi ci guida?! In Italia nelle piazze, nelle vie ho visto pure moltitudini, ma ciascuno gridava: Seguitemi!

Questa disunione fa sì che non si ottenga talvolta nei Parlamenti, nemmeno quel che è dovuto a quei paesi. Se le persone politiche per voglia o per ufficio fossero unite avrebbero già la ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano.

Mi si dirà: E che, forse questa ferrovia non è compresa nell'articolo 7? Ne ha perfino fatto cenno l'Ufficio centrale, annoverandola fra le altre.

L'Ufficio centrale trattando le diciotto ferrovie ha voluto esaminarle e fare la relazione con la velocità di un treno lampo. Ma quando si va in un treno rapidissimo, si osservano molte cose; ma un'idea precisa di ciascuna di esse non se ne può avere, perchè la prestezza è contraria alla diligenza. Se avesse considerata bene questa ferrovia, il relatore, che è romagnolo di puro sangue, avrebbe veduto che, così come è annoverata in questo progetto, è impossibile; avrebbe ricordato che la Commissione reale aveva detto che bisognava assolutamente finire questa ferrovia. Signori; la si poteva non cominciare, ora bisogna finirla e presto. Lunga 136 chilometri, 80 ne sono stati fatti; grande spesa si è sostenuta per essa, rende pochissimo e perciò, diceva la Commissione reale: bisogna dare compimento a questa ferrovia se volete che renda, e se volete che sia profittevole a quelle popolazioni. Il tracciato aggiungeva la Commissione, è fissato, se si facesse anche la diramazione di Fermignano a Fano sarebbe più assai vantaggiosa. Ma, aggiungeva che conveniva assegnare 9500 lire per chilometro, e non solo, per ogni chilometro dei 56 che si debbono fare, ma altresì per ogni chilometro degli 80 che sono stati fatti, perchè altrimenti sarebbe impossibile che l'industria privata assumesse la costruzione e l'esercizio di tutta la linea. Sicchè, o signori, quella linea, con le norme dell'articolo 7 è impossibile. C'è la diramazione da Fermignano a Fano, la quale gioverà a quei paesi.

Ma vi prego di pensare per un momento alla via Nazionale che da piazza Venezia va alla stazione; immaginatela troncata alla via

del Boschetto; sarebbe una via che finisce in un vicolo. Lo scopo della ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano è diverso e d'importanza indicibilmente maggiore.

A me, signori, parlando particolarmente col presidente dell'Ufficio centrale, egli disse: La raccomandiamo. Ed io sono sicuro che nel suo discorso la raccomanderà, e la sua parola sarà efficace per avere qualche provvedimento che dia a quelle regioni quello a cui aspirano. Ed ora mi volgo al Governo, a cui debbo esprimere netto il mio pensiero; ma lo farò con molta cautela, perchè voglio gratificarlo e non già suscitargli l'ira, altrimenti non otterrò ciò che bramo.

Ora a me pare che se quei Marchegiani e Romagnoli non sanno fare gli affari loro, i governanti non sappiano fare, talvolta, gli affari dello Stato; e dico i governanti, non quei soltanto che ci sono qui dinanzi, ma molti altri precorsi. Poichè non s'incomincia una strada, non se ne fanno 80 chilometri, e poi si smette per incominciare qualcun'altra e smetterla anch'essa. Di esempi ne abbiamo avuti molti a Roma, di cose principiate e non finite e di cose che nessuno sa quando finiranno.

Non rende che pochissimo questa ferrovia. Io ho studiato un libro importante pubblicato dal Ministero dei lavori pubblici, tutto aritmetica, senza retorica, ed è la relazione dell'Ispektorato sull'esercizio delle ferrovie nel 1900. Ma se il ministro o i ministri avessero potuto meditare su quelle notizie, la cosa sarebbe andata in altro modo anche per la Sant'Arcangelo-Fabriano. Ma ognuno ha fatto

come quei che va di notte  
che porta il lume dietro, e a sé non giova,  
ma dopo sé fa le persone dotte.

Io sono diventato dotto leggendo questo libro. Quivi in uno dei molteplici specchietti statistici si nota il costo delle ferrovie; il costo della ferrovia da Fabriano a Urbino è stato di 23,213,978 lire. Ond' io ho detto fra me: manca nel Governo d'Italia qualche volta la continuità dei propositi?

Sono andato a vedere gli specchietti che designano i prodotti delle linee. Qual'è la linea il cui prodotto è maggiore? È la Genova-Novì con la succursale dei Giovi che rende, o per meglio dire ha reso nel 1900, 166,000 lire al

chilometro. Qual'è la linea che ha reso meno? La Sant'Arcangelo-Fabriano. Quanto ha reso? 1979 lire al chilometro: così che, fatto un computo in grosso, ricordando che la linea genovese è lunga 86 chilometri e l'altra 80, la linea Fabriano-Urbino ha reso quanto un chilometro della ferrovia Genova-Novì colla succursale dei Giovi. Ma non me ne sono meravigliato. Se io volessi sapere quali sono gli edifici di Roma che rendono più, bisognerebbe che ne domandassi all'agenzia delle tasse; ma, se voglio sapere quali sono gli edifici che rendono meno, basta andare ai Prati di Castello, o verso porta Salaria, dove si vedono palazzi tirati su a 4 o 5 piani, ai quali manca il tetto.

Signori, la Sant'Arcangelo-Fabriano è come una casa senza tetto; però non è profittevole come dovrebbe a quelle genti per le quali fu decretata. E perciò è necessario che lo Stato provveda al suo compimento, perchè, come ha detto la Commissione Reale, si rimette ogni anno 374,000 lire per l'esercizio. Certo tosto che sia compiuta renderà subito, per diverse ragioni, anche più della ferrovia Fabriano-Maccratta-Civitanova, il cui prodotto nel 1900 fu di lire 5416 al chilometro, e va di continuo crescendo. E qui fo fine con un augurio anch'io, come ha fatto il senatore Di Sambuy, ma con un augurio diverso.

Chi fa un'opera grande, benefica al pubblico acquista l'immortalità; ma è difficile trovare il modo. Le strade hanno dato l'immortalità agli uomini politici più eminenti di ogni tempo. Poche persone conoscono le maggiori gesta dei più grandi guerrieri, dei più grandi uomini politici dell'antichità. Il popolo ignora forse i fatti e i propositi grandi di Giulio Cesare; ma chiunque vuole uscire da Roma, per una parte o per un'altra, bisogna che vada, o per la via Flaminia o per la via Appia, o per la via Cassia, o per la via Aurelia, vale a dire ricorda senza saperlo gli autori delle grandi strade. Ed io desidero che le grandi strade prendano, da ora innanzi, il nome da coloro che le hanno o fatte o compiute; desidero al mio amico Balenzano che la ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano si chiami da lui, come un'altra via si chiama da un console romano, ch'è l'Emilia.

Con questo augurio io prego il ministro di veder se in quella legge di cui ha parlato dianzi il senatore Di Sambuy, se in quella legge

che comprenderà anche la direttissima Roma-Napoli non si possa unire la Sant'Arcangelo-Fabriano; sarebbero tre grazie per le popolazioni, e il Governo avrebbe la compiacenza di aver fatto un gran bene a quelle regioni d'Italia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Miceli.

MICELI. Onorevoli colleghi, prima di venire, spero con brevi osservazioni, all'argomento di cui dovrò occuparmi, mi permettano una dichiarazione.

Io ho atteso con grandissima ansietà un progetto di legge, per tanti anni desiderato, che soddisfacesse i bisogni ed i forti desideri di quasi tutte le popolazioni italiane in materia di comunicazioni ferroviarie. Da molto tempo avremmo dovuto vedere soddisfatto questo bisogno e questo desiderio; quindi io fo plauso al Ministero che finalmente abbia sentito nella sua coscienza la necessità di presentare il progetto di legge che forma l'oggetto della presente discussione.

È vero che molte delle ferrovie promesse sono relegate non so a quale anno del secolo presente e forse a qualche anno del secolo futuro; comunque sia, io ripeto coscienziosamente ed ingenuamente il plauso di cui io ho parlato, perchè quando da un Consiglio di ministri che è chiamato a provvedere ai bisogni di una grande nazione emana una promessa così ampia così solenne, anche se questa debba eseguirsi a poco a poco e forse in alcuni punti non eseguirsi, il progetto presentato, la promessa data reca il suo utile nella opinione pubblica che se ne impadronisce e la popolarizza.

Spero, che a questo progetto di legge il quale contiene, in gran parte, una semplice promessa, avverrà quello che è avvenuto ad una semplice dichiarazione fatta dalla Commissione della Camera dei deputati, alcuni anni fa, riguardo alla necessità della ferrovia Castrovillari-Lagonegro. Nessuno pensava a questa via, io non so che cosa facessero presso il Ministero i miei colleghi d'allora alla Camera dei deputati; ricordo quello che feci io, ed il Senato mi permetterà che in questa circostanza io parli di me.

Io, conseguente al motivo per cui era stata decretata nel 1879 e confermata più tardi la ferrovia Cosenza-Nocera, dissi fra me: bisogna

che faccia tutte le premure al Ministero perchè per gli stessi motivi per cui era stata decretata la Cosenza-Nocera, proponga al Parlamento la costruzione di una ferrovia fra Castrovillari-Lagonegro.

Pregai quindi il compianto Baccarini, quello illustre ingegnere ed egregio uomo di Stato, di essere conseguente alla nota sua convinzione della necessità assoluta che l'Italia avesse una ferrovia interna con la quale si provvedesse alle gravi necessità del paese, quando per avventura, in caso di guerra, un nemico potesse distruggere le ferrovie litoranee da cui è circondata l'Italia.

Baccarini non esitò a convenire sulle enunciate necessità; ma osservò che non essendosi fatti gli studi necessari per un'opera così importante, non potevasi improvvisamente presentare il relativo progetto di legge alla Camera dei deputati, specialmente avendo riguardo alle condizioni del bilancio.

Consigliò quindi che convenisse iniziare le necessarie pratiche per diffondere questo concetto, perchè quando il paese si fosse impadronito dell'argomento, verrebbe il momento pel Governo di presentare, con speranza di successo, il progetto di legge da me reclamato. Io e molti amici coi quali m'intesi, facemmo tutto il possibile perchè la Commissione della Camera nella sua relazione proclamasse la necessità della ferrovia Castrovillari-Lagonegro; è bastata la dichiarazione della Commissione, che fu più tardi ripetuta, perchè dopo tanti anni di aspettativa, oggi si discuta nel Senato il progetto relativo a quella ferrovia, già approvato dall'altro ramo del Parlamento.

Dunque io fo plauso alla iniziativa del Governo; senonchè, venendo all'argomento speciale che a me importa moltissimo, perchè riguarda un alto interesse nazionale e nello stesso tempo riguarda la regione ove sono nato, sono costretto a rilevare che il Ministero ha mancato verso la Calabria a ciò che è stato dichiarato da lui stesso e dall'onorevole nostro Ufficio centrale, cioè che questo progetto di legge fosse l'esecuzione di tanti altri finora dimenticati. Per qual motivo, dunque, mettete in oblio la ferrovia Cosenza-Nocera, la quale fu decretata non solo per soddisfare i bisogni locali ma per l'alto principio dell'interesse nazionale, specialmente nel tempo che l'Italia si trovasse in

guerra con altre nazioni? Ricordo che l'onorevole Depretis, siccome mancava un progetto particolareggiato, a riguardo di questa ferrovia, esitò un momento, ma alle premure che furono fatte da me e dal compianto deputato Grimaldi, relatore eloquentissimo del progetto sulle ferrovie che furono decretate nel '79, il presidente del Consiglio interrogò il ministro della guerra di allora, il compianto Mazè de la Roche, sul carattere di ferrovia d'interesse nazionale che i deputati di Calabria attribuivano alla Cosenza-Nocera, e se egli convenisse sulla necessità che dappertutto in Italia dovesse aversi una ferrovia interna, la quale dovrà poi essere seguita da altre per evitare che essa subisca delle gravi sventure in tempo di guerra, qualora le ferrovie litoranee fossero dal nemico distrutte. Ebbene il Mazè de la Roche disse che la necessità di questa ferrovia era tanto evidente che non aveva bisogno di dimostrazioni e che i reclamanti avevano pienissima ragione.

Allora il Depretis disse al Grimaldi ed a me che avevamo un alleato potentissimo nel ministro della guerra, il quale in quella circostanza aveva parlato con parecchi uomini politici e militari di questa ferrovia e tutti avevano convenuto nel medesimo concetto.

Ora volendo mettere da parte questa ferrovia non soltanto si offendono gli interessi locali delle popolazioni le quali da 23 anni hanno acquistato il diritto di ciò che loro è stato attribuito da una legge, e che hanno contribuito da parte loro dal 1879 alla costruzione di questa ferrovia, ma si compie un atto ingiusto, ed inqualificabile anche verso la intera nazione.

Non si può comprendere perchè si sia messa in oblio la Cosenza Nocera.

L'onor. ministro ha plasmato il suo grande progetto, in ciò che riguarda questa ferrovia, sul rapporto della famosa Commissione incaricata di studiare i bisogni del Mezzogiorno d'Italia. Ebbene, onor. ministro, creda a me, perchè ne posso dar le prove più chiare e indiscutibili, la Commissione in questo affare si è profondamente ingannata, e non comprendo come uomini abituati per tanti anni all'amministrazione dello Stato siano venuti con una leggerezza, secondo me incomprensibile, a dichiarare che questa ferrovia debba abbandonarsi per i seguenti motivi:

1° Si tratta, essa dice, di una regione poco popolata. Chi ha detto alla Commissione che quella contrada è poco popolata? Sono 50 e più i comuni che avrebbero immediatamente un utile grandissimo dalla ferrovia combattuta, ed acquisterebbero una vita che altrimenti non hanno. È noto poi che le ferrovie non solamente aiutano le popolazioni per le quali passano, ma spesso creano le popolazioni, dove mancano. Dunque questo motivo addotto dalla Commissione è un motivo inesistente, e quindi lei, onorevole signor ministro, che ha logica e coscienza, deve assolutamente scartarlo.

2° La Commissione non ha tenuto conto del motivo principale per il quale è stata decretata questa ferrovia che era l'interesse nazionale ed ha osato di asserire che il tronco Rogliano-Nocera non sarebbe utile neppure alle stesse popolazioni! Una simile asserzione non si combatte. Qualcuno della Commissione ha pure asserito che se l'Italia si trovasse in guerra con una delle grandi potenze come la Francia, l'Austria o l'Inghilterra, nessun pericolo correrebbero le ferrovie litoranee, perchè la *tattica moderna* rifugge da simili fatti.

Adesso in tutto si parla di modernità e s'inventa una tattica moderna che esclude il pericolo della distruzione delle ferrovie dal nemico, mentre persino nella guerra di avanti ieri nell'estrema Africa tra i Boeri e l'Inghilterra, nella guerra recentissima fra gli Europei e la Cina, quanta distruzione di ferrovie è avvenuta? E questa è cosa naturale, perchè in guerra si vuole ottenere la vittoria, non soltanto con la punta delle baionette, e coi cannoni, ma con tutti i mezzi e strattagemmi che possono facilitarla.

Tutti questi argomenti adottati non hanno nessuna plausibilità, nessuna ragione per essere accolti da un serio Ministero. E siccome si sono fatte delle promesse per l'avvenire, di quelle promesse, che chissà come e quando saranno eseguite, la Commissione ci ha fatto la gentilezza di contraddirsi nella pagina 23, in cui si parla precisamente di questa ferrovia e mentre prima l'aveva dichiarata *inutile e da doversi abbandonare*, dichiara che se da Rogliano la ferrovia potesse un giorno continuarsi fino alla *Catanzaro-Santa Eufemia*, (proprio la *Rogliano-Nocera*) essa « potrebbe avere una grande

importanza strategica e commerciale ». Sono parole testuali.

Ebbene, voi dunque avete la convinzione che questa ferrovia, quando sarà fatta, avrà una grande importanza *strategica e commerciale*, e preferite di abbandonarla, calpestando la legge che la decretava sin da 23 anni fa come necessaria all'interesse nazionale ed al benessere delle popolazioni. E dopo simili dichiarazioni il Ministero accetta dalla Commissione la parte illogica ed ingiusta, ed io lo prego di recedere dalla via in cui si è messo, accettando un errore evidente della Commissione.

Faccio rilevare inoltre all'onor. ministro che la Commissione, per avere vittoria in questo argomento, pur sentendo di aver torto, è venuta a dire che questa ferrovia deve costare 57 milioni: quindi ogni chilometro costerebbe carissimo. Il vero è che vi furono molti progetti di legge intorno a questa ferrovia. Uno importava la spesa nientemeno di circa 100 milioni e fu scartato dal Ministero; ed io stesso dissi che era inaccettabile, poichè conosco quei luoghi e sapevo che tutto ciò che si diceva in quel progetto era suscettibile di una grande sottrazione.

Il Ministero quindi, non contento di questo progetto, ne ordinò un altro, e debbo ricordare che un ingegnere di sezione di seconda classe ne ebbe l'incarico e dal suo cervello uscì un progetto che importava la spesa, credo, di 76 milioni.

In questo progetto era contemplato nientemeno che un traforo quasi uguale a quello del Cenisio di modo che il nostro illustre presidente del Senato, allora ministro dei lavori pubblici, restò stupito; e siccome io capitai nel suo Ministero egli mi fece la cortesia di mostrarmi il progetto, ed io ne rimasi stupito più di lui.

Con una galleria quasi eguale a quella del Cenisio, parecchie popolazioni locali avrebbero saputo che sotterra girava la locomotiva, ma non l'avrebbero neppur vista, e non avrebbero potuto trarne nessun beneficio.

Anche questo progetto dunque fu scartato; e siccome si accampavano continui pretesti per sacrificare questa ferrovia, che essendo da me caldeggiata nel Ministero dei lavori pubblici da spiritosi funzionari si giunse a chiamarla ferrovia Miceli, così io ebbi varie contese alla

Camera con parecchi ministri, oltre che col ministro dei lavori pubblici.

Pregai e supplicai di farla finita con tanti progetti i quali avevano per iscopo di non essere eseguiti. Si trovarono dunque nuovi pretesti. La prima volta che fui ministro, essendo presidente il Cairoli, trovai che alcuni comuni della provincia di Catanzaro avevano fatto delle grandi obiezioni riguardo al tracciato; dai colleghi mi si fece notare che la legge dei lavori pubblici imponeva che si sospendesse la esecuzione di un'opera pubblica, anche se fosse in corso di esecuzione, quando vi fossero obiezioni e reclami; mi rassegnai ad attendere, e, caduto il Ministero, non si parlò più per molto tempo della povera Cosenza-Nocera.

Capitai ministro un'altra volta ed era mio collega dei lavori pubblici il carissimo amico, il senatore Finali, credetti allora mio dovere di esporgli le accennate questioni che duravano da tanti anni convinto come ero, per confidenze fattemi da persone del Ministero stesso, che i mastodontici progetti, fino allora presentati, erano fatti apposta per non essere eseguiti. Il mio amico Finali attribuì la convinzione che io manifestava al mio carattere un po' vivace; con la sua prudenza mi lasciò dire, ma studiò quei progetti e vide che non erano eseguibili. Si convinse d'altra parte che la ferrovia decretata doveva farsi, e quindi si risolse di chiamare un ingegnere governativo, che aveva riputazione di capacità e onoratezza, perchè studiassè i due progetti e desse il suo parere.

Egli pensò che se questo ingegnere, di cui egli fece ricerca e che era calabrese, avesse detto francamente ai suoi concittadini che le montagne di cui si discuteva erano difficilissime e che per costruirvisi una ferrovia doveva farsi la spesa di un centinaio di milioni e che quindi conveniva di limitare le pretese, ed attendere tempi migliori, quelli si sarebbero rassegnati alla necessità; ma che se si fosse potuto fare un progetto eseguibile, senza enormi sacrifici, conveniva tentarlo.

Il nuovo ingegnere studiò i progetti e siccome egli conosceva le Calabrie palmo a palmo perchè aveva lavorato per tanti anni in quei luoghi, fece un nuovo progetto nel quale cambiò il tracciato fino allora proposto, e diminuì di metà la spesa presunta. Il ministro non stette alla riputazione dell'ingegnere che aveva fatto

quel progetto, e volle affidare l'esame del di lui lavoro a due ispettori tra i più riputati ingegneri ferroviari, i quali francamente gli dichiararono che il nuovo progetto era eseguibile, mentre che gli altri progetti pareva *che fossero stati fatti per non essere eseguiti*.

Così quello che il mio collega Finali attribuiva forse a mia diffidenza eccessiva, se lo senti confermare da persone altamente competenti ed assolutamente imparziali nella questione.

L'onor. Finali studiò di nuovo tutti i documenti riguardanti la ferrovia, fu soddisfatto del progetto che radicalmente mutava i due antecedenti, ed emise il decreto di appalto del primo tronco della Cosenza-Nocera.

Saputosi ciò dall'onorevole senatore Saracco, già ministro dei lavori pubblici, non tardò a chiederne conto in Senato all'onor. Finali; questi gli rispose che i due antichi progetti erano stati sostituiti da un nuovo che mutava il tracciato e portava la spesa a 48 milioni, e l'onor. Saracco, che fu sempre apostolo della massima economia, prese atto delle dichiarazioni del ministro, il quale assicurava che il nuovo progetto era stato studiato ed approvato da competentissimi ingegneri ferroviari.

Dunque per la Cosenza-Nocera fu stabilita la somma di 48 milioni, e non di 57 di cui parla la Commissione. Ma chi ha insegnato alla Commissione di mettere 9 milioni di più di quello che l'ingegnere aveva, per effetto dei suoi studi, calcolato? Erano 48 milioni, anzi ricordo che quell'ingegnere disse al ministro: se il Governo crede di autorizzarmi di mutare il tracciato da Cosenza in poi, io sono sicuro di far risparmiare 3 milioni sui 48; ma, siccome nella legge che decretava questa ferrovia si determinava l'inizio del tracciato, il ministro rispose che vi era ostacolo nella legge del '79, che doveva eseguirsi.

La Commissione dunque ha abbandonato il principio dell'interesse pubblico, cioè della necessità della ferrovia dorsale o interna, e non doveva; ha asserito che presso il secondo tronco erano pochi abitanti, mentre ciò non è punto esatto; ha accresciuto la spesa occorrente di circa 9 milioni; ha asserito che la spesa preventiva fosse di 21 milioni, mentre dall'onor. Saracco era stata portata a 40 milioni!

Errori gravissimi; ed il ministro non doveva

edificare il suo progetto di legge nella parte, che riguarda la Cosenza-Nocera, su questi errori che sono evidenti. Eppoi, signori colleghi, badate: quello che noi dicevamo interesse nazionale è la cosa più evidente, perchè, col fatto, da Napoli a Roma c'è la ferrovia interna, da Roma a Firenze la ferrovia interna, da Firenze a Milano, a Torino, a Ivrea, a Fenestrelle la ferrovia è interna, e tutta di sezione ordinaria; e per qual motivo la parte estrema d'Italia, la quale è minacciata di essere separata dalle altre regioni in caso di guerra, non deve avere la ferrovia che è già stata decretata dopo tanti studi? In tutto il resto d'Italia abbiamo le ferrovie sicure, dove nel caso della distruzione della ferrovia litoranea, si provvede alla vita del paese, e perchè da Napoli in poi non ci deve essere questo strumento di difesa degli interessi nazionali, la di cui mancanza sarebbe causa di gravissime sventure, perchè agevolerebbe la vittoria al nemico?

E poi badate, o signori, oltre dell'interesse nazionale bisogna tener conto pure degli interessi locali. Io vado cercando in ogni questione l'interesse pubblico, l'interesse italiano, ma quando questo interesse coincide con quello locale sono doppiamente soddisfatto. Ebbene qui l'interesse locale coincide appunto con l'interesse nazionale, e voi non dovete, non potete assolutamente seguire ciò che è proposto nel progetto di legge, dopo le dichiarazioni così discutibili, e talune non vere, fatte dalla Commissione.

Ma la Commissione ha pure detto che se un giorno la ferrovia in discussione sarà fatta essa avrà una grande importanza strategica e commerciale! E ciò è verissimo. Chi conosce la storia d'Italia non può ignorare che nei principi del secolo passato, proprio in questo luogo, proprio nella valle di Savuto, per dove dovrebbe passare il tronco ferroviario Rogliano-Nocera, quando tre eserciti stranieri in poca distanza di tempo l'uno dall'altro, invasero la Calabria per domare la reazione borbonica, proprio in questo luogo, i tre eserciti stranieri furono sconfitti, ed uno di questi eserciti era comandato dal figlio prediletto della vittoria, dal generale Massena!

Questi luoghi hanno importanza militare grandissima; bisogna vedere lì sul piano del Savuto, quelle terribili rupi dove le masse bor-

boniche seppero combattere, difendersi e vincere per tanto tempo.

Non è lecito di venire con questa leggerezza a dire che questa ferrovia non sarebbe utile neppure per le popolazioni per cui passa, mentre poi, accennando ad un futuro molto remoto, cioè eccitando una speranza irrisoria, la Commissione solennemente proclama che la ora combattuta ferrovia avrà grandissima importanza *strategica e commerciale!*

Dunque, onorevole ministro, io reclamo da lei che ritorni su questo argomento per correggere l'errore commesso; altrimenti si farebbe una ingiustizia enorme alla nazione ed alle popolazioni calabresi.

Si dice che adesso si vuol provvedere ad una specie di pareggiamento delle varie parti di Italia: ebbene è questo il pareggiamento che volete dare alle provincie calabresi? Appena vi si presenta l'occasione di eseguire una legge 23 anni fa decretata, invece di pensare che quelle popolazioni hanno languito per 23 anni ad attendere, e che avevano quindi maggior diritto di tante altre ad essere considerate in questo momento, dite loro: la ferrovia alla quale aspiravate non deve farsi. Ed esse rispondono: ma per qual motivo fu fatta nel '79 la legge che ordina la Cosenza-Nocera? Dunque noi abbiamo pagato per 23 anni il nostro contributo, per poi vederci abbandonati e delusi?

Badate che non è lecito scherzare troppo con la pazienza delle popolazioni; e qui io mi rivolgo anche al presidente del Consiglio. Badi l'onorevole presidente del Consiglio che, come diceva poco fa il nostro collega Odoardo Luchini, in questa legge sono comprese delle grandi questioni politiche. Non è una legge di affari, ma è una legge in cui il decoro e l'interesse nazionale sono grandemente impegnati ed io spero di non rivolgermi invano alla coscienza dell'onorevole ministro.

Il progetto ministeriale poi dispone che tanto la Cosenza-Rogliano e la Cosenza-Paola, quanto la Castrovillari-Lagonegro si facciano a scartamento ridotto!

Altra novità inattesa!

L'Italia ha bisogno di una ferrovia che provveda a tutte le possibili esigenze, non escluse le esigenze militari di cui ho parlato, ma è possibile che a ciò basti una ferrovia a scar-

tamento ridotto? È meglio non farla per niente, che sprecare il denaro in opere insufficienti. A scartamento ridotto potete fare le ferrovie che congiungono un gruppo di paesi con la ferrovia dorsale e con le arteriali del paese. Avete la ferrovia a sezione ordinaria da Ivrea-Torino-Milano-Bologna-Napoli e da Napoli in poi no. Perché? Non si capisce, nel mentre che si capisce il contrario. Tutta la nazione deve essere soddisfatta, perchè tutta contribuisce con sangue e danaro al benessere generale.

Ma si dice: Si farà anche la Cosenza-Paola a scartamento ridotto! Sarebbe un errore imperdonabile! L'onor. Pelloux ha deplorato di non essersi fatta, dopo la Sibari-Cosenza, costruita da tanti anni, la ferrovia Cosenza-Paola, che congiunge una provincia di 500,000 abitanti col mare, e che fa risparmiare a questa provincia il viaggio verso il settentrione di 120 chilometri.

La ferrovia Cosenza-Paola doveva esser costruita contemporaneamente alla Sibari-Cosenza; ma la costruzione di questa ferrovia non deve escludere le altre già decretate.

Il compianto Genala mi disse un giorno: Siccome per la ferrovia Cosenza-Nocera esistono ancora delle incertezze riguardo al tracciato e alla spesa, così io proporrò la Cosenza-Rogliano e la Cosenza-Paola, se tu rinuncierai, almeno per ora, alla Rogliano-Nocera.

Io senza esitare sostenni che bisognava mantenere intera la promessa fatta a Cosenza e a Catanzaro; quindi respinsi la sua proposta, ed egli allora aggiunse che nella mia posizione avrebbe fatto lo stesso, perchè la parte più difficile è precisamente la Rogliano-Nocera. Tu vuoi assicurare la parte difficile, perchè, quanto alla Cosenza-Paola, non c'è Ministero che la possa negare.

Io, onorevole signor ministro, non vi chieggo di costruire immediatamente tutta la Cosenza-Nocera; vi chieggo soltanto che non sia violata la legge del 1879 in omaggio agli interessi della nazione ed in omaggio agli interessi delle popolazioni che da 23 anni aspettano, e da 23 anni hanno dato il loro contributo. Non fate a fidanza con la bontà delle popolazioni calabresi, le quali, mentre tante altre si agitano, esse tranquillamente aspettano; decidetevi a far giustizia, e solo questa io vi chieggo.

Voi dovete confermare la ferrovia Cosenza-Nocera quale fu decretata nel 1879; ed in quanto alla sua costruzione, siccome voi avete detto che avete i denari soltanto per il tronco Cosenza-Rogliano, eseguito questo tronco, e la Cosenza Paola, ed il resto si farà in un avvenire più o meno prossimo, e così non saranno deluse le legittime speranze di popolazioni patriottiche, che reclamano giustizia.

Io quindi prego il Governo e l'Ufficio central di accettare un mio ordine del giorno che è concepito nei seguenti termini: « Il Senato conferma la necessità della ferrovia Cosenza-Nocera ai sensi della legge del 1879, approva la proposta che il tronco da Pietrafitta a Rogliano sia costruita al più presto e rimetta la costruzione del tronco fra Rogliano e Nocera Terinese, per la valle del Savuto, ai futuri bilanci ».

Nell'ordine del giorno non si parla di scartamento; ma se si accetta il concetto che si debba continuare questa ferrovia, ai sensi di quella legge che volle fare un dorsale da congiungersi col resto dell'Italia, lo scartamento ridotto resta escluso, e la ferrovia più volte ricordata dovrebbe farsi a sezione normale.

La Commissione con molta facilità, e anche usando dei superlativi, ha detto che sia accettabilissima la proposta riguardo allo scartamento. La relazione affidata ad un uomo dell'ingegno e dell'esperienza dell'onor. Codrouchi fu improvvisata, come fu improvvisato il progetto di legge, tanto improvvisato che nella relazione si chieggono tre o quattro volte delle dilucidazioni su cose che non si sono capite.

Un progetto di legge di tanta importanza non si doveva improvvisarlo. Voi signori ministri l'avete improvvisato il progetto, la discussione, perchè volevate che fosse votato immediatamente, che...

**BALENZANO, ministro dei lavori pubblici.** Ma chi mai ha voluto questo?

**MICELI.** La voce è corsa fin dal mese di giugno scorso. Invero io e molti altri fummo sorpresi, perchè se il progetto non poteva discutersi prima del novembre, non si capiva perchè la Commissione si fosse affrettata, per la strettezza del tempo, a peggiorare il disegno di legge del ministro, che tanto bisogno aveva di studi profondi e di radicali modificazioni. Il ministro accettava per la Cosenza-Paola e per altre, il dubbio di far le linee a scartamento ridotto

o a sezione ordinaria, ma la Commissione ha preferito che tutto si facesse a scartamento ridotto, in omaggio alle economie delle spese; per l'amor del cielo, le economie sulle spese dello Stato sono care a me quanto agli onorevoli ministri delle finanze e dei lavori pubblici, ma certe economie sono ingiustificabili e rovinose, e non meritano tal nome.

A causa di economie fatte, ho visto nel bilancio dell'onor. Baccelli accennarsi alla compera, già avvenuta in breve tempo, di 40,000 cavalli con una spesa di circa 30 milioni. Quando ho lasciato nel 1891 il Ministero, le condizioni del servizio equino escludevano il pericolo di sì grave spesa per acquisto di cavalli per l'esercito e per le industrie. In un rapporto del capo servizio competente era dichiarato che le stazioni governative fornivano l'esercito di tutti i cavalli di cui vi era bisogno, eccetto i cavalli del treno che dovevano essere cavalli di grande statura e forza. Ed io mi proposi di creare questa razza di cavalli molto forti, per non essere tributari dello straniero anche per questi cavalli. Poi il Ministero cadde e finì tutto. Mi ricordo anche che aiutato dal generale Primerano si erano portati gli stalloni a seicento (benchè io ne volessi ottocento). Le stazioni dello Stato erano dunque arrivate al punto che il direttore generale dell'agricoltura, che era l'attuale direttore generale del Banco di Napoli, mi dichiarò, come dissi, che esse fornivano tutti i cavalli occorrenti. Immaginate dunque cosa pensai quando intesi parlare dei 40,000 cavalli comperati, almeno in maggioranza, all'estero con un danno gravissimo per le finanze dello Stato, e non meno per l'agricoltura del paese, poichè si distrugge precisamente l'industria equina. Durante questi ultimi dodici anni, il servizio equino è dunque tanto deteriorato, per una falsa economia? Ed è in nome dell'economia che vuole abbandonarsi la Rogliano-Nocera, e farsi a scartamento ridotto ferrovie che possono sostituire soltanto i muli ed i carretti, ma non corrispondono a più alte necessità.

L'economia che volete fare sulle nuove ferrovie sarebbe peggiore di quella che rovinò l'industria equina, e voi, o signori ministri, dovete astenervene, poichè non è lecito parlare di economie, quando le loro conseguenze sono tanto perniciose al paese.

Finisco col raccomandare al ministro ed al

Senato l'ordine del giorno che ho letto. Mi sorride la speranza che esso sarà accettato dal Governo, dall'Ufficio centrale e dal Senato, dandosi la ragione che meritano ai miei concittadini di Cosenza e di Catanzaro.

Nelle lagnanze che a me pervengono tutti esclamano: Siamo traditi; siamo oltraggiati, e non vogliamo esserlo di più. Ed io mi fo organo di queste lagnanze e prego, perchè siano calmate col beneficio di tutti! (*Bene*).

PRESIDENTE. Prego l'onor. Miceli di mandare il suo ordine del giorno al banco della Presidenza.

Ha facoltà di parlare l'onor. Pisa.

PISA. Quando si ha davanti agli occhi un esempio splendido di dovere compiuto, è assai facile di imitarlo ed è questa riflessione che mi ha incoraggiato a chiedere la parola oggi e a domandare al Senato la sua benevola attenzione per dieci minuti, tanto più che l'ora è tarda. L'illustre presidente del Consiglio, nonostante il disagio, nonostante l'età sua non più giovanile, fu convinto talmente del dovere politico sociale ed economico, di pensare al Mezzogiorno da intraprendere un viaggio apposito per rendersi conto del vero stato delle cose. Lo constatò non lieto e sono sicuro che nella sua mente di provetto statista egli avrà già concretate le linee generali dei provvedimenti necessari per quelle regioni. A lui seguì l'onorevole ministro dei lavori pubblici; or non è molto pronunciò a Modugno, se non erro, un suo discorso in cui accennò le linee principali di alcuni provvedimenti di giustizia distributiva escogitati dal Governo.

Ora, il disegno di legge odierno, mentre dà esecuzione per le ferrovie complementari, alla legge del '79, che fu più tardi sospesa nel '97; mentre dà esecuzione tardiva a questa legge, secondo me, segna pure un passo non piccolo nella soluzione del problema economico meridionale che sta meritamente a cuore del paese intero. E infatti dei 1031 km. contemplati dalla legge, più della metà (524) riguarda il sud d'Italia.

Dando una occhiata a questo disegno di legge ho sentito lo stretto dovere di richiamare l'attenzione del Senato e del Governo sull'opportunità di accelerare, il più che sarà possibile, l'effettuazione delle linee che in questo progetto sono menzionate, a vantaggio preci-

samente della Calabria e della Basilicata, due delle regioni italiane che, a mio avviso, ne hanno più di bisogno.

È un settentrionale che parla, e non sono sospetto certo di propugnare gli interessi della regione a cui mi onoro di appartenere; se ho accennato a queste due regioni dell'Italia nostra è perchè ho la piena convinzione che meritino oggi, più d'ogni altra, i dispendii delle nuove ferrovie.

E qui mi permetto una brevissima parentesi. Niuno più di me ha a cuore il pareggio del bilancio che desidero incrollabile; niuno più di me si opporrebbe a spese ingiustificate che ridonderebbero in seguito in nuovi ingiustificati aggravii a carico dei contribuenti; ma penso che sia buona norma, tanto di amministrazione pubblica che di amministrazione privata, a meno di andare incontro a gravissimi danni, di non soprassedere a quelle spese che sono necessarie per la continuazione della esistenza, che sono necessarie a procurare a questa esistenza fecondità e prosperità.

Premessa questa dichiarazione devo soggiungere che ieri fui sinistramente impressionato da timori espressi in quest'aula sulla base finanziaria del progetto che oggi ci sta davanti.

Una autorevole Cassandra (credo che non si avrà a male l'illustre collega se adotto questo epiteto), una autorevole Cassandra, (ripeto, ci ha parlato come conseguenza di questo progetto, e degli altri progetti di sgravi che sono presentati dal Ministero, ci ha parlato di riduzione della rendita, e ci ha parlato di riduzione della rendita oggi che voi tutti, onorevoli colleghi, sapete, avremmo piuttosto in prospettiva ben altra cosa, avremo cioè in prospettiva la conversione della rendita.

Ci descrisse adunque la situazione finanziaria così grave o che diventerà in conseguenza di questa legge e di altre presentate dal Governo, così grave, da dare fondamento a timori di catastrofi. Ebbene, lo confesso, sebbene io non sia ottimista, non posso malgrado l'autorità del collega che ha parlato ieri, associarmi a così esagerati timori, e le ragioni sono semplicissime.

Io credo che l'onor. ministro dei lavori pubblici avrà ben ponderato le conseguenze finanziarie di questo progetto di legge, prima di presentarlo al Parlamento. Io credo che il mi-

nistro del tesoro non avrà mancato certo al suo dovere di altrettanto pesare queste conseguenze medesime, tanto più vista l'ottima situazione finanziaria in cui si trova oggidì il paese stesso, che sarebbe un vero delitto di compromettere. Da ultimo poi, io ho piena fede nella ripetuta dichiarazione del Capo del Governo, dell'onorevole presidente del Consiglio, che nell'altro ramo del Parlamento ha reiteratamente dichiarato che egli non avrebbe mai permesso che si mettesse a repentaglio il pareggio del bilancio italiano.

Chiudo dunque questa parentesi e credo che vi sia abbastanza motivo perchè il Senato sia tranquillo sulle conseguenze finanziarie del progetto di legge che abbiamo sott'occhio.

E ritorno al caso su cui ho richiamato l'attenzione del Senato. Si tratta precisamente adunque della Calabria e Basilicata alle quali colla legge odierna si provvede pei tronchi di Pietrafitta a Rogliano, Lagonegro-Castrovillari, Spezzano-Albanese e Cosenza-Paola, senza dar loro però quel carattere di preminenza che a mio modo di vedere sarebbe necessario. In quelle due provincie il problema economico è anzitutto, checchè se ne dica da molti, è anzitutto nella massima parte un problema di indole ferroviaria, e qui voglio per amore di brevità cedere la parola a chi sul posto e per obbligo di ufficio ha studiato la vera e deplorabile condizione delle cose.

Si dice dunque: « Come si può giungere a risollevere le sorti economiche di provincie che si trovano quasi isolate dai centri di consumo?

« Come svilupparne la produzione agricola se non si danno loro i solleciti mezzi di comunicazione e di trasporto atti a dar valore ai prodotti della terra?

« Cosenza dista da Napoli 17 ore di percorso ferroviario, 11 da Catanzaro, e 18 da Reggio Calabria. Date queste difficoltà di comunicazione e il conseguente prezzo altissimo dei noli non vi è possibilità di scambi e di produzione remuneratrice, tanto più che anche le comunicazioni locali fra i Comuni rurali e i centri urbani sono difficoltosissime anzi primitive ».

E qui si soggiunge: « Non pochi volenterosi e fra questi il regio arsenale di Taranto tentarono di sfruttare i boschi sterminati della Calabria esportandone il legname così adatto ad ogni sorta di costruzioni e lavori, ma dovettero

arrestarsi di fronte alle difficoltà di trasporto dal luogo di produzione, e di fronte alla elevatissima delle tariffe ferroviarie dipendenti dalla lunghezza del percorso.

Altrettanto può dirsi della produzione dei cereali, degli agrumi, lane, vini, olii, ortaggi, delle frutta, dei fiori e del bestiame. Chi tentò o sviluppo e l'intensificazione dell'agricoltura e delle industrie agrarie in quelle provincie vide fallire le proprie iniziative unicamente per questa assoluta mancanza di idonei mezzi di comunicazione e di trasporto. E tutto ciò che qui è riferito riguardo alla Calabria, disgraziatamente, può ripetersi per la Basilicata.

Ora, data questa condizione di cose, qual compito più nobile può spettare al Governo se non quello, dopo promulgata la legge attuale, di promuovere la costruzione dei tronchi previsti della Calabria e della Basilicata, e specialmente delle linee Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese e della Cosenza-Paola, destinate, se non a risolvere il problema ferroviario locale, certo a contribuire efficacemente al risorgimento economico di quelle regioni? Per questi motivi e per molti altri che risparmio per non tediare ulteriormente il Senato, io rivolgo formale raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè qualora, scorsi i due anni determinati dall'art. 7 del disegno di legge odierno e non essendosi supplito dall'iniziativa privata, qualora debba il Governo costruire queste linee, voglia mettere queste linee stesse che interessano la Calabria e la Basilicata fra le prime a cui si volgerà l'iniziativa dello Stato.

Il problema meridionale in cui è tanta parte dell'avvenire economico del paese s'impono oramai al Governo, al Parlamento ed al paese tutto. Io nutro fiducia perciò che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, senza che io abbia bisogno di presentare un ordine del giorno speciale, vorrà tener conto di quanto io ebbi qui ad esporre e vorrà impegnarsi a far sì che nei termini della legge, il più sollecitamente possibile, siano compiute queste linee ferroviarie che interessano la Calabria e la Basilicata e che sono necessarie alla vita economica di quelle regioni altrettanto disgraziate quanto dimenticate.

Così facendo l'onorevole Balenzano compirà un'opera di massima benemerita patria, rendendo

dosi interprete del sentimento unanime del paese che vuole che l'azione riparatrice del Governo sia specialmente diretta alle provincie che ne hanno maggior bisogno, e in questo caso delle ferrovie complementari, alla Basilicata e alla Calabria. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Essendo l'ora tarda rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

I. Interpellanza del senatore Odescalchi al ministro dell'istruzione pubblica, sulla inettitudine degli architetti che hanno lasciato crollare il Campanile di San Marco.

II. Discussione del disegno di legge:

Concessioni di strade ferrate complementari (N. 138 - *Seguito*).

III. Interpellanza del senatore Cefaly al ministro guardasigilli, sulla condotta del Procuratore generale Cosenza nel processo Palizzolo e sulla sua nomina a primo presidente della Corte d'appello di Catanzaro.

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni alla legge forestale 20 giugno 1877, n. 3017 (N. 17);

Ordinamento del servizio degli uscieri giudiziari e Cassa di previdenza per le pensioni degli uscieri (N. 37).

La seduta è sciolta (ore 18 e 10).

Licenziato per la stampa il 3 dicembre 1902 (ore 11).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche