

XLIX.

TORNATA DEL 1º DICEMBRE 1902

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Commemorazione del senatore Antonio Cappelli — Parlano il presidente, il ministro dei lavori pubblici e il senatore Mezzanotte — Seguito della discussione generale del progetto di legge: « Concessione di strade ferrate complementari » (N. 138) — Parlano i senatori Breda, Codronchi, relatore, il ministro dei lavori pubblici ed il presidente del Consiglio — Nomina di Commissione — Ripresa della discussione — Osservazioni dei senatori Breda, Di Sambuy, Massabò, Pisa, Miceli, Finali e Mariotti Filippo, alle quali rispondono il senatore Codronchi, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione dell'ordine del giorno presentato dall'Ufficio centrale e modificato dal presidente del Consiglio — Chiusura della discussione generale — La discussione degli articoli è rinviata alla tornata prossima.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 30.

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

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

**Commemorazione
del senatore Antonio Cappelli.**

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi!

Anche oggi ho il dolore di annunziare la morte di un ottimo Collega il Marchese Antonio Cappelli, avvenuta in questo stesso mattino nella sua Casa di abitazione, qui in Roma.

Giovanissimo ancora, il Marchese Antonio Cappelli era entrato a far parte del Senato nel 1891, ma già da parecchi anni aveva presa parte attiva nel governo della cosa pubblica, nella qualità specialmente di Membro e Presidente del Consiglio Provinciale di Aquila. Per-

retto gentiluomo, seppe fare uso nobilissimo delle sue sostanze, ed i suoi compatrioti, la famiglia col fratello deputato al Parlamento, come il Senato intero, si dolgono amaramente d'averlo perduto. Sia pace all'anima di Antonio Cappelli. (*Bene*).

BALENZANO, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALENZANO, ministro dei lavori pubblici. Il Governo si associa di cuore alle parole dell'illustre Presidente. Antonio Cappelli apparteneva ad una delle famiglie più benemerite del Mezzogiorno che ha dato sempre l'opera sua alla Patria. (*Bene*).

MEZZANOTTE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEZZANOTTE. Conterraneo ed amico di Antonio Cappelli, della cui morte ho ora la prima notizia dalle parole dell'illustre Presidente, sento il dovere di associarmi, sia pure con una sola parola, a quanto è detto in onore della

memoria di lui, ed a rimpiangere, a nome degli Abruzzesi, la scomparsa del colto e simpatico gentiluomo, tanto presto rapito all'affetto dell'adorata famiglia e de' suoi bene amati concittadini. (*Benissimo*).

Seguito della discussione del disegno di legge:
« Concessione di strade ferrate complementari » (N. 128).

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

Ha facoltà di parlare il senatore Breda.

BREDA. Onorevoli colleghi, io non sono abituato a prendere spesso la parola, e non vorrei che si credesse da qualcuno che oggi io parli per ragioni di campanile; io parlo sempre nell'interesse generale, ed oggi parlo per una questione che riguarda quasi tutta l'Italia. Siccome desidero che le mie parole siano benevolmente accolte dai miei colleghi, così mi piace di ricordare che io ho parlato alla Camera spesso e sempre o per il Macinato o per altre questioni specialmente militari in cui sono riuscito a far prevalere le mie idee. Due volte solo ho parlato e fui battuto. Una volta quando ho parlato, io venuto contro la ferrovia Udine-Pontebba, fui molto ascoltato, e stavo anche per riuscire quando i signori di Udine che volevano quella ferrovia hanno chiamato il Sella che è venuto a parlare in favore. Ed è forse la sola volta che il Sella ha parlato per opportunismo, poiché egli fu commissario a Udine nel 1866, ed è naturale che uno s'interessi alle persone che ricorda con affetto.

Io dicevo allora: « Lasciamo fare all'Austria la parte sua, e noi con la linea Udine-Caporeto spendendo poco in confronto alla spesa grande che esige la Pontebba, andremo a Tarvis, dove pure passa la linea della Pontebba, accorciando 8 km. Era così evidente che io avevo ragione, che ci è voluta tutta la forza del Sella e dei suoi amici per riuscire a sconfiggermi; e si votò un errore che adesso Udine riconosce, per cui avremo tra poco la domanda di Udine che si costruisca la ferrovia da Cividale a Santa Lucia.

Una seconda volta fui battuto, quando ero membro di una Giunta della Camera per riferire sopra un omnibus di provvedimenti finanziari. Io azzardai dire nella Commissione che invece di proporre questa legge, si potrebbe

fare una proposta molto utile allo Stato e, secondo me, giusta.

La rendita dello Stato fu ed è sempre ancora considerata un reddito di ricchezza mobile, fu colpita due volte prima coll'8 80 e poi col 13 20 di ritenuta, ed ogni volta che fu colpita da tasse o da riduzioni, il suo valore è rialzato perché nel mondo finanziario si comprendeva come il Paese si metteva sopra una via che conduceva al pareggio. Non fui ascoltato; pronunziai un discorso per sostenere questa mia idea, ma fui battuto. Cosa accadde? La rendita fu ridotta poi dal 4 34 per cento al 4 per cento, e se ne è emessa ora al 3 50, e finiremo forse per portarla al 3 come in Inghilterra ed in Francia. Questi fatti ho voluto raccontare perché provano che io aveva tutte le due volte ragione, ed oggi io vorrei proporre qualche cosa che forse meriterà la vostra discussione ed il vostro voto; e siccome il tempo è galantuomo ed io ne ho poco da perdere, perché sono nel 78° anno di età, perciò vi prego di ascoltarvi.

Tutti gli Stati di Europa che hanno porti di mare danno grande importanza a quelli che si prestano al transito delle merci. Non parlo di Amburgo o di Anversa, ma mi limiterò a Marsiglia, ed a tutti è noto quanto la Francia ha speso per quel porto perché sia preferito a Genova.

L'Austria l'anno scorso ha votato una legge che porterà 500 milioni di spesa per favorire Trieste, nel trasporto delle merci nel centro della Germania e nella Baviera in concorrenza con Venezia.

Noi abbiamo tre porti in Italia i quali si prestano al transito. Genova in prima linea; abbiamo Venezia in seconda linea, e poi Savona: questi i tre porti più dentro a terra, e dove, per conseguenza, affluiscono le merci. Ecco la ragione per cui questi porti sono molto frequentati, e la ragione per cui Genova primeggia assolutamente. Posso, per brevità, dirvi quale fu il movimento dell'anno scorso in confronto con quello del 1898. Genova nel 1898 ha ricevuto 4,159,350 tonnellate di merci. Venezia ne ha ricevuto 1,172,775 tonnellate. Vi è Savona, la terza, che ha ricevuto 720,876 tonnellate.

Capirete che quanto Savona ha più di Napoli e di Livorno è al transito che lo deve. Nel 1901, l'anno scorso, Genova ha potuto arrivare

a 4,422,270 tonnellate; Venezia è arrivata a 1,492,067, e Savona è arrivata a 959,405 tonnellate; Genova ha guadagnato 262,920 tonnellate sopra il 1898, Venezia ne ha guadagnato 319,292, e Savona 238,529. E qui bisogna che dica ai miei onorevoli colleghi, che a Venezia il porto del Lido non funziona ancora come dovrà funzionare. A Venezia, quando fu votata la legge di 4 milioni circa, che l'illustre ministro Brin ha favorita, io aveva detto al ministro: Badate che a Venezia se voi fate le dighe fino alla profondità di 11 metri, il deflusso della marea scava naturalmente quel grande banco di sabbia che si trova a soli 50 centimetri sotto il livello dell'acqua del mare. Ed ora siamo già a 7 metri e mezzo sotto di esso sebbene le dighe siano giunte a soli 8 metri di profondità nel mare.

Noi abbiamo nella laguna di Venezia il canale dei Marani, che ha dai 9 ai 20 metri di profondità, dove si può ancorare dappertutto la flotta italiana, comprese le più grandi navi come la *Lepanto* e l'*Italia*.

Basta aprire lo sfogo perchè esse possano entrare nel porto del Lido, e ciò è necessario perchè il porto di Malamocco, che conduce pure a Venezia, non ha la profondità necessaria e le navi grosse devono stare fuori dalla laguna.

Questa è una osservazione gravissima sulla quale intendo presentare una interpellanza, perchè il Governo provveda alla continuazione e sistemazione delle dighe.

Ho finito la parte che sembra quasi, ma non è, estranea alla questione. Noi abbiamo questi tre porti e bisogna che curiamo il mezzo migliore per fare che abbiano le linee più corte per trasportare nel continente, dove bisogna procedano, le merci di transito.

Cominciamo da Savona. Savona non ha bisogno di niente. Essa è congiunta con una linea diretta a Torino.

DI SANBUY. È pessima.

BREDA. Pessima sì, ma è diretta, serve insomma, e si può rimediare ai suoi difetti. È congiunta pure con Ventimiglia, mediante la linea litoranea ed anche direttamente con Alessandria. A Savona non si può far niente altro quindi che migliorare le linee già esistenti.

Genova ha la fortuna, che deve al nostro illustre presidente, di avere la Ovada-Acqui-Asti,

perchè quella linea che egli ha sostenuto può con una spesa relativamente piccola, prolungarsi da Ovada fino ad Alessandria.

Ora, se voi prendete una carta geografica, vedrete che Genova, Alessandria, Novara e Domodossola, presso a poco, sono tutte sullo stesso meridiano. Quindi rappresentano la linea più corta per andare con le merci da Genova verso il Sempione. Ma siccome poi vi è anche la linea di Novi-Voghera-Milano, Genova è servita bene: basta costruire la Ovada-Alessandria, della quale già si sta trattando. Quindi con questa linea, Genova non ha bisogno d'altro, poichè avrà quanto le possa mai occorrere, nè ci sarà mai bisogno di altri passaggi dell'Appennino. Questo è il parere mio, che sono forse il più vecchio degli ingegneri ferroviari italiani.

Ma per Venezia la cosa è ben differente: Venezia è mal servita. Che cosa ha fatto in verità l'Italia per Venezia? Poco o nulla; mentre per altre città di mare si è speso abbastanza. Bisogna provvedere alle sue ferrovie, non solo nell'interesse di Venezia stessa, ma nell'interesse dell'Italia tutta.

Se costruiremo la Cividale-Santa Lucia, le merci che vengono da Genova, Torino, Milano, Verona, Vicenza, quando sono a Vicenza andranno a Treviso direttamente.

Questa linea diretta Vicenza-Treviso adesso è esercitata dalla Società Veneta, ma nel 1905 lo sarà da chi eserciterà l'Adriatica. Ora, proseguendo ed essendo necessario andare ad Udine per la più breve via, ci sarebbe la linea, che io credo necessario costruire, Motta-Casarsa che costa pochissimo ed è la continuazione della esistente Treviso-Motta. Da Casarsa si procede poi ad Udine e Cividale per le esistenti ferrovie e da qui a Santa Lucia presso a Caporetto sull'Isonzo.

Il Piemonte, la Liguria, la Lombardia non solo, ma anche Bologna e tutta Italia ne profiterrebbero perchè da Padova si andrebbe per la più corta via ad incontrare le strade ferrate enormi che fa l'Austria.

Nelle ferrovie complementari c'era la linea Spilimbergo-Gemona della quale non parla questa legge. Essa però potrebbe entrare nell'articolo 7. Del resto io credo che se si fa la Cividale-Santa-Lucia, di questa linea non ve n'è più bisogno. Ci sarebbe poi un'altra linea da costruire per andare a Trieste, una piccola li-

nea di 30 km., poco costosa (come la Motta-Casarsa), circa 100,000 lire al km., mentre la linea Cividale-Santa Lucia lo sarebbe passando dalla valle del Natisone in quella dell'Iudrio, e da questa in quella dell'Isonzo. Questa linea da Motta andrebbe a Portogruaro, o da Treviso a Meolo, poi da Portogruaro a Trieste.

Finalmente c'è la linea Mestre-Trento, e questa pure non è contemplata nella legge che adesso andiamo a votare. Ora, questa linea Mestre-Trento accorcia di oltre 50 km. la strada da Venezia al Brennero. Ci sono, per eseguirla fino a Bassano, due tracciati, ed io non intendo in nessuna maniera di propendere più per l'uno che per l'altro; per una linea ci sarebbe l'abbreviamento di 53 km. risparmiando 29 km. già esistenti, mentre per l'altra il risparmio sarebbe di quasi 58 dovendosi però costruire interamente tutta da Mestre a Trento. Certo in un modo o nell'altro si abbrevia sensibilmente la strada. Io non so quale dei due tracciati si eseguirà, lo deciderà il Governo. A me basta aver fatta questa osservazione; a me basta che la linea abbia il suo raccordo con Trento, questo è quello che desidero, e credo sia un dovere assoluto di fare.

Parlando di spese, le quindici linee che adesso si voteranno importano, secondo la Commissione, 350 milioni. Siccome abbiamo degli esempi di costi enormi, la linea, per esempio, di Ronco, che da 21 milioni in preventivo ne ha costato 85, e parecchie che sono salite a più del doppio del preventivo; io non so questi 350 milioni a quanto arriveranno, ma credo che non arriveranno a meno di 500. Ora, invece, le linee che propongo non arrivano, ed io lo garantisco, a 33 milioni in tutto. Mi pare che non sia neanche un decimo e neanche il 7 per cento di quello che si spenderebbe eseguendo linee nel Veneto molto importanti e produttive per il transito in confronto della spesa enorme che si propone ora per farne alcune, che non renderanno neppure le spese del loro esercizio.

Io dovrei e vorrei domandare che queste linee di cui ho parlato e che interessano non Venezia soltanto ma quasi tutta l'Italia, perchè Roma è sul meridiano di Venezia, fossero prese in seria considerazione. Io non sono veneziano, ma visto che nessuno dei veneziani ha creduto di parlare ho voluto farlo io.

Se il Senato credesse di non voler rimandare questa legge alla Camera aggiungendovi (come sarebbe razionale ed equo) dette linee, accolga la preghiera che gl'indirizzo di votare un ordine del giorno invitante il Governo a studiare e proporre un disegno di legge per Venezia, non solo perchè Venezia lo meriterebbe sotto tutti i punti di vista, ma perchè si tratta pure di interesse non veneziano ma italiano, e si tratta inoltre di aumentare i prodotti delle ferrovie.

PRESIDENTE. Esaurita la lista degli oratori iscritti nella discussione generale, la parola spetta al senatore Codronchi, relatore.

CODRONCHI, *relatore*. Onorevoli colleghi. Il mio assunto, come relatore di questo disegno di legge, è per fortuna mia e vostra molto facile e breve, perchè tutti gli oratori che hanno preso parte a questa discussione non si sono addentrati nell'esame della parte finanziaria e tecnica della legge, ma hanno parlato soltanto di linee.

Il primo oratore, che ha partecipato a questa discussione, l'onor. senatore Pelloux, ha cominciato e finito il suo discorso, dichiarando che, malgrado le critiche fatte alla legge, egli sperava che il Senato avrebbe ratificato col suo voto il voto della Camera elettiva, e ciò per considerazioni economiche e politiche; ed è appunto per queste considerazioni medesime che l'Ufficio centrale, pur notando parecchi difetti nella legge, l'ha raccomandata al Senato per l'approvazione integrale.

L'onor. senatore Pelloux, facendo suo un voto espresso nell'esordio della nostra relazione, ha manifestato il desiderio che certi importanti disegni di legge siano presentati al Senato in tempo utile: noi per giustificare quel voto non abbiamo che pregarvi di guardare la data della relazione.

Ma quel voto noi confermiamo oggi, e speriamo che sarà accolto per l'avvenire: quanto al passato mi consenta l'onor. senatore Pelloux di dire, che è proprio il caso del *veniam damus petimusque vicissim*, perchè quasi tutti i presidenti del Consiglio non sono immuni da colpa.

L'onor. senatore Pelloux ha domandato spiegazioni sopra l'art. 6 e l'art. 10 del disegno di legge: l'Ufficio centrale ha notato che la dizione di questi articoli non è forse abbastanza chiara, perchè mentre negli articoli stessi si parla di sovvenzione, nelle note agli allegati

della relazione presentata alla Camera dei deputati si discorre di costruzioni eventuali a carico dello Stato. Era forse utile che questo stesso concetto fosse espresso negli articoli, i quali senza i commenti dell'allegato possono rimanere oscuri.

L'Ufficio centrale ha poi espresso un dubbio che trapela da tutta la relazione, ed è che malgrado l'aumento della misura delle sovvenzioni, queste possano non bastare.

Se i costruttori non avranno garantito il loro capitale, non si presenteranno.

Quando io guardo alla Aulla-Lucca che costa L. 322,000 per chilometro, alla Bologna-Verona che ne costa 210,000, alla Cosenza-Paola che costa 335,000, io dubito che l'aumento possa bastare, e se non basta, noi ci troveremo fra due anni davanti a questo pericolo, o di aver deluse, una seconda volta, le speranze delle popolazioni, o che lo Stato debba affrontare il proelema delle costruzioni a carico suo. Ma questo non mi sgomenta; le costruzioni a carico dello Stato non devono sgomentare, e noi abbiamo fra le petizioni quella di una importante provincia, la quale chiede che le costruzioni siano fatte dallo Stato, essendosi verificate in passato alcune ragguardevoli economie.

Ciò che importa è che i preventivi siano fatti in modo sicuro e con molta ponderazione; perchè ciò che più spaventa non è che una ferrovia sia costata troppo, ma che sia costata superiormente ai preventivi fatti.

Permettetemi di leggere alcune cifre: l'Aulla-Lucca nella legge del 1888 calcolata in chilometri 87 doveva costare 30 milioni; la Commissione Reale per chilometri 67 ne presume 35. La Sant'Arcangelo-Fabriano per 118 chilometri calcolata in 19 milioni, dalla Commissione Reale per 50 chilometri viene preventivata in 25 milioni. La Bologna-Verona per 108 chilometri calcolata in 15 milioni, dalla Commissione Reale è per 57 chilometri calcolata in 12 milioni. È dunque necessario andare con molta cautela nel presentare i preventivi, perchè il paese non debba sopportare maggiori sacrifici.

Ed ora, signori, entriamo nella grande questione delle linee. Sopra questa questione l'Ufficio centrale non aveva alcuna iniziativa da prendere, egli doveva semplicemente esaminare i mezzi ed i modi che la legge attuale prescrive per la esecuzione delle leggi prece-

denti. Se avesse proposte nuove linee o modificazioni, avrebbe esorbitato dal suo ufficio. Dunque nessuna questione doveva trattare nella sua relazione intorno a linee e a tracciati.

Ma è pur necessario che dopo il dibattito che ha avuto luogo, l'Ufficio centrale esprima il suo parere su queste linee. Comincerò dalla prima, quella che ha dato luogo al dibattito più vivo, la linea Cuneo-Ventimiglia. Questa linea è iscritta nella legge del 1879, e ha trovato opposizione perchè ad essa si vuol contrapporre la Cuneo-Nizza. Io non starò qui a ripetere gli argomenti svolti in questa discussione per dimostrare che il commercio piemontese ha ragione; ma d'altra parte noi non possiamo dimenticare che la linea Cuneo-Ventimiglia è iscritta nella legge del 1879, nè le ragioni del commercio della Liguria occidentale. Il mezzo di conciliazione vi è, e sarebbe la costruzione della Cuneo-Nizza con la diramazione Breglio-Ventimiglia. Nè io comprendo come il Governo francese possa opporsi, perchè se il Piemonte insiste tanto perchè il capolinea sia Nizza, è segno che egli sa, e l'esperienza dimostra, che il suo commercio tende a Nizza. Nessun timore adunque che la Breglio-Ventimiglia possa deviare il commercio. La pace che è stata invocata dall'onor. Pelloux fra le provincie contendenti si potrebbe dunque ottenere nel modo che io ho detto, cioè congiungendo le linee piemontesi con la Francia per Vievole al confine, e colla Liguria occidentale. Però da questa discussione non si deve uscire senza un ordine del giorno in cui il Senato inviti il Governo del Re a presentare un disegno di legge in cui siano consegnati questi principi.

Dovrei dire ora qualche parola sulla linea che ha avuto per valido sostenitore l'onor. Massabò, ossia la linea Ormea-Porto Maurizio: l'Ufficio centrale crede che sia necessario che questa linea sia costruita; perchè la linea Ceva-Savona non è abbastanza produttiva. Noi non possiamo che raccomandare questa linea all'attenzione del Governo.

Passiamo alla linea Sant'Arcangelo Fabriano.

La discussione, fin qui, si era mantenuta serena per merito principale dell'onor. senatore Di Sambuy, il quale non ci ha rimproverato di non aver pensato alle linee piemontesi che hanno ben altra importanza della linea Fabriano-Sant'Arcangelo. Di che si duole l'onor. Mariotti?

La linea Sant'Arcangelo-Fabriano è nell'elenco; noi non potevamo proporre aggiunte o modificazioni senza esorbitare dal nostro compito, e senza far correre alla legge il pericolo di essere rimandata a ridestare tutti i desideri rimasti insoddisfatti. Noi abbiamo del resto raccomandato quella linea, abbiamo notato la sua importanza militare, abbiamo scritto che è necessario che questa linea sia finalmente compiuta.

Ciò, su cui insistiamo sempre, è che sia preceduta da studi sicuri e perizie meditate. Del resto sia benvenuta la battaglia che su questa linea ci ha dato l'on. senatore Mariotti, perchè ci ha offerto occasione di ascoltare un discorso, in cui cominciando col descrivere il carattere dei marchigiani e romagnoli, ha finito per fare un'accusa all'Ufficio centrale di aver sacrificato la diligenza alla rapidità. L'accusa, a dire il vero, dopo le fatiche durate, non ci pare meritata, ma non ci turba, nè gli serbiamo rancore, perchè sappiamo per lunga esperienza che i discorsi sono alle volte come le liti, si sa come cominciano e non si sa dove finiscono.

Amphora cepit

Institui: currente rota, cur urceus exit?

E veniamo alla Cosenza-Paola, sostituita alla Cosenza-Nocera. Quando si studia una linea, bisogna studiarla dal punto di vista dei grandi centri coi quali questa linea deve essere messa in comunicazione; e per le linee meridionali il grande centro è il golfo di Napoli.

Ora la linea Cosenza-Paola, sulla Cosenza-Nocera, dà un'economia di 97 chilometri, e di 44 milioni di spese. Davanti a queste cifre l'onorevole Miceli dovrebbe arrendersi. Invece egli ha accusato l'Ufficio centrale di avere peggiorato il disegno di legge governativo. Ma perchè peggiorato? Forse perchè ci siamo permessi di esprimere il desiderio che la linea a scartamento normale sia sostituita con una linea a sezione ridotta? Com'è grande questa superstizione italiana di combattere le linee a scartamento ridotto! Si vede che siamo un popolo di artisti, che amiamo la grandiosità, la magnificenza, le stazioni monumentali, i grandi vagoni, anche se corrono vuoti. Se molte delle ferrovie che si sono costruite in passato in un paese montano come il nostro, si fossero costruite a scartamento ridotto, quanto minori sarebbero le spese di esercizio, e quanto minori i sacrifici dei contribuenti!

Abbiamo in Europa l'esempio della penisola scandinava; e la stessa Inghilterra ha costruito molte migliaia di ferrovie a sezione ridotta nelle Indie.

Io qui di sfuggita esprimo un altro voto: ed è che l'esercizio delle principali fra queste nuove linee sia affidato a chi eserciterà le altre ferrovie, sieno Società o lo Stato, per evitare interruzioni nel servizio.

Per concludere, l'Ufficio centrale non può che associarsi al voto dell'on. Mariotti, perchè la linea Fabriano-Sant'Arcangelo sia sollecitamente compiuta; non può non associarsi al voto dell'on. Pisa, perchè, se dopo due anni non si siano affidate all'industria privata queste linee complementari, si debbano costruire dallo Stato, dando la preferenza alle provincie meridionali. Non può che associarsi al voto espresso testè dall'on. Breda, perchè le linee venete nell'interesse nazionale siano allacciate a quelle grandi linee ferroviarie che sta costruendo l'Austria ai nostri confini.

Credo di aver risposto alle principali censure e obiezioni che ci sono state fatte. Ho promesso di essere breve e tengo la parola. Io confido che il Senato accoglierà favorevolmente questo progetto di legge, perchè mentre tutti i partiti con nobile emulazione si occupano degli interessi del Mezzogiorno d'Italia e delle Isole, noi dobbiamo per primo atto provvedere al completamento della rete ferroviaria, che è la principale condizione per il rifiorimento economico di quelle provincie. Auguro e spero che i voti del Piemonte e della Liguria saranno soddisfatti: lo spero e lo credo per l'interesse nazionale e per un sentimento patriottico; imperocchè qualunque beneficio reso alle antiche provincie sarà sempre inferiore al debito di gratitudine che l'Italia ha verso di loro.

Noi avemmo dal Piemonte e dalla Liguria questi tre grandi fattori della nostra unità: una Dinastia liberatrice, i quattro più grandi Uomini del Risorgimento politico, ed un esercito esemplare per coraggio e disciplina che è stato il ceppo sul quale si è innestato l'esercito italiano.

Accogliendo adunque i voti del vecchio e nobile Piemonte, il Parlamento italiano compirà un dovere verso la patria. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. ministro dei lavori pubblici.

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori, mi si consenta di accennare alle origini del presente disegno di legge, imperocchè di questo ricordo mi potrà giovare per rispondere alle osservazioni di alcuni senatori. Con la legge del 1879 fu ordinata la costruzione di ben 63 linee per il costo di 900,000,000 di lire. Se ne costruirono in gran parte, e il costo superò la previsione; arrivò ad un miliardo e 73 milioni. In seguito di ciò, con legge del 1897, fu ordinata la sospensione delle linee che ancora rimanevano a costruirsi; dal 1897 non fummo che acquiescenza alla sospensione da parte delle popolazioni beneficate dalla legge del 1879. Ma davanti alle doglianze sorte l'anno scorso, l'onor. presidente del Consiglio dei ministri dichiarò che a lui pareva che il Governo del Re avesse il dovere di compiere le linee promesse, imperocchè non si deve mai promettere invano con le leggi dello Stato, quindi per le 18 linee complementari che rimanevano a costruirsi, bisognava provvedere alla costruzione, ma gradatamente, e nei limiti del bilancio. Lo stesso dichiarò il mio predecessore onor. Giusso, il quale, per provvedere al suo programma, nominò una Commissione la quale aveva questo scopo: determinare quali fra le 18 linee complementari erano ritenute non utili, quali dovevano subire modificazioni. Sapete il risultato degli studi di quella Commissione. Essa ha proposto l'abolizione di una strada, ha proposto il rinvio di altre due; per undici linee ha chiesto che si concedessero all'industria privata con sovvenzione annua; ha creduto che soltanto quattro linee dovessero meritare la cura speciale del Parlamento. Il Governo ha cercato in gran parte di seguire la via tracciata dalla Commissione Reale. Quindi i criteri cui s'ispira il nostro disegno di legge sono tre: Non uscire dai limiti delle linee stabilite dalla legge del 1879; attuare le modifiche ai tracciati suggerite dalle esigenze del commercio o dell'economia, e procedere gradatamente alla costruzione. Abbiamo seguito questi criteri? Io credo, signori, che noi siamo rimasti fermi al primitivo concetto, cioè che non bisognava assolutamente uscire dai limiti della legge del 1879, ed è questa la ragione per la quale io devo pregare l'onor. senatore Breda, il quale ha svolto un

programma indubbiamente encomiabile per le strade necessarie per il porto di Venezia, di voler rimandare ad altra stagione quest'esame, imperocchè noi dobbiamo limitarci ad esaminare soltanto quali delle 18 linee debbonsi oggi costruire.

Allo stesso modo io devo rivolgere il mio invito all'onor. Luchini, che mi spiace di non vedere presente, per quanto si rapporta alla linea della quale egli fu sostenitore, cioè della linea Viterbo-Lucca. Indubbiamente è una linea importantissima, specialmente dal lato militare, ma egli nel dicembre dell'anno scorso venne nuovamente a patrocinare quella linea, e l'onor. Giusso lo pregò di voler aspettare a dopo che il Governo avesse potuto compiere il suo dovere per le linee già deliberate del 1879, imperocchè se quel dovere non si compie non è possibile, o signori, di poter ancora lusingare le nostre popolazioni col mettere sul tappeto la possibilità di altre strade, quando non ancora abbiamo adempiuto al dovere che ci viene da una legge come quella del 1879. Può anche essere argomento di discussione la Viterbo-Lucca in occasione del nuovo ordinamento ferroviario; ma oggi non è il caso di parlarne.

Una terza linea di questo genere è quella a cui si riferì l'onor. Massabò. L'onor. Massabò sperò di dimostrare che la linea della quale egli si fece sostenitore così eloquente, dovesse trovare un certo addentellato nella stessa legge del 1879. Egli disse: che nella relazione della Commissione Paleocapa, della quale fu relatore l'onor. Sella, si constatò l'utilità dell'Ormea-Oneglia. Ma l'onorevole Massabò converrà con me che l'onorevole Sella tra la Torino-Savona per San Giuseppe e l'Ormea-Oneglia credette doversi preferire la Torino-Savona, per lo che fu deliberata quella per Savona la quale già è costruita. Ma egli aggiunge che anche nella discussione del 1879 si discusse, e seriamente si discusse, dell'Ormea-Oneglia. Pur troppo si discusse, onorevole Massabò, ed infatti fu un duello oratorio tra l'illustre ingegnere senatore Borelli e l'onorevole Biancheri se dovesse preferirsi la Ventimiglia o l'Ormea-Oneglia; e l'onor. Borelli allora propose che a quell'articolo che si riferiva alla Cuneo-Ventimiglia si dicesse Cuneo-Ventimiglia e Ormea-Oneglia, ma la proposta del Borelli fu respinta, di modo che l'onor. Massabò non può trovare nella discussione del 1879 nessun aiuto

per poter dire che anche rimpetto a quella legge possa farsi la linea Ormea-Oneglia.

Ma dice, se mai non dovesse costruirsi la Ventimiglia-Cuneo sostituimo un punto ad un altro della Riviera, e facciamo la Ormea-Oneglia: ma tutti siamo d'accordo che la Cuneo-Ventimiglia si debba fare, quindi manca la base per sostituire una linea ad un'altra. E che cosa resta? Resta una cosa sola, onor. Massabò, riconosco con Lei l'utilità di quella linea che tanto validamente Ella sostiene e mi auguro che il progetto del Comitato, già presieduto dal Massabò e oggi dal Borelli, che vuole un gran porto che congiunga i due di Porto Maurizio e Oneglia, possa essere compiuto, ed allora confido che il Governo potrà concorrere alla nuova linea su quella riviera ligure, che è davvero un Paradiso di bellezza, e che non potrà non richiamare tutte le cure del legislatore.

Secondo criterio, o signori, a cui si ispira il nostro progetto è l'esecuzione graduale. L'onorevole presidente del Consiglio, il supremo bene del paese essendo il pareggio del bilancio, dichiarò non intendere di riaprire il libro dei debiti e doversi far costruzioni quante ne consente il bilancio. L'esecuzione graduale fu sostenuta anche dal ministro Giusso.

Ora come si può proporre in un momento la esecuzione di tutte le diciotto linee? Non dobbiamo noi temere di incorrere in quel delitto, poichè lo chiamo delitto politico, di riaprire il disavanzo? Dobbiamo andare gradatamente e in questa via abbiamo seguito l'ispirazione ed i consigli della Commissione Reale. Abbiamo creduto che si dovesse provvedere alle linee di Sicilia, abbiamo creduto di provvedere alle linee Calabresi, alla linea Bologna-Verona ed alla Aulla-Lucca.

Non starò a dire le ragioni per le quali le linee Bologna-Verona e Aulla-Lucca sono raccomandate, finora non ho sentito muover dubbi sulla prevalenza di queste due linee.

L'onor. Mariotti parlò della Sant'Arcangelo-Fabriano. Essa è linea che merita tutte le cure del Governo, ma la Commissione aveva creduto che con la sovvenzione annua non superiore alle lire 10,000, avrebbe potuto costruirsi, e noi seguimmo la Commissione anche per essa. A me pare — non ho ragione di tacerlo — che difficilmente con la sovvenzione annua possa farsi questa linea che certo costerà molto; e allora

che cosa posso promettere all'onor. Mariotti? Posso promettergli quello che è nostro dovere, e cioè che indiscutibilmente presenteremo, appena sarà possibile, il progetto di legge per la Fabriano-S. Arcangelo come per le altre complementari; imperocchè è nostro proposito di finirla una volta per sempre con le complementari del 1879; per lo che bisogna che il Parlamento sia richiamato (non tutto in un momento) a vedere quali possano essere le statuizioni sue secondo le diverse linee.

Al senatore Mariotti sono gratissimo per la cortesia con cui si rivolse al Governo. Io mi rivolgo alla sua intelligenza ed al suo patriottismo, perchè egli intenda la necessità in cui ci troviamo di non affrettare troppo la costruzione di tutte le ferrovie complementari.

L'onorevole relatore dell'Ufficio centrale rivolse al Governo il voto che nella costruzione di queste linee preferibilmente si affidi alle Società esercenti le attuali rete. Fino ad un certo punto posso comprendere questo voto, ma ho il dovere di dichiarare al Senato, come il Governo ha dichiarato alla Camera e come la Camera ha applaudito, che noi non intendiamo seguire la via di accordare le costruzioni esclusivamente alle attuali Società, perchè crediamo che non si debba stabilirne un monopolio, e quindi crediamo di poter affidare in genere alla industria privata tali costruzioni.

Ora, onor. senatore Mariotti, o lei crede potersi rivolgere alle attuali Società, e intende che alla vigilia della cessazione del primo periodo delle convenzioni, molto difficilmente potrà fare i patti che potrebbe fare domani, quando si sarà decisa la questione dell'ordinamento; o crede di potere, come spero io, avere altre Società costruttrici che possano costituirsi in Italia, ed intende che non è possibile in un momento buttare sul mercato la costruzione di moltissime linee, mentre quando abbia un po' di tempo a sua disposizione lo Stato non potrà non avere grandi benefici da nuove Società che abbiano agio di costituirsi, o dalle attuali, se mai si rinnoverà il contratto di concessione; sicchè confido che il senatore Mariotti si convinca che il breve termine che domandiamo, non sarà di pregiudizio alla linea che tanto gli sta a cuore.

Per la stessa ragione di seguire, cioè, le proposte della Commissione, nel nostro progetto non parlammo punto della linea Cuneo-Nizza per

Ventimiglia, imperocchè la Commissione reale sperava che in altra forma e con altre combinazioni si sarebbe potuta compiere questa linea. E su questa linea non darò che poche risposte all'onor. senatore Di Sambuy.

Anzitutto esprimo un mio pensiero, che cioè non debba darsi grande e decisiva importanza al modo come quella linea fu indicata nella legge 1879, giacchè nel progetto di quella legge s'invitava solamente il Governo a fare gli studi per una strada Cuneo-Nizza per Ventimiglia, lo che indica che quando s'iniziò la discussione delle ferrovie, non vi era nessuna idea concreta, precisa, di quella linea, tanto che non facevasi che invitare il Governo a compiere degli studi.

Dopo la discussione, quel tronco si trovò iscritto nell'elenco così, Cuneo-Ventimiglia, lo che dimostra che anche in quell'epoca non si aveva conoscenza sicura del tracciato, perchè esistendo già la ferrovia tra Nizza e Ventimiglia, bastava dire Cuneo-Ventimiglia.

Da quella discussione si può ricavare il convincimento che chi propose la legge e chi l'approvò erano entrambi ispirati a due sentimenti: rendere possibile al Piemonte ed all'Europa centrale di avere uno sbocco nella Francia meridionale e nei porti della riviera ligure. A rendere possibile il traffico per Nizza, ma rendere egualmente possibile il commercio della Liguria occidentale, si parlò di Nizza e di Ventimiglia, affinché gl'interessi nazionali non fossero in alcun modo sopraffatti dai francesi, e si conciliassero il commercio del Piemonte con la Liguria occidentale e con Nizza.

Parve all'onor. Di Sambuy che il Governo avesse chiesto alla Camera di sospendere i suoi provvedimenti su questa linea. No, noi non domandiamo di sospendere nulla per una ragione semplice. Con il nostro disegno di legge non proponevamo nulla per Cuneo-Nizza, era una linea, per la quale, se tra due anni non si fosse affidata all'industria privata, il Governo avrebbe dovuto presentare il disegno di legge; era una delle undici linee che, seguendo le proposte della Commissione, non avevano statuizioni speciali.

Cosa avvenne? Da un lato l'onor. Biancheri, e dall'altro l'onor. Daneo presentarono delle proposte. Davanti ad esse l'onor. presidente del Consiglio disse: « Mi sia consentito di rivolgere una calda preghiera all'illustre mio

amico Biancheri, affinché non chieda che si metta a partito la sua proposta. Di ciò lo prego per quelle considerazioni generali le quali hanno fatto sì che il Ministero abbia deciso di mantenere il disegno di legge nei limiti prestabiliti, e tanto più credo permesso di rivolgergli questa preghiera, perchè sa benissimo quanto quegli interessi italiani, di cui egli si fece così eloquente interprete, abbiano avuto eco potente nell'animo mio; e come abbiamo sempre propugnato quello che ho fatto addietro, continuerò a farlo; ma lo prego, e prego l'onorevole Daneo di lasciare impregiudicata la questione ». E la questione davanti alla Camera rimase impregiudicata; in modo da potersi oggi discutere liberamente.

Ma l'onor. senatore m'interrogò se il Governo accetta le conclusioni della Commissione Reale.

Ebbene, o signori, udite quali sono le conclusioni della Commissione, prima di sentire che cosa intenda fare il Governo.

La Commissione reale negli ordini del giorno e conclusioni adottate, che riassumono tutto il lavoro, dice così:

1^o La Commissione crede che sia necessario completare l'esecuzione della legge stata decretata da Cuneo-Nizza per Ventimiglia, mediante la costruzione delle tratte sul territorio italiano, intercedenti tra Vievola e Ventimiglia secondo il tracciato sviluppatosi in Valle Roja, tenendo il dovuto conto degli interessi di ordine superiore che a detta linea si connettono;

2^o Che l'assenso del Governo italiano corrisponda all'assenso della Francia alla congiunzione Ventimiglia-frontiera Sud, e così per i tronchi rispettivi che per l'esercizio, anche per riguardo ai trasporti per conto del Governo;

3^o Che sia da darsi la concessione della Cuneo-Ventimiglia, con l'obbligo al concessionario di costruire i tratti Vievola-confluo Nord e fra il confine Sud e Ventimiglia.

Dichiaro che il Governo accetta intieramente le conclusioni della Commissione Reale.

L'onorevole relatore dell'Ufficio centrale mi è parso che volesse riassumere queste determinazioni in un ordine del giorno. Siccome l'onor. Di Sambuy si rivolse al presidente del Consiglio per aver dichiarazioni esplicite, così mi permetto pregare il presidente del Consiglio di dire la sua opinione sull'ordine del giorno pre-

sentato dall'onor. relatore dell'Ufficio centrale, come conseguenza delle dichiarazioni esplicite chieste dall'onor. Di Sambuy.

Il terzo criterio dichiarato dalla Commissione Reale, e che il Governo dichiarò di accettare, era di correggere i tracciati in modo da corrispondere alle esigenze del commercio e alla economia della spesa.

È per questo che alla Lagonegro-Castrocucco il Governo credette proporre, e la Camera accettò, di sostituire la Lagonegro-Castrovillari. Nessuno si è doluto di questa sostituzione. Se non vado errato, mi parve che il senatore Miceli si sia doluto soltanto di essersi proposto il sistema del tracciato ridotto per questa linea, imperocché a lui pare che tutte le linee debbano farsi a scartamento normale...

MICELI. Non tutte le linee, le linee dorsali, le linee principali...

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi pare che avesse detto che considerava questa linea come dorsale, perlocchè combattè lo scartamento economico. L'onor. relatore dell'Ufficio centrale accennò ai benefici che derivano dall'adozione dello scartamento ridotto che oggi da per tutto, negli altri paesi, si preferisce, salvo per le linee principali. Ma io pregherei il senatore Miceli di considerare, riguardo alla Castrovillari, una sola condizione di cose. Non dirò quello che siano costate altre linee eguali alla Castrovillari e qual reddito diano, per convincersi della rilevante passività.

Dobbiamo cercare che a queste nuove linee non avvengano gli stessi danni. Ma richiamo l'attenzione su di una condizione di fatto; nella linea a costruirsi, ben poche sarebbero le stazioni che toccherebbero i comuni; e infatti nel progetto della Castrovillari-Lagonegro a sezione ordinaria, molti comuni disterebbero dai 9 ai 10 km.

Or che cosa è più utile, vedere belle e maestose carrozze o avvicinare le stazioni ai comuni?

Se è vero che col sistema che proponiamo si diminuisce la distanza tra i comuni e le stazioni, io sono convinto che l'onor. Miceli vorrà accogliere l'invito dell'Ufficio centrale di voler adottare il sistema a scartamento ridotto. Ma l'onor. Miceli mi condonerebbe la colpa del sistema ridotto per la Castrovillari; quello che non può perdonare è il doversi costruire la Co-

senza-Paola invece del prolungamento della Pietrafitta-Nocera. È un sentimento il suo che tutti intendiamo bene. Lo stesso onor. Miceli ci disse dell'affetto profondo che egli aveva messo a quella linea, che si era giunti persino a chiamare linea Miceli; ed allora si comprende che ogni alterazione, ogni piccolo cambiamento che si volesse proporre, egli considera come grave offesa a cosa da lui tanto amata e patrocinata.

Ora, onor. senatore Miceli, io la prego di riflettere che mentre per la Castrovillari-Lagonegro abbiamo in una forma recisa detto che questa sostituiva l'altra, per la Cosenza-Nocera ci siamo limitati a dire che per ora dovevamo costruire la Cosenza-Paola e speravamo in un secondo momento, quando le ferrovie nelle Calabrie avessero potuto avere altro svolgimento, di completare la strada da Rogliano a Nocera.

Perchè abbiamo preferito la Cosenza-Paola? L'abbiamo preferita, non soltanto per economia, ma perchè con la Cosenza-Nocera non s'intendeva che unire Cosenza a Reggio e alla Sicilia, laddove con la Paola-Cosenza ci si avvicina a Napoli e a Roma. Tutta la popolazione calabrese, specialmente la provincia di Cosenza, comprese che lo scopo era appunto quello di riunirla a Napoli e a Roma anzichè a Reggio, e plaudi alla sostituzione.

Ad ogni modo, col progetto di legge arriviamo già a Rogliano. Arrivando a Rogliano, da Rogliano a Nocera non restano che soltanto sei comuni che sarebbero stati attraversati dalla linea Rogliano-Nocera, quindi non possono dolersi che i sei comuni che rappresentano una popolazione di 14 mila abitanti, mentre il beneficio dell'avvicinamento a Napoli e Roma estendesi a tutta la Calabria.

Intorno alle linee ho dato brevissime risposte; nessuno discusse della legge; per lo che devo limitarmi a rimuovere alcuni dubbi sollevati dall'onor. Pelloux. Egli disse che per ragioni politiche avrebbe votata la legge, ancorchè non fosse emendata, ma chiese spiegazioni intorno ad alcuni dubbi che tormentavano la sua mente.

Egli dubitò che non si dovesse per legge risolvere se la Cosenza-Paola debba farsi a sezione normale o a scartamento ridotto, non potendosi lasciare la risoluzione all'arbitrio del Ministero.

Notisi la posizione speciale di questa linea.

Noi abbiamo la linea che comincia da Sibari a Cosenza a scartamento normale, lo che consigliò che il proseguimento da Cosenza a Paola debba egualmente farsi a scartamento normale.

Invece sarebbe consigliabile lo scartamento ridotto per costruirsi tutte egualmente le calabresi, e anche per poter attraversare maggior numero di piccoli comuni.

Prevediamo la spesa pressochè uguale, perchè con sezione normale vi sarebbe la estensione di 28 km., laddove a scartamento ridotto sarebbero 48 km.; donde presso a poco la spesa in annue L. 576 mila.

Ora abbiamo proposto lasciarsi al Governo libertà dell'uno e dell'altro sistema, per avere maggiore certezza di potersi concedere la linea secondo che ci venga domandata, a sezione normale o ridotta.

Indicata la ragione, confidiamo che il Senato ci darà quella fiducia che ci diede la Camera per la costruzione di queste linee calabresi, convinto che noi ci ispireremo solamente al bene di quelle popolazioni.

Un secondo dubbio espone l'onor. Pelloux; cioè se lo Stato intendesse costruire direttamente la Bologna-Verona e l'Aulla-Lucca, ovvero concederle all'industria privata, parendogli equivoca la dizione della legge.

Le dichiarazioni nostre furono esplicite davanti alla Camera. Noi speriamo di evitare, per quanto è possibile, la costruzione diretta dello Stato. Non vi è strada costruita dallo Stato che non sia costata circa il doppio di quello che era preventivata. Noi abbiamo un tal precedente per cui dobbiamo cercare di evitare per quanto, è possibile, le costruzioni per parte dello Stato.

La Commissione parlamentare credè di parlare per conto dello Stato, per evitare, che si volesse trattare per la costruzione delle due linee, esclusivamente con le due Società che hanno oggi l'esercizio dei tronchi ostruiti: e allora si disse, per conto dello Stato, precisamente per non essere vincolati a trattare esclusivamente con esse ed essere liberi di trattare anche con altre Società.

Un terzo dubbio mosse l'onor. Pelloux e fu questo: perchè esentate dal contributo i Comuni interessati nelle strade costruite a sezione ridotta e lasciate il contributo agli altri Comuni?

Ma a me pare che la differenza di trattamento si basi su di un sentimento di giustizia.

Se lo Stato va a pagare forse menò della metà, sostituendo il sistema ridotto al sistema normale, non è giusto, o signori, di dovere compensare i Comuni, che anche hanno apparentemente un danno, di dovere avere un sistema economico più ridotto, invece di avere delle grandi ferrovie? Per lo che a me pare evidentemente equo questo esonero che si fa solo per le ferrovie che si costruiscono a sezione ridotta.

Finalmente l'onor. senatore Pelloux, ripetendo che sempre avrebbe votato la legge, disse: in verità io non so se oggi vi troverete nelle stesse condizioni di quando presentaste questa legge al Senato; non so se le condizioni economiche siano le stesse od abbiano potuto subire un mutamento da questa questione meridionale che avete nelle mani; non so se la questione della disoccupazione possa influire a dover mutare i calcoli per i quali presentavate questo progetto di legge.

Io non credo, o signori, che sia nulla mutato tra oggi e il mese di luglio, quando avemmo l'onore di presentare al Senato questo progetto di legge.

Le condizioni economiche del paese sono per lo meno uguali, le condizioni finanziario del bilancio sono migliori, la questione meridionale non sorge oggi; e infatti le leggi che il Ministero presentò alla vostra approvazione, avevano di mira il problema meridionale indrettamente.

La disoccupazione è oggi quello che già era; ma d'altronde se l'onorevole senatore Pelloux disse che egli si preoccupava del problema meridionale e della disoccupazione, io non so quale mezzo maggiore, più evidente, più aperto, più diretto ci possa essere per il problema meridionale e per riparare alla disoccupazione, che la approvazione di una legge ferroviaria, che si propone la costruzione di ferrovie nel Mezzogiorno, e che senza dubbio daranno lavoro a migliaia d'operai; è per queste ragioni che io confido, o signori, e per le parole splendide pronunziate dal relatore dell'Ufficio centrale, che vogliate, senza dubbio di sorta, onorare della vostra sanzione questa legge, la quale certamente è attesa da lungo tempo da quelle po-

popolazioni fiduciose nella esecuzione della legge del 1879.

Il vostro voto non potrà che coronare lo scopo cui fu rivolto. l'intendimento della Camera, scopo di pacificazione, di tranquillità, di giustizia sociale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il presidente del Consiglio.

ZANARDELLI, *presidente del Consiglio*. (*Vivi segni d'attenzione*). Ringrazio vivamente il Senato dell'unanime appoggio accordato alla presente legge, che per tal modo potrà in breve periodo di tempo dare grandissimo beneficio a popolazioni, le quali ansiosamente l'attendono; a quelle specialmente della Sicilia che avrà una nuova rete composta di sette linee le quali misurano 430 chilometri, aumentando di quasi un terzo la rete ora esistente; e a quelle della Calabria e Basilicata dove le proposte ferrovie recano lavoro e scambi a provincie fra tutte meritevoli delle sollecitudini del Parlamento e della Nazione.

Il mio collega, ministro dei lavori pubblici, ha con perspicuità ed esattezza parlato delle varie questioni nella discussione agitate.

Ha risposto ampiamente anche all'onor. Miceli sulle nuove combinazioni di strade ferrate calabre; ed a questo riguardo, poichè a me pure fece appello l'onor. mio amico Miceli, devo dirgli che non mi è possibile separare i miei apprezzamenti da quelli del collega Balenzano, tanto più perchè so che le adottate combinazioni trovarono nelle popolazioni di quelle provincie la quasi universale approvazione.

Io mi limiterò quindi a parlare della questione sollevata rispetto alle comunicazioni fra Cuneo e Nizza, sebbene tale questione a rigore ecceda il tema in cui cercai mantenere i limiti della presente legge, e sebbene perciò nell'altro ramo del Parlamento, dove la questione fu trattata dagli onor. Daneo, Nuvoloni e Biancheri, io abbia evitato di parlarne.

Ne parlerò ora per deferenza agli oratori che qui approfondirono il tema, e specialmente all'onor. senatore Di Sambuy, del cui ingegno e carattere ho singolarissima stima, e che, rappresentante degli interessi così cari alla sua città, nell'eloquente discorso che ha pronunciato, fu indubbiamente di una equanime elevatezza.

Or bene; l'onor. senatore Di Sambuy, che

quasi, secondo che già disse il mio collega Balenzano, rimproverò il Governo di aver fatto adottare in proposito la sospensiva nella Camera dei deputati, l'onor. senatore Di Sambuy mi permetta di dirgli, che quando, piuttosto che colla sospensiva coll'appello ai limiti del disegno di legge, io chiesi, il 1º luglio scorso nella Camera elettiva, ai proponenti gli ordini del giorno sulla Cuneo-Nizza e più specialmente all'onor. Biancheri, di ritirare tali ordini del giorno che aveano presentato, io ciò chiedendo e ottenendo, ho reso un grandissimo vantaggio a quella linea Cuneo-Fontan-Nizza, che è sì calorosamente propugnata dall'onor. Di Sambuy e dalla città di Torino.

Imperocchè l'ordine del giorno Biancheri era il seguente:

« Sarà continuata dal Governo, in adempimento della legge 29 luglio 1879, ed in conformità dei tronchi già eseguiti, la costruzione della ferrovia Cuneo-Tenda per Ventimiglia e Nizza, seguendo il tracciato sul territorio nazionale, con esclusione di ogni allacciamento al territorio straniero ».

E nello svolgerlo l'onor. Biancheri fra l'altro diceva: « Ed ecco le imperiose ragioni per le quali il Governo non deve mai, assolutamente mai, ammettere che la nostra ferrovia, scendendo da Tenda per la valle Roja, corra ad allacciarsi ad altra ferrovia sul territorio francese ».

Il discorso, che in modo così assoluto escludeva la Cuneo-Nizza per Fontan e Sospello, aveva fatto nella Camera una grandissima impressione, e l'onor. Di Sambuy avrà letto nel resoconto ufficiale, che alla fine di quel discorso sta scritto: *Vivissimi, GENERALI e prolungati applausi*.

Se quell'ordine del giorno fosse stato posto ai voti, non è dubbio che una grandissima maggioranza lo avrebbe approvato, e così la tesi propugnata ora dall'onor. Di Sambuy sarebbe stata grandemente pregiudicata; sarebbe stata dal voto della Camera vincolata l'azione del Governo a tale riguardo, vincolata a non consentire la linea di Fontan. (*Approvazioni*).

Ora invece, essendo impregiudicata la questione, ora io, per quanto debba contrariare la tesi così calorosamente e vigorosamente sostenuta nella Camera elettiva dall'onorevole Biancheri, per quanto l'atteggiamento della

Camera elettiva d'allora sia presente alla mia memoria, pur tuttavia dichiaro che accetto la proposta della Commissione Reale per lo studio delle ferrovie complementari, e per conseguenza alla domanda dell'onor. Di Sambuy, se il Governo è disposto ad inscrivere i 36 chilometri della Valle Roja invece dei 62 della Valle Nervia, rispondo chiaramente: sì.

Trattasi adunque di iscrivere i 36 chilometri di cui nelle conclusioni della Commissione Reale; e quindi non soltanto i 19 chilometri che corrono sul nostro territorio per la linea Fontan-Sospello-Nizza, ma anche i 17 chilometri della linea Breglio-Ventimiglia, chè tale è appunto la proposta della Commissione Reale.

Ecco come essa ha designato la linea:

Viovolata-Tenda, comune a tutti i tracciati m.	8.428
Tenda confine nord	» 10.895
Confine sud Ventimiglia	» 17.000

Non si può adunque scindere la proposta della Commissione. Col provvedere ad una parte soltanto di tale proposta, e cioè ai 19 chilometri che allacciano alla linea di Fontan, non sarebbe *impregiudicata*, come pur disse di volere l'onorevole Di Sambuy, la questione della Breglio-Ventimiglia. Al contrario in tal caso non solo sarebbe pregiudicata, ma può dirsi addirittura che una volta costruiti i 19 chilometri senza l'accordo per gli altri, questa Breglio-Ventimiglia secondo ogni presunzione, non si conseguirebbe più. Ed anche il far precedere l'un tronco all'altro potrebbe produrre deviazioni rovinose.

Il Ministero è dunque favorevole alla linea Cuneo-Nizza per Fontan, e farà ogni sforzo per poter presentare il più presto possibile il disegno di legge per la esecuzione di essa. Ravvisa importantissimi gli scambi che questa linea è destinata ad attuare, ed è tratto, anche in opposizione alle voci sorte alla Camera a tale proposito, a siffatta esecuzione, sia per assecondare i voti fervidissimi della benemerita città di Torino, sia anche come pegno di amicizia verso la Francia.

Ma in pari tempo il Ministero non può postergare l'altra linea Cuneo-Ventimiglia, mediante la diramazione Breglio-Ventimiglia.

Sarebbe moralmente impossibile non far corrispondere alla linea diretta per Nizza quosta per Ventimiglia, la quale avrebbe già avuto

per sé la legge nel suo testo, e nella sua lettera precisa, nella sua categorica dizione: « Cuneo-Nizza per Ventimiglia ». Le parole dette dal compianto Depretis nella discussione della legge del 19 luglio 1879, che i propugnatori delle opposte opinioni invocano ciascuno a favore della propria, e che la Commissione Reale ricordò e interpretò, come disse l'onorevole senatore Pelloux, a favore della linea Breglio-Ventimiglia: le parole del Depretis non avrebbero in verun caso valore contro la lettera chiara e precisa della legge.

Ed oltrechè il testo della legge, razionalmente poi gli stessi interessi intrinsecamente inerenti alla linea per Ventimiglia lo esigono.

Sarebbe gravissima colpa trascurare gli interessi nazionali sì splendidamente rappresentati dalla Liguria occidentale, gli interessi di questa bella parte d'Italia che tanto attira gli stranieri; e questi interessi sacrificare facendo divergere il moto che converge alle nostre coste.

Obbligare il viaggiatore che sta per arrivare a Ventimiglia, a Bordighera, a Ospedaletti, a San Remo, obbligarlo a fare il giro per il territorio estero per arrivare a queste città, sarebbe inconcepibile: sarebbe proprio non soltanto dimenticare questi interessi, ma un immolarli ad interessi opposti, recando a sì importanti zone del territorio nazionale inestimabili danni. (*Benissimo*).

Il Governo deve adunque con fermo proposito soddisfare tutti gli interessi mediante la proposta conciliativa della biforcazione per Ventimiglia e per Nizza messa innanzi dalla Commissione Reale e invocata dall'onorevole senatore Di Sambuy.

Ciò è tanto più imperiosamente richiesto perchè le popolazioni della Liguria occidentale da venti anni pagano i loro contributi per la linea Cuneo-Ventimiglia, compreso il traforo del Colle di Tenda, contributi i quali, ove la Breglio-Ventimiglia non venisse costruita, andrebbero, coll'applicazione del mestissimo *sic vos non vobis*, a beneficio non di quelle popolazioni che hanno spese le predette somme, ma a beneficio di interessi in opposizione ai loro.

È vero che per la costruzione della diramazione Breglio-Ventimiglia occorre il concorso della Francia, per un breve tratto di circa sei chilometri i quali devono essere costruiti sul

territorio francese, e che richiedono una tenue spesa.

Ma per le relazioni cordiali, per la reciproca fiducia che felicemente corrono fra le due nazioni e i due Governi, non dubito che questi si intenderanno, e che la Francia darà al pari di noi il proprio consenso, la propria adesione alla proposta conciliativa testè indicata. (*Approvazioni*).

È troppo ragionevole tale proposta per non essere accolta. Noi faremo volentieri sul nostro territorio, colla spesa di diciassette milioni quei diciannove chilometri che, unendoci alla linea di Sospello, ci conducono direttamente a Nizza, alla costa francese; la Francia in contraccambio è ragionevole e giusto consenta alla costruzione di quei sei chilometri che passano sul suo territorio e che esigono assai più tenue spesa.

Quanto alle difficoltà militari per l'esecuzione delle due linee, l'onorevole senatore Pelloux, che tanto conosce que' luoghi, vi disse che queste difficoltà non vi sono da parte nostra, e, molto meno, da parte della Francia.

Io non voglio entrare in questo argomento, perchè penso che se anche queste difficoltà esistessero, sarebbero superate da ambedue le parti. (*Approvazioni*).

Ed io assicuro l'onorevole senatore Pelloux e il Senato che nelle iniziate trattative il Ministero porrà per coscienzioso dovere il massimo zelo, la massima cura, avendo io sempre considerato di suprema importanza la predetta soluzione conciliativa di tale vertenza. (*Benissimo*).

Io credo adunque che a ciò si arriverà, essendo nel pensiero del Governo le due linee strettamente, inscindibilmente connesse.

L'onor. Di Sambuy con eloquente parola, ispirata all'eloquenza sfolgorante de' grandi fatti storici, augurò che io fra tre anni rappresenti il Governo italiano alla inaugurazione a Fontan della Cuneo-Nizza. Se non io, che sarò allora a riposo, egli certamente, così efficace propugnatore di quella congiunzione fraterna, assisterà al suo compimento; e nessuno più di me esulterà di questo fausto avvicinamento alla Francia, perchè a que' prodigi di valore, a que' giorni di deliranti entusiasmi da lui evocati ricordando gli immortali nomi di Magenta e Solferino, io devo l'adempimento del grande sogno della mia giovinezza: l'indipen-

denza della mia terra natale. (*Vivissime e generali approvazioni*).

Ma per quel giorno di letizia fraterna è necessario che nessuno si contristi, nessuno imprechi, ma sieno salvi tutti gli interessi, come sono effettivamente tutelati da quelle proposte della Commissione Reale alle quali fece continuo e caldo appello l'onor. Di Sambuy. (*Vivissimi e prolungati applausi; molti senatori si recano a congratularsi coll'oratore*).

Nomina di Commissione.

PRESIDENTE. Estraggo a sorte i nomi di sette senatori che rappresenteranno domani il Senato nel funebre trasporto della salma del nostro compianto collega marchese Cappelli, trasporto che avrà luogo alle ore 14 di domani.

Vengono sorteggiati i nomi dei senatori: Chigi Zondadari, Bodio, Primerano, Baccelli Augusto, Inghilleri, Blaserna, Schupfer.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo ora la discussione del progetto di legge sulle ferrovie complementari.

Il senatore Breda ha presentato un ordine del giorno così concepito:

« Il Senato invita il Governo del Re a studiare e presentare, il più sollecitamente che sia possibile, un disegno di legge che nell'interesse del commercio italiano allacci Venezia colle grandi ferrovie dei nostri confini orientali ed occidentali con l'Austria ».

Il senatore Breda ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

BREDA. Io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed al relatore della Commissione, se quest'ordine del giorno viene o no accettato; se poi non viene accettato mi riservo di dire poche parole.

È un ordine del giorno il mio molto innocente perchè, si voglia o no, per la linea da Mestre a Primolano ovvero Tezze, l'obbligo del congiungimento esiste fino dal trattato di pace tra noi e l'Austria del 1866. Questa linea era già classificata in prima categoria e non fu mai fatta!

È un ordine del giorno, lo ripeto, che interessa non solo Venezia, ma quasi tutta Italia, perchè si tratta delle strade più brevi per ar-

rivare da Venezia ai due confini con l'Austria.

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

BALENZANO, ministro dei lavori pubblici. Rivolgo viva preghiera all'onor. senatore Breda di non insistere nell'ordine del giorno. Indiscutibilmente egli allude a interessi nazionali, ma se noi cominciamo a mettere in discussione un voto per nuove ferrovie, io non so dove arriveremo. Se egli insistesse per avere un voto del Senato col quale s'inviti a studiare per la linea *B* o *C*, apriremmo un altro libro di lusinghe di ferrovie. Confidi che è un problema questo che il Governo studierà e non insista nell'ordine del giorno, che non ha nulla a che fare con le ferrovie complementari di cui discutiamo, che sono quelle del 1879. Quindi rinnovo la preghiera di non insistere.

PRESIDENTE. L'onor. Breda intende di mantenere l'ordine del giorno?

BREDA. Il ministro aveva detto di studiare questa questione, e che se ne sarebbe occupato, almeno così mi pare di avere inteso. Se questo egli facesse, io non avrei difficoltà a ritirare il mio ordine del giorno.

Si tratta di eseguire una ferrovia complementare votata dal Parlamento e compresa in un trattato di pace.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Codronchi.

CODRONCHI, relatore. È inutile che io parli sull'ordine del giorno del senatore Breda, dopo che l'onorevole ministro ha dichiarato che non l'accetta.

PRESIDENTE. Il senatore Breda non insiste?

BREDA. Non insisto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore.

CODRONCHI, relatore. Nel mio discorso ho augurato che la pace invocata dall'onor. Pelloux potesse stabilirsi tra le provincie che si contendono le linee Cuneo-Nizza e Cuneo-Ventimiglia, e ho concluso che da questa questione non si dovrebbe uscire senza un ordine del giorno, in cui il Governo del Re fosse invitato a presentare entro un tempo determinato un progetto di legge pel congiungimento delle linee ferroviarie del Piemonte colla Francia e Vievola al confine, e la parte occidentale della Liguria. Con molta soddisfazione l'Ufficio centrale ha ascoltato i discorsi dell'onor. ministro dei lavori pubblici e specialmente quello del-

l'onor. presidente del Consiglio. Udite dunque le dichiarazioni dell'onor. presidente del Consiglio, l'Ufficio centrale ha l'onore di presentare al Senato il seguente ordine del giorno: « Il Senato, udite le dichiarazioni del Governo, lo invita a presentare, entro sei mesi, un progetto di legge sul congiungimento delle linee ferroviarie del Piemonte colla Francia per Vievola al confine, e la Liguria occidentale ».

Prego l'onor. presidente di voler mettere in votazione l'ordine del giorno che in nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Di Sambuy per dire se accetta quest'ordine del giorno.

DI SAMBUY. Oltre al parlare su quest'ordine del giorno mi consenta l'onorevole Presidente di rispondere anche al ministro Balenzano, col quale ho ragione di un fatto personale, perchè sono stato accusato di una opinione che non ho e che voglio dichiarare di non avere.

PRESIDENTE. Ella ha piena libertà di parola, purchè si mantenga in quest'argomento.

DI SAMBUY. L'onor. ministro dei lavori pubblici ha supposto che nel mio discorso di venerdì io abbia fatto un rimprovero al Governo di avere accettato una proposta sospensiva intorno ad una delle linee contenute nella legge.

Assicuro l'onor. ministro che questo non è, e ne fanno fede le mie parole che leggo qui stampate. Io dissi: « 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 ». Dunque non ho parlato di sospensiva chiesta su di una delle linee, ma su proposte di deputati, il che è ben diverso e sono stato ben lontano dal fare al Governo un rimprovero. Ho solo accertato un fatto, cioè che alla Camera si era chiesta la sospensiva sopra delle proposte che non garantivano al Governo una soluzione sicura e spassionata.

Ed oggi voglio persino ringraziare il presidente del Consiglio di avere chiesto allora quella sospensiva; perchè siamo venuti ora a quelle dichiarazioni formali che io avevo richieste al Governo del Re e che sono state esplicite, chiare, precise in modo da soddisfare tutti, ed a sollevare il plauso del Senato.

Capirà di conseguenza il presidente del Con-

siglio quanto io debba essergli grato. Voglio esternargli la riconoscenza mia, non solo per le parole troppo gentili a me rivolte, ma essenzialmente per avere risposto con tanta coscienza all'invito che gli avevo rivolto nel mio discorso.

Vi è un altro punto meno esatto, che a me piace di chiarire, poichè non devo lasciar supporre che mentre chiedevo la Vievola confine, fossi contrario all'altro tratto Vievola-Ventimiglia.

Potevo forse personalmente aver delle ragioni per credere meno utile quel tronco che obbligherà a traversare due dogane; ma mi si dia atto che non ho neanche accennato a questo grave inconveniente e sempre domandato al Governo di ammettere le conclusioni della Commissione Reale, cioè due tronchi complessivamente calcolati in 36 chilometri, colla spesa di 27 milioni per la loro esecuzione.

Vede adunque il Governo che l'altro giorno io non ho espresso nè rimproveri, nè opposizioni come parrebbe risultare dalle espressioni dell'onor. Balenzano e dello stesso presidente del Consiglio.

Per quanto io intenda di esser breve, dopo di aver ringraziato il presidente del Consiglio, non posso fare a meno di rivolgere ancora un caldo ringraziamento alla Giunta centrale ed al suo degnissimo relatore.

Anzitutto per l'ordine del giorno che risolve con un solenne voto del Senato la questione da me sollevata; ma eziandio perchè l'onorevole mio amico Codronchi ha dimostrato nelle calde parole pronunziate in fine del suo discorso, come egli sia amico di tutte le indipendenze; ma non alberghi nell'animo quello che fu detto la indipendenza del cuore!

Le parole di riconoscenza rivolte alle provincie alle quali mi onoro di appartenere, saranno accolte con affettuosa simpatia nel paese ove si mantiene caldo indistruttibile nel cuore l'amore d'Italia. (*Approvazioni vivissime*).

MASSABÒ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MASSABÒ. Accetto l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale, il quale corrisponde esattamente alla tesi da me sostenuta e lascia intieramente impregiudicata la questione dell'allacciamento delle linee piemontesi alla Liguria occidentale nel senso da me propugnato; ma

poichè si deve con apposito disegno di legge entro sei mesi od un anno riporre sul tappeto la questione dell'allacciamento tra il Piemonte e la Liguria occidentale, io faccio appello alla equanimità ed imparzialità dell'onorevole ministro dei lavori pubblici affinchè anch'egli voglia lasciare impregiudicata la questione gravissima che io ho sollevato e che, me lo permetta, egli ha sfiorato un po' troppo leggermente, non essendosi dato carico di rispondere esattamente alle ragioni da me addotte.

Invero egli ha parlato della relazione Sella del 1858 ma non ha avvertito che le stesse considerazioni per cui allora si è prescelto lo sbocco di Savona in confronto di Oneglia, consigliano ora di scegliere Porto Maurizio in confronto di qualunque altro possibile sbocco nella provincia.

Allora non esistevano che porti embrionali, oggi abbiamo porti con 500 metri di banchina e la situazione è mutata radicalmente.

Egli ha soggiunto che nel dibattito oratorio tra l'onor. Biancheri e l'onor. Borelli sono state eliminate le sorti della linea Ceva-Oneglia. Ciò non è esatto, perchè, nonostante il risultato dell'anzidetto dibattito, il Governo con manifesta incoerenza ha proposto ed ha fatto inscrivere in 3ª categoria il tronco Cova-Ormea, che rappresenta la soddisfazione per metà almeno dei voti espressi allora dall'onor. Borelli.

Questo fatto eloquentissimo congiunto al modo con cui quel tronco ferroviario venne costruito, mi ha autorizzato a ritenere, come ritengo, che quella linea quantunque apparentemente esclusa sia stata realmente e virtualmente inclusa nel programma delle ferrovie complementari create dalla legge del 1879.

È una questione questa delicata sulla quale mi riservo di richiamare, occorrendo, l'esame del Governo, allorchè verrà presentato l'anzidetto disegno di legge.

Ma, onor. ministro, la ragione insuperabile per cui non mi posso rassegnare alla sua soluzione sta in questo.

Se la legge del 1879 si eseguisse nella sua lettera ella avrebbe ragione.

Se si costruisse esclusivamente la Cunco-Ventimiglia non vi sarebbe più luogo a parlare. Ma dal momento che la legge del 1879 si modifica, si modifica a danno della provincia di Porto

Maurizio, perchè se prevale il tracciato di Val di Roia, non sono più 68 chilometri, ma sono 36 chilometri soltanto che si vengono a costruire, e di più si aumenta la potenzialità dei porti rivali francesi, perchè anche lo sbocco di Ventimiglia è principalmente a vantaggio del porto francese di Mentone; da ciò segue che essendo mutata la situazione di fatto, si devono mutare anche i criteri che hanno presieduto alla legge del 1879. Quindi in compenso di questa diminuzione che ha la provincia di Porto Maurizio e del risparmio dei milioni che si ottiene, spendendo 27 milioni in luogo di 70, mi pare che una parte almeno di questo risparmio sia devoluta al completamento della Ceva-Ormea fino a Porto Maurizio, in applicazione dei criteri adottati per le linee della Calabria e della Sicilia.

Ad ogni modo è questione questa delicatissima sulla quale mi permetto per la seconda volta richiamare la più seria attenzione e sollecitudine del Governo in considerazione dei gravissimi danni, che possono derivare all'economia dei porti italiani della provincia di Porto Maurizio dall'accettare nella soluzione dell'arduo problema i concetti espressi dall'onor. ministro dei lavori pubblici e che egli stesso, voglio sperarlo, saprà modificare in seguito a più maturo e serio esame della questione.

Che se egli credesse persistere nei concetti manifestati e non volesse fare atto di resipiscenza o quanto meno di prudente riserva, non mi resterebbe che a prendere atto di quest'inevitabile atteggiamento, riservando intatte ed impregiudicate le ragioni, che stanno a favore del mio assunto e che mi riservo di riproporre a tempo debito.

PRESIDENTE. Prima di porre ai voti l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale chiedo all'onorevole presidente del Consiglio se abbia qualche osservazione a fare.

ZANARDELLI, *presidente del Consiglio*. Veramente chiederei all'Ufficio centrale di proporre che sia prolungato il termine, perchè, a mio avviso, è brevissimo quello di sei mesi. Dico ciò perchè a me piace di mantenere quello che prometto. Se poi il Governo sarà in grado di poter presentare questo progetto entro il termine suddetto, lo farà volentieri.

CODRONCHI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CODRONCHI, *relatore*. Dopo le dichiarazioni del presidente del Consiglio faccio appello ai nostri colleghi, maggiormente interessati nella questione, perchè consentano che il tempo stabilito per la presentazione del disegno di legge si prolunghi fino ad un anno, dal momento che il presidente del Consiglio ha dichiarato che se riuscirà a presentarlo anche entro sei mesi, lo farà, quindi mi pare che non sarebbe neppure cortese l'insistere per un termine più breve.

Prego pertanto il Presidente di cancellare le parole « entro sei mesi » sostituendovi le altre: « entro un anno ».

PRESIDENTE. Accetta questa modificazione il presidente del Consiglio?

ZANARDELLI, *presidente del Consiglio*. Sì, l'accetto.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'ordine del giorno così concepito:

« Il Senato, udite le dichiarazioni del Governo, lo invita a presentare entro un anno un progetto di legge di congiungimento delle linee ferroviarie del Piemonte con la Francia per Vievola al confine e con la Liguria occidentale ».

Metto a partito quest'ordine del giorno.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

PISA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Ho un'esplicita domanda da fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, relativa agli intendimenti del Governo per le ferrovie della Basilicata e della Calabria di cui non ho udito parlare e sulle quali mi ero riservato di presentare un apposito ordine del giorno, qualora l'onorevole ministro dei lavori pubblici non avesse fatto delle soddisfacenti dichiarazioni. Io desidererei una risposta concreta.

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*. Io sono grato all'onor. Pisa per la sua proposta che non può non essere approvata. È indubitato che il mio pensiero è principalmente rivolto alle ferrovie meridionali, e il Governo provvederà affinché possano essere eseguite con sollecitudine le linee che interessano le popolazioni del Mezzogiorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Miceli ha presentato un ordine del giorno di cui do lettura:

« Il Senato conferma la necessità della ferrovia Cosenza-Nocera ai sensi della legge 13 lu-

glio 1879, approva la proposta che il tronco da Pietrafitta a Rogliano sia costruito al più presto e rimette la costruzione del tronco da Rogliano a Rocca Tirinese per la valle del Savuto, ai futuri bilanci ».

Ha facoltà di parlare l'onor. Miceli per svolgere la sua proposta.

MICELI. Onorevoli colleghi! Io ho parlato abbastanza, e credo con sufficiente chiarezza ho sostenuto le mie ragioni che concludono per l'accettazione di quest'ordine del giorno. Io vivamente lo raccomando al Senato. Vorrei poterlo raccomandare ai ministri ma essi hanno espresso le loro idee in proposito e probabilmente saranno irremovibili; ma per me è necessario di far notare tanto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, quanto al presidente del Consiglio che essi hanno saltato a piè pari l'argomento principale che io ho addotto per sostenere il mio assunto, ossia che la ferrovia Cosenza-Nocera e non meno del primo, cioè Cosenza-Rogliano, il tronco Rogliano-Nocera furono decretati dal Parlamento nel 1879 dietro la convinzione generale, manifestata nei modi più solenni, che quella ferrovia fosse necessaria alla tutela di alti interessi nazionali. Avete portata la questione in basso, cioè sopra i soli interessi locali, e nel portarla su quel terreno avete fatto delle asserzioni molto inesatte. Il ministro dei lavori pubblici ha avuto la gentilezza di combattere la mia dichiarazione, che la linea Cosenza-Nocera servirebbe almeno a 50 comuni, e ha detto che la Rogliano-Nocera toccava 5 o 6 comuni che insieme formavano appena 15,000 abitanti.

Onorevole ministro, io ripeto che lei è stato ingannato e che i comuni che sarebbero serviti dalla ferrovia che io ho sostenuto, e che è stata decretata da 23 anni, sarebbero 52, quindi io escludo la sua asserzione e spero che si assuma un altro sistema dai signori ministri, che cioè, le questioni di fatto vengano portate dinanzi al Parlamento nella loro realtà e nella loro verità.

Risponderò all'onorevole presidente del Consiglio, il quale ha detto che le idee espresse dal Governo in questo progetto di legge hanno avuto l'accoglienza universale, ma io suppongo che l'onorevole presidente del Consiglio abbia avuto interesse di dimenticare le proteste vivacissime, specialmente della provincia di Catan-

zaro, cioè da un Comitato, rappresentante moltissimi comuni, del Consiglio provinciale; e le speciali proteste che furono fatte dai comuni per i quali dovrebbe passare la ferrovia.

Non si dovrebbero allegare simili argomenti, come se si trattasse di una discussione nelle Assise o di avvocati che hanno pronte tutte le sottigliezze per provare che il nero è bianco ed il bianco è nero.

Qui siamo in assemblea politica; qui si discute dei grandi interessi del paese e non è lecito confutare un senatore con argomenti che non sono ragioni. Mi è rincresciuto che il mio amico relatore della Commissione nel suo ardore per sostenere la preferenza delle ferrovie di Paola-Nocera abbia detto che invece di 67 milioni se ne spendono meno non so questi di meno.

CODRONCHI. Costa 44 milioni.

MICELI. Quella linea è stata apprezzata rigorosamente da un ingegnere chiamato all'opera dall'onorevole senatore Finali, e questo ingegnere fece un progetto che fu approvato dai principali ingegneri ferroviari che abbia l'Italia, dal punto di vista precipuamente dell'interesse nazionale pel caso che le ferrovie litoranee fossero distrutte da un eventuale nemico.

Di questo argomento nessuno ha parlato, nessuno ha creduto di parlarne, perchè è un argomento indiscutibile; non vi è eloquenza di ministro che possa distruggerlo e indebolirlo.

Il progetto di legge è stato dalla Commissione Reale portato alla spesa di 57 milioni; fu apprezzato dall'ultimo ingegnere per 48 milioni, e badi, onorevole ministro dei lavori pubblici, che il primo tratto Cosenza-Pietrafitta, che nel preventivo era stato valutato per 12 milioni e mezzo ha costato soli 8 milioni, e l'ingegnere che fece il progetto da costare 48 milioni, dichiara e sostiene che anche sui 48 milioni potrebbero farsi dei risparmi. Non esageriamo le cifre e diciamo le cose quali sono. Il Senato sulla verità delle nostre asserzioni deve decidere serenamente e con illuminato giudizio.

Esso non deve essere scosso da divergenze che provengono da asserzioni errate. Io non andrò innanzi perchè all'ora in cui siamo e dopo quello che ha detto l'altro ieri non occorre continuare, solo dico che questo progetto fu creato per un interesse nazionale, e per questo

interesse nazionale l'onorevole Finali ebbe tutta la premura di decretare l'appalto del primo tronco. Durante 22 anni, o signori, non è venuto a nessun Ministro, malgrado la spesa enorme prevista negli antichi progetti, non è venuto mai a nessuno il pensiero di negare la necessità di tutta la Cosenza-Nocera, e nessuno pensò allo scartamento ridotto.

Non so quale ispirazione abbia indotto gli attuali ministri a volere abbandonare questa linea e ridurle atte alle sole comunicazioni di Comune e Comune.

Ho ricordato l'altro giorno che la Commissione Reale che prima aveva detto che questa linea era poco utile sotto qualunque punto di vista, quando poi si trattò di dare una promessa illusoria per far tacere le lagnanze, dichiarò che la Cosenza-Nocera, quando sarà fatta negli anni venturi, più propizi alle finanze dello Stato, sarà *molto importante dal punto di vista strategico e commerciale*.

Sopra le dichiarazioni di una Commissione, che si è tanto contraddetta avete fatto un progetto di legge che scoraggerà le popolazioni calabresi e che abbandona il concetto dell'utilità nazionale, a cui principalmente era dedicato. Io termino e prego l'onorevole presidente di mettere ai voti questo mio ordine del giorno.

FINALI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI. Io non aveva intenzione di entrare in questa discussione; ma il Senato ha visto oggi per la seconda volta come il senatore Miceli mi abbia obbligato ad entrarvi.

E potrei farlo con qualche cognizione di causa ed anche volentieri, perchè questa Cosenza-Nocera costò a me gravi studi e cure, e ne iniziai la costruzione, che mi fu cagione di uno dei più grandi dispiaceri della mia vita pubblica.

Ma nella condizione presente del Senato io non sento la forza di abusare della sua pazienza per fare considerazioni anche brevi. Solo dirò che per effetto della non esecuzione della linea Cosenza-Nocera, la quale avrebbe servito anche alla comunicazione ferroviaria tra Paola e il capoluogo della provincia, abbiamo questo curioso fatto, che Catanzaro e Reggio geograficamente tanto più distanti da Napoli e dalla capitale del Regno, che non Cosenza, sono in-

vece ad esse, per il tempo e per i mezzi di comunicazione, più vicine.

Io credeva che le condizioni geografiche, geologiche e topografiche fossero immutabili, ma pare che non sia così; io sentiva dai corpi tecnici competenti dire, che per le condizioni altimetriche della Cosenza-Paola, che avrebbe dovuto svolgersi in uno spazio molto ristretto, il problema della costruzione della ferrovia era impossibile.

Mi dicevano altresì che la ferrovia Lagonegro-Castrovillari, della quale mi occupai in un apposito viaggio in Calabria, nella sua costruzione incontrava due punti, i quali necessitavano dei trafori quasi comparabili a quelli del Cenisio e del Gottardo. Io non sono tecnico; e sarà benissimo che queste difficoltà siano evitate o facilmente superate con lo scartamento ridotto.

Come pure dichiaro che la enormezza della spesa, dopo molti studi anche comparativi, mi pareva molto esagerata; e difatti nella legge ferroviaria del 1888 veniva dallo stesso onorevole Saracco valutata in totale a non più di quaranta milioni.

Io per altro non ho alcuna fiducia che l'ordine del giorno proposto dall'onor. Miceli, quando anche mi vi associassi, possa essere approvato dal Senato, se l'onor. ministro e l'Ufficio centrale non lo accettassero; ed il rigetto di questo ordine del giorno pregiudicherebbe al concetto gagliardamente sostenuto, con quella vigoria che lo stesso Garibaldi ammirava nel mio amico Miceli.

Io preferisco di affidarmi alle parole pronunziate oggi dall'onor. ministro dei lavori pubblici, il quale ha detto che la Cosenza-Nocera o Rogliano-Nocera non era definitivamente abbandonata; e che il riprendere quella linea e ultimarla poteva dipendere dall'avvenire e dalle condizioni generali, ma soprattutto finanziarie del paese.

Io, pur convinto fautore della Cosenza-Nocera, preferisco affidarmi alle dichiarazioni dell'onor. ministro, per non correre una troppo prevedibile sorte coll'ordine del giorno Miceli.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici.

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*. Alle preghiere dell'onor. Finali aggiungerei le mie

per non compromettere la questione della Cosenza-Nocera.

Ho già dichiarato che a differenza della Castrovillari, per la quale si è detto formalmente che si sostituiva un'altra linea, per la Cosenza-Nocera non si è detto nulla. Nella relazione alla Camera, parlando di un programma di secondo momento, si disse: « potranno far seguito il prolungamento fino a Nocera della Cosenza-Rogliano », lasciò onor. Miceli, che la questione proceda regolarmente; oggi non è possibile che noi veniamo ad accettare la Cosenza-Nocera, dopo che abbiamo proposto la Cosenza-Paola, perchè sarebbe una linea duplicata.

Noi abbiamo dichiarato alla Camera ed al Senato che non intendiamo di aumentare le linee deliberate dalla legge del 1879.

Il senatore Miceli mi addebita delle colpe che non ho, dicendo, non avete risposto intorno al costo della linea.

Ho creduto utile, anche per deferenza all'onorevole Miceli, di non prolungare una discussione pel momento non necessaria.

Abbiamo tre progetti.

In uno questa linea si fa ascendere a 93,000,000 un secondo progetto, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, raggiunge la cifra di 70,000,000. Un terzo, ordinato dall'onorevole Finali, ed eseguito da un valoroso nostro funzionario, l'ingegnere Miceli, determina in 48,000,000 la spesa.

Ora intende l'onor. Miceli che fra tre progetti, non ho il diritto di poter dire al Senato di credere di più a quello di 48 milioni, anzichè agli altri.

Lasciamo stare la questione dei progetti, perchè vi è troppa disparità di opinioni.

L'onor. Miceli insiste nel dire che la Commissione si è contraddetta. Permetta che assumo le difese della Commissione. Questa, dopo aver detto che la linea Cosenza-Nocera non ha l'importanza della Cosenza-Paola, aggiunge che la linea Lagonegro-Spezzano, congiungendosi all'altra Spezzano-Cosenza, sarà parte della linea dorsale e militare delle Calabrie. E poi aggiunge ancora: E qualora in tempi più propizi per la finanza dello Stato potesse prolungarsi la Cosenza-Rogliano fino a traversare la Marina di Catanzaro-Sant'Eufemia, questa linea potrebbe avere grandissima importanza. Dove dunque la contraddizione?...

MICELI. Non è altro che quella linea, onorevole ministro...

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*... Mi si permetta un ultimo rilievo. Comprendo che ogni senatore abbia per i luoghi natii un interesse e un affetto uguale a quello dei deputati al Parlamento. Ma, onor. Miceli, quando vedo che nella Camera dei deputati non è sorta una voce sola...

MICELI. Peggio per loro...

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*... che ci avesse detto che abbiamo tradito l'interesse di quelle popolazioni, creda pure, onor. Miceli, che noi facciamo tutto quello che si può fare; eseguiamo dunque per ora la Cosenza-Paola che è reclamata davvero dalla universalità degli interessati...

MICELI. Io stesso la ho sostenuta...

PRESIDENTE. Non interrompa. Ella sposta la questione. Sia buono. (*ilarità vivissima*).

BALENZANO, *ministro dei lavori pubblici*... Pregherei pertanto l'onorevole Miceli di non insistere nel suo ordine del giorno, perchè non vorrei essere obbligato ad unirmi all'Ufficio centrale, cioè ad invitare il Senato a non approvarlo.

PRESIDENTE. Mantiene l'ordine del giorno l'onorevole Miceli?

MICELI. Lo ritiro per le ragioni esposte dal senatore Finali; ma non sarà lontano il giorno in cui ripiglierò il grave argomento. Sostengo interessi nazionali che voi avete dimenticato e deploro che il sentimento nazionale si sia indebolito nell'animo del signor ministro.

MARIOTTI F. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MARIOTTI F. Mi rincresce che il relatore dell'Ufficio centrale sia dolente che io l'altro giorno ricordassi un detto di Leonardo da Vinci, il quale consigliava di usare, prima la diligenza che la prestezza e ha creduto che io volessi fare a lui, anche leggermente, una offesa. No. Ma di ciò basta, perchè egli ha fatto una leggiera vendetta, ricordando l'immagine del vassallo, dell'orcio e dell'anfora. Onorevole senatore Codronchi, amico mio. Io non voglio l'orcio, voglio l'anfora tutta intiera, cioè voglio il compimento della ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano, che ora è dimezzata e tronca.

Ed ora rivolgendomi al ministro, così cortese verso di me, io gli dirò che bramo che quel

suo discorso di animo elevato e sincero appaghi quelle genti che aspettano il compimento di questa ferrovia e le appaghi tanto che cessino di essere inquiete, le appaghi tanto da poter usare e prendere per insegna il motto di una casa germanica: *In silentio et spe*.

Quanto alla legge dirò che i marchegiani e i romagnoli sono generosi, non sono invidiosi del bene altrui: la voterò molto volentieri *in silentio et spe* del futuro. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi alcun altro oratore iscritto, invito il Senato a dichiarare chiusa la discussione generale.

Metto ai voti questa proposta.

Chi l'approva, abbia la bontà di alzarsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo domani alla discussione degli articoli.

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

1. Relazione della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori;

2. Discussione del disegno di legge: Concessione di strade ferrate complementari (N. 138-*Seguito*);

3. 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;

4. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni alla legge forestale del 20 giugno 1877, n. 3917 (N. 17);

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

Fondazione in Roma di un Istituto di credito agrario per il Lazio (N. 13).

La seduta è sciolta (ore 18).

Licenziato per la stampa il 6 dicembre 1902 (ore 18,30).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio del Resoconti delle sedute pubbliche