

comandazioni, alle quali il Governo ha il dovere di rispondere.

Comincerò adunque dalle cose minori, per salire dipoi a più alte considerazioni.

L'onorevole deputato Ercole, giustamente impensierito delle condizioni finanziarie del paese e del nuovo carico che imporrà alla finanza l'approvazione di questo disegno di legge, si mostrò altrettanto sollecito, come ragion voleva, di procurare al suo paese una linea di quarta categoria, la ferrovia Alessandria-Ovada, ed ha presentato un ordine del giorno perchè il Governo la voglia comprendere fra i mille chilometri promessi al paese colla legge dell'aprile 1885.

Io prego l'onorevole Ercole di considerare che il suo ordine del giorno è diventato un fuor d'opera, dappoichè alcuni giorni addietro il consorzio che si è formato per la costruzione della ferrovia in parola, ne ha chiesto la concessione al Governo ai termini e colle agevolanze consentite dalla legge 1887. E siccome il Governo non mancherà certamente di fare le più liete ed oneste accoglienze a questa domanda, perchè riconosce (ed io anche personalmente sono in grado di riconoscerlo e dichiararlo) che la linea Alessandria-Ovada è il necessario complemento ed un'appendice della linea Genova-Asti, così io credo che l'onorevole Ercole si terrà contento di questa mia dichiarazione, e non vorrà insistere che il suo ordine del giorno venga posto in votazione. (*Movimenti diversi e risa*).

L'onorevole Arbib, l'onorevole Valle ed altri deputati, come mi è parso di scorgere da un ordine del giorno distribuito alla Camera, domandano che si sappia e si dica una buona volta come saranno distribuiti i mille chilometri promessi nel 1885. L'onorevole Arbib ha specialmente lamentato che nel presente disegno di legge nulla si sia stabilito in argomento; ed ha chiesto di conoscere quali siano, in questa parte, gli intendimenti del Governo.

Io rispondo all'onorevole Arbib che, nella relazione che precede il disegno di legge, del quale si occupa presentemente la Camera, sta scritto che una delle ragioni per le quali il Governo aveva creduto di ricorrere al sistema delle concessioni, era appunto questa: che quando si volesse ricorrere al sistema vagheggiato, mi pare, dall'onorevole Arbib, delle costruzioni dirette, si sarebbe di gran lunga allontanato quel giorno in cui, coi fondi del bilancio, si sarebbe potuto provvedere a queste costruzioni. L'onorevole Arbib, dunque, ben vede che egli, non io si direbbe l'avversario dei mille chilometri, mentre invece li caldeggia, quando combatte il sistema delle concessioni, e chiede che il Governo proceda direttamente alla costruzione di tutte le linee. È chiaro infatti che, mettendo a carico del bilancio una somma di 300, di 400 e forse di 500 milioni di più, sarebbe impossibile, nel 1896 e nel 1897, soddisfare le prescrizioni della legge del 1885; e però deve comprendere l'onorevole Arbib, che anche di questa materia mi sono preoccupato indirettamente per secondare le aspirazioni dei paesi che vorrebbero avere la loro ferrovia compresa fra i mille chilometri; mentre è anche vero che ogni giorno si assottiglia il numero di tali domande, e molti che prima domandavano di partecipare al riparto dei mille chilometri, chiedono invece la concessione delle loro strade in base alla legge del 24 luglio 1887. Sono così tanti concorrenti che lasciano il posto a quelli che aspettano.

Ad ogni modo io dichiaro all'onorevole Arbib, come all'onorevole Valle, come agli altri deputati i quali hanno firmato l'ordine del giorno cui ho fatto cenno, che quando sia terminata questa grande questione che pende oggi avanti il Parlamento, il Governo del Re sente il suo dovere di provvedere convenientemente perchè anche questa questione riceva la sua definitiva risoluzione.

L'onorevole Valle, però, ha chiesto inoltre, molto timidamente, se ho da dire il vero, che il sussidio chilometrico sia elevato da 3000 fino a 7000 e anche 8000 lire, al fine di rendere possibile la costruzione di altre linee per le quali apparisse necessario un sussidio superiore a quelle di lire 3000 stabilito dalla legge.

Io non posso dargli, intorno a ciò, il più lontano affidamento. A me pare persino soverci io, lo dico nuovamente, che il Governo possa disporre di un sussidio chilometrico

che va già sino alle lire 3000. Se però, m'intenda bene l'onorevole Valle, si trattasse di linee ferroviarie che venissero considerate di vero e proprio interesse generale, ed avvenisse che qualche Società fosse disposta a costruire ed esercitare queste ferrovie, contro un sussidio chilometrico, anche superiore alle lire 3000, il Governo non rifiuterebbe di prendere in considerazione queste domande; ma quando credesse di doverle accogliere, penserebbe a presentare al Parlamento speciali disegni di legge.

Questa dichiarazione io feci già l'anno scorso in risposta, se non cado in errore, all'onorevole Compans, ed oggi la confermo interamente.

Devo adesso rispondere qualche cosa all'onorevole deputato Toscanelli; non già intorno al punto principale in cui non siamo sgraziatamente d'accordo, ma ad alcune sue osservazioni e raccomandazioni che direi di ordine secondario.

L'onorevole Toscanelli si duole che manchi il doppio binario sopra parecchie linee d'interesse militare, e vorrebbe che il Governo desse opera a colmare questa lacuna. L'onorevole Toscanelli ha perfettamente ragione. Ed io sono lieto di potergli dire che tengo sott'occhi una serie di proposte fatte già, o che stanno per essere presentate al Governo dalle Società delle ferrovie meridionali e del Mediterraneo, per il raddoppiamento del binario sopra parecchie linee che sono veramente di interesse militare.

Io non darò lettura alla Camera di queste proposte; ma mi piace però poterla assicurare che il raddoppiamento del binario fra Roma e Orte, sulla linea Roma-Orte che ha già due binari fra Roma e il Portonaccio, diventerà presto un fatto compiuto. (*Commenti — Approvazioni*) poichè abbiamo già approvato un contratto per due milioni e mezzo; e per il rimanente, siccome abbiamo i fondi disponibili in bilancio, così non si può dubitare che l'opera sarà presto iniziata e portata a compimento.

L'onorevole Toscanelli si compiace nel sapere che si procede sollecitamente agli studi per una linea da Castrovillari a Lagonegro. La cosa sta precisamente come egli ha detto. Solamente intendo aggiungere che vi sono altre linee d'interesse militare che sono presentemente in corso di studio; e che in ciò il ministro dei lavori pubblici è confortato dal suo collega il ministro della guerra il quale ha instato parecchie volte e tuttora insiste affinché questi studi siano portati a compimento.

Quanto a menon ho mancato e non mancherò di fare anche per questa parte il mio dovere. Penso quindi che, sotto questo rispetto, io posso meritare l'assolutoria anche dall'onorevole deputato Toscanelli.

L'onorevole deputato Vigoni si è pronunciato in favore della legge, e ha dichiarato che la voterà con rassegnazione. Di questo io lo ringrazio; e soggiungo che da un uomo di alto sentire e di sensi patriottici quale egli è, non mi aspettava una diversa conclusione.

Senonchè egli ha fatto due avvertenze: che si badi a terminare le linee, quando si sono incominciate, e a non intraprendere nuove costruzioni, se le prime non siano portate a compimento.

Io sono perfettamente d'accordo con lui; e credo anzi di potere affermare che, con la parola e con lo scritto, nell'altro ramo del Parlamento propugnai sempre la stessa dottrina, quando combattevo la costruzione di tronchi distinti e separati. Debbo però avvertire l'onorevole Vigoni che, a parer mio, Egli è caduto in grave errore quando, parlando della linea direttissima fra Roma e Napoli, diceva che con la linea medesima, non si sarebbe avuto che un guadagno di tempo nel percorso di quindici a venti minuti.

Ora io credo che l'onorevole Vigoni s'inganni a partito. Quando sia costruita la vera linea direttissima fra Roma e Napoli, io non dubito che si potrà percorrere tutta la linea in tre ore e mezza all'incirca. (*Commenti*). Dico tre ore e mezza perchè si tratta di una linea di 217 a 220 chilometri, che corre sopra un terreno piano, senza difficoltà di nessun genere, con pendenze che al più arrivano al sette per mille; e quindi ognuno intende che, sopra una linea in tali condizioni si può benissimo, come suol dirsi, divorare la via, e percorrere sessanta o sessantacinque chilometri

all'ora, per arrivare da Roma a Napoli in tre ore e mezza.

Questa, onorevole Vigoni, è una considerazione per me, e certamente anche per lei, e per molti altri, di grande importanza. È dal momento che noi siamo in presenza di una legge la quale disponeva che questa linea si uovesse aprire all'esercizio nel 1886, parmi equa la domanda che i on si siano concessi in modo da potere aprire all'esercizio la linea nel 1898, come credo, che il Governo non abbia mostrato soverchia compiacenza quando stimò di poter fare questa concessione. (*Commenti*).

L'onorevole deputato Del Giudice mi fece alcune raccomandazioni, ed in termini cortesi si rivolse a me per sapere quando verrà la volta che si dia mano alla costruzione di certi 126 chilometri della strada che corre da Eboli a Reggio, dei quali si è parlato altra volta. Egli mi chiedeva di poi, che ne avverrà degli impiegati straordinari occupati nella costruzione delle ferrovie, e raccomandava a me che a costoro si usi il miglior trattamento possibile, specialmente a quelli che dallo Stato vennero posti a servizio delle Società. La stessa raccomandazione in termini altrettanto incalzanti mi faceva oggi l'onorevole Pantano.

Francamente, o signori, il voler credere che lo Stato possa tenere costantemente a proprio servizio così grande numero di impiegati per i quali paghiamo attualmente la non piccola somma di oltre sette milioni all'anno, sarebbe una vera illusione, e lo inteneranno di leggieri gli stessi preopinanti. Anzi, ancora quando lo Stato non debba più pensare alle linee che formano il soggetto delle convenzioni sottoposte ora al voto della Camera, è ben chiaro che la sorveglianza sarà molto meno attiva, e quindi non avremo più bisogno di tutto il personale, che abbiamo presentemente in servizio.

Per la qual cosa, se io dicessi parola la quale suonasse impegno che si conserveranno non solamente tutti quegli impiegati straordinari che abbiamo, ma che si prenderanno al soldo dello Stato anche tutti quegli altri che sono presentemente a servizio delle Società, direi cosa che non troverebbe riscontro nei fatti. Affermo piuttosto che si farà una cernita dei migliori, e che questi migliori saranno conservati o portati a servizio dello Stato. È questa la sola cosa che io posso dire in proposito, e soggiungo che procederò con grande temperanza, e con vivo desiderio di venire in soccorso di quegli infelici i quali pure, io lo riconosco, hanno il diritto di ricevere dallo Stato un trattamento equo ed onesto. Dire di più non posso, e la Camera sa che io non dico se non quello che penso, e che posso mantenere.

L'onorevole Del Giudice non si è mostrato abbastanza contento, almeno così mi è parso, di ciò che si è fatto finora per alcuni tronchi della Eboli-Reggio. Una fatale forza, diceva egli, pesa su questa ferrovia; le promesse fatte da molto tempo non si sono avverate mai; ed oggi, ad un anno di distanza, molta parte di quella linea aspetta ancora di essere appaltata.

È vero, onorevole Del Giudice; è perfettamente esatto quello che Ella dice, come è anche esatto, almeno fino ad un certo punto, che i deputati, abbiano una certa tale quale responsabilità di fronte agli elettori. Dico fino ad un certo punto, perchè è una teoria intorno a cui vorrei fare qualche riserva; ma se può discutersi la responsabilità dei deputati, è certissima la responsabilità del ministro che deve determinare i prezzi ed i corrispettivi che formano la base delle aste; in forma specialmente di licitazione privata.

A questo proposito dirò che non consento del tutto nell'opinione dell'onorevole Pantano. Io credo che vi sia molto del buono nel metodo dei contratti a *forfait*: ma è altrettanto vero che prima di stipulare un contratto a prezzo fatto, il Governo deve bene assicurarsi di quello che fa, e fare esaminare i progetti molto accuratamente, affinché non avvengano quei gravi inconvenienti rammentati dall'oratore nel suo precedente discorso.

Ma tornando all'onorevole Del Giudice vuole egli sapere perchè, fino ad ora non si è appaltata la costruzione di quei 126 chilometri di strada dei quali egli parlava nella seduta di ieri? La ragione è semplicissima; il Governo ha fatto procedere ad

una nuova revisione delle stime che si erano preparate, e per parecchie ragioni, fra le quali codesta che si sono date nuove istruzioni, ne è venuto questo fatto, che sopra le prime previsioni si è verificato un ribasso nei prezzi del 38 per cento.

Del Giudice. Non poteva essere diversamente.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non sono interamente dell'avviso dell'onorevole Del Giudice. La diversità proviene principalmente da ciò, che alcune opere non si sono ritenute così necessarie, come prima le credeva la Società che ha fatto procedere a questi studi.

Ora in seguito a questo nuovo esame dei progetti, ci siamo persuasi che una grande economia si poteva fare non solo nei prezzi, ma anche nelle opere, ed è per questa ragione, che sopra le prime stime si è avuto un ribasso, che arriva, come ho detto, al 38 per cento.

Presentemente, le stime sono rivedute, ed io spero che in un termine non maggiore di 15 giorni la cosa sarà portata direttamente avanti ai corpi consultivi dello Stato per procedere di poi agli incumbenti della licitazione privata. Ad ogni modo, se qualche indugio vi è stato, io sono convinto che lo stesso onorevole Del Giudice, così equo come è, e così amante del bene pubblico, anzichè dolersene, se ne consolerà, pensando che l'indugio avrà portato allo Stato un beneficio di qualche decina di milioni.

Qualche risposta io debbo ancora all'onorevole Buttini, il quale, se ben ricordo, mi domandava due cose: come il Governo intenda di portarsi verso la Società quando, nel termine convenuto, non presentassero i progetti, avvegnachè dal giorno soltanto in cui i progetti si presentano, decorre il termine per la costruzione delle strade.

A questo riguardo, non ho che a rispondere quello che egli già supponeva; che noi, cioè, stando in tema di diritto comune, qualora le Società non adempissero agli obblighi assunti, le chiameremo in giudizio per obbligarle a fare il loro dovere e chiederemo quello che mi pare gli uomini di legge chiamino *id quod interest*, cioè la rifusione dei danni derivanti dalla inosservanza del patto.

L'onorevole Buttini mi domandava altresì, se noi intendevamo tener fermo il disposto dell'articolo 219 della legge sui lavori pubblici, che stabilisce certe norme per l'ubicazione delle stazioni. A questo riguardo, non ho altro a dirgli, senonchè il Governo non dubita affatto, che quell'articolo debba ricevere la piena ed intera sua esecuzione; come è altrettanto certo che il Governo non può e non deve approvare alcuna variante, se non quando si verificassero i casi previsti dall'articolo 6, se non cado in errore, delle Convenzioni; il quale dice che le varianti si concedono allora soltanto, quando abbiano per oggetto di migliorare le condizioni della costruzione o l'esercizio di una linea, e non altrimenti. Spero quindi che queste mie dichiarazioni, basteranno a soddisfare l'onorevole Buttini, che ringrazio cordialmente delle buone cose, che ha voluto dire in favore della legge.

Ed ora mi rimane a dire qualche cosa ancora all'onorevole Pantano.

Egli ha manifestato il dispiacere, che da lunghi anni non si siano pubblicate relazioni sullo andamento del servizio ferroviario; ed ha espresso desiderio che, in avvenire, si provveda a ciò. Se l'onorevole Pantano fosse stato presente nel giorno in cui ebbi l'opportunità di rispondere all'onorevole Gabelli su questo argomento, avrebbe inteso che, a mia volta, ho deplorato la mancanza di queste relazioni, ed affermai allora che una relazione sul lavoro compiuto in questi ultimi anni sarà presentata in tempo non lontano, perchè già da tempo furono impartiti gli ordini necessari, per allestire questo documento.

L'onorevole Pantano poi si è rivolto a me, per farmi avvisato che le promesse date l'anno scorso non si erano mantenute, nella parte che riguarda i mutamenti da introdurre nella legge di contabilità, per agevolare alle Società cooperative il mezzo di adire agli incanti, ed ha speso la sua fervida e sempre eloquente parola a dimostrare, che sarebbe molto bene, che qualche cosa si facesse, anche in occasione di questa legge, per migliorare le condizioni di queste Società.