

degli interessi militari che vogliono essere particolarmente tutelati e meritano tutta la sollecitudine del Parlamento. Difatti da un documento che fa parte degli atti della Commissione del 1882, apparisce manifesto come il Ministero della guerra assegnasse a questa linea il carattere più spiccato di una ferrovia d'interesse militare.

Già la Commissione potrà rendermi ragione di ciò che sto per dire. Anche, in questi giorni, interrogato il ministro della guerra quali fossero le linee di interesse militare contemplate nel disegno di legge che sta dinanzi alla camera, le quali meritassero uno speciale trattamento, assegnava, fra tutte, un posto distintissimo la linea Genova-Asti; ed egli lo poteva fare, perchè nel 1882 con lettera 26 maggio il ministro della guerra di quei tempi, l'onorevole Ferrero, così scriveva al presidente della Camera dei deputati: « Il Comitato di stato maggiore generale, allorchè fu riunito in Commissione sullo scorcio del 1881 per trattare di questioni relative alla difesa dello Stato, ebbe infatti ad occuparsi anche dell'argomento della progettata succursale dei Giovi, considerata nei due tracciati di massima fra i quali pendeva la scelta, quelli cioè da Voltri ad Alessandria per la valle dell'Orba, e da Genova a Busalla risalendo il Bisagno ».

Per soddisfare alla richiesta che forma oggetto della pregiata nota di V. E. segnata in margine debbo limitarmi a dare comunicazioni del parere che, sull'argomento di cui trattasi, il Comitato ebbe ad emettere il quale è il seguente:

« La Commissione crede che nell'interesse militare sia molto utile la ferrovia da Voltri ad Alessandria per la valle dell'Orba, e che questa ferrovia sia preferibile alla succursale Genova Busalla per la valle del Bisagno ».

Io spero adunque che meglio edotto dalla importanza militare di questa linea l'onorevole Toscanelli non vorrà insistere nella sua opposizione e deporrà cavallerescamente le armi.

Ed io mi auguro che da qui a nove o dieci anni (perchè credo bene che l'onorevole Toscanelli vorrà essere in vita allora, come spero di esserlo anch'io, *(Si ride)*) sebbene siamo tutti e due un po' vecchierelli quando sarà sciolto il voto delle provincie interessate, le quali contano una popolazione superiore di un terzo all'intera Toscana, noi ci troveremo insieme ad assistere all'inaugurazione di questa benedetta ferrovia se il Parlamento darà, come non dubito, i mezzi per portarla a compimento. *(Ilarità)*.

Restano due oratori ai quali dovrei rispondere, e molto lungamente, perchè i discorsi che essi hanno pronunciato hanno certamente una grande importanza. Intendo parlare dell'onorevole Arbib e dell'onorevole Pantano, i quali in quest'occasione si trovano appaiati per combattere il sistema delle Convenzioni.

Io comprendo l'onorevole Pantano, non comprendo l'onorevole Arbib.

Questo punto della questione, se venga concessa alla industria privata, o non piuttosto conservare allo Stato la costruzione delle sue ferrovie, è argomento gravissimo che, in questo momento, non credo di dover pigliare ad esame; si possono avere opinioni diverse ed opposte, ma credo che, in questa come in tutte le cose umane nulla vi sia di assoluto, e quindi un paese si trova nelle condizioni di credito e di finanza, nelle quali ci troviamo presentemente, non è buon consiglio quello di seguire rigidamente un determinato sistema, ma prima di risolvere, bisogna prender norma dei fatti che si impongono alle deliberazioni del Governo e del Parlamento.

Io non tratterò la questione della finanza; se crederà conveniente di farlo, c'è persona più competente di me, sopra questo banco, che ne saprà discorrere con singolare competenza.

Ciò posto io mi terrò contento di ripetere ciò che ho avuto occasione di dire altre volte; e siccome la stessa verità, detta una volta si può utilmente ripetere nei medesimi termini senza aggiunta di fiori retorici, domando licenza di ricordare semplicemente le cose dette in altro tempo a conforto delle proposte eclettiche, se vi

piace, che vi furono presentate dal Governo.

Nella relazione che precede questo disegno di legge, noi scrivevamo:

« O noi ci inganniamo a partito, o conviene mettere un freno ed un limite a questa continua emissione di titoli di Stato, e pur volendo che dentro un ragionevole periodo di tempo le promesse date al paese si convertano in realtà, si deve ricorrere ad altri mezzi, e fare appello ad altre forze, a tutte le forze che possono concorrere ad un medesimo fine, senza abusare soverchiamente delle risorse del credito.

« Desiderosi pertanto di uscire dal campo delle vuote teorie per entrare sovra quello dei fatti, non abbiamo esitato ad aprire trattative con la Società delle ferrovie Meridionali, perchè assumesse la costruzione e l'esercizio di alcune linee ferroviarie.

« La Camera giudicherà, se nelle circostanze presenti convenisse, e si potesse agevolmente ricorrere ad altre vie, con uguale sicurezza di pronto ed intero successo. Se da senno si dice di voler fare, bisogna ricorrere a tutte le forze vive del paese, perchè aiutino a risolvere il grande problema, ed oggi più che mai, innanzi alle urgenti necessità di nuove emissioni di titoli di Stato per soddisfare le passività già conosciute, appare manifesta la convenienza di mettere a profitto il credito e le attitudini delle grandi Compagnie ferroviarie, col vantaggio incomparabile di poter misurare di un tratto, ora e poi, tutta l'estensione degli impegni che lo Stato si assume ».

Brevi parole sono queste, ma sono tali che rendono interamente il mio pensiero e quello del Governo.

Nel momento presente noi non crediamo possibile ricorrere, in più larga scala, alla risorsa del credito. In questi primi quattro anni noi dobbiamo provvedere, in gran parte, a quei 550 milioni dei quali vi ho detto che occorre il bisogno, per ultimare le linee che sono in costruzione. Ora io mi rivolgo alla coscienza degli onorevoli deputati, e domando loro, se sia cosa possibile, se sia conveniente, che durante questi quattro anni, nei quali i nostri bilanci sono già aggravati di una spesa che eccede i 500 milioni, inscrivere ancora in bilancio una somma di qualche riguardo, per provvedere alle nuove costruzioni. Questa è la considerazione capitale che ci ha mosso; dinnanzi ad una simile condizione di fatto, e davanti al desiderio di arrivare alla pacificazione degli animi, che è supremo desiderio nostro, io vi domando, o signori, se noi avessimo una vera e propria libertà di scelta, e se fosse praticamente possibile che alla costruzione di tutte le sedici ferrovie sovra delle quali non si sono incominciati i lavori, si provvedesse direttamente per opera dello Stato.

Gli onorevoli Arbib e Pantano hanno detto ed il secondo ha ripetuto ciò che ha detto molte altre volte, che è una fatalità che lo Stato debba sempre piegare davanti all'esigenza dell'alta corte bancaria; e che lo Stato non è, ma si dimostra qualche volta il mancipio dei grandi capitalisti che sfruttano il lavoro dei poveri operai.

In verità, signori, io non credo di aver bisogno di prosciogliere il Governo da questa accusa; credo tuttavia che sia dover mio il dimostrare, che i corrispettivi delle Convenzioni non sono affatto esagerati, come è stato detto, senza addurre le prove.

Bisogna che noi ci accingiamo a dimostrare, che il Governo è stato severo custode degli interessi dello Stato, e che non si è lasciato prendere la mano da veruna Società, e non ha permesso, come ha accennato l'onorevole Arbib, che le Società ci dettassero esse stesse gli articoli delle Convenzioni ».

Arbib. Non ho detto questo.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. quindi affermo che noi non abbiamo ceduto, e non piegheremo mai. Se le Società fanno il loro interesse, e lo devono fare, il Governo doveva essere e fu altrettanto ed egualmente sollecito, perchè gli interessi dello Stato fossero dicevolmente garantiti.

Vediamo pertanto che cosa ha fatto lo Stato, e sarà questa la miglior risposta che potremo dare alle censure che ci vennero mosse dagli onorevoli preopinanti.

Io, o signori, non mi attenderò di dire

che le Convenzioni stipulate con le Società contengono patti infinitamente favorevoli allo Stato. Noi non abbiamo mai avuto questa pretesa, ed io darei prova d'ingenuità se volessi dimostrare alla Camera, che le Società si sono accostate al partito di accettare Convenzioni che potessero tornare a loro danno.

A me basta dimostrare che il Governo ha fatto il suo dovere. Prima di tutto affermo che ministro laico come sono, ho dovuto circondarmi dei lumi e dei consigli delle persone più competenti che siedono nei consigli del Governo, e per di più dei lumi e dei consigli di persone autorevoli che stanno fuori dell'amministrazione. A me, ammaestrato da una dolorosa esperienza di 15 mesi di Governo, non parvero poi, e non paiono spregevoli le concessioni che abbiamo ottenute nelle trattative lunghe e laboriose che si sono tenute con le Società, specialmente con la Società delle ferrovie Meridionali.

E posso anche affermare, che quando piacesse scendere a dimostrazioni ed a confronti fra i patti dell'oggi e le Convenzioni stipulate in altri tempi, i confronti e le dimostrazioni tornerebbero tutte a beneficio delle Convenzioni attuali.

E diffatti l'onorevole Commissione mi renderà questa giustizia, che io non ho esitato un istante a comunicarle tutti i pareri del Consiglio superiore, non solo, ma tutti i pareri avuti dagli ispettori del Genio civile intorno al costo delle ferrovie che formarono il soggetto delle attuali Convenzioni.

Io so bene che vi è una scuola la quale insegna a dubitare, e dubitare sempre di ciò che si fa negli uffici del Governo; e non sarebbe questa la prima volta che, in quest'aula, avessi udito mettere in dubbio, ed in sospetto, persino, la parola degli ingegneri del Governo, per sostituire la propria, che non è sempre la migliore.

Oggi, per esempio, l'onorevole Pantano ha fatto le sue meraviglie, che un ingegnere del Genio civile, in pochi giorni, abbia potuto portare giudizio di 437 chilometri, cioè del costo approssimativo, anzi del costo vero di tante linee che misurano questa lunghezza. Ma l'onorevole Pantano è caduto in grande errore, se crede che il lavoro, che venne affidato ad un ispettore del Genio civile, fosse il risultato...

Pantano. Ho detto in breve tempo.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. di studi fatti in questi giorni dallo ispettore stesso o da altri.

No, onorevole Pantano, le cose corrono diversamente, molto diversamente.

I progetti presi ad esame erano già stati sottoposti, nella massima parte, al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questi progetti, alcuni dei quali sono definitivi, erano stati esaminati da diversi ingegneri e non solamente da uno; e non è nel giro di pochi giorni che questo ispettore, che sarebbe veramente la fenice degli ispettori, si è posto in grado di esprimere un avviso veramente serio intorno al costo delle linee delle quali si è discusso.

Dal canto mio, quando posso dire di aver ricorso ai lumi ed ai consigli dei migliori e più provetti ingegneri del Governo, credo aver fatto il debito mio, e mi sento tranquillo in coscienza se pigliando per base questi pareri, mi sono ingegnato per ottenere le migliori condizioni dalle Società esercenti.

Ho sentito parlare di medie, che si sono fatte per dimostrare che i corrispettivi pattuiti sono a tutto beneficio delle Società, e perciò a danno dello Stato.

Io non ho veramente una gran fede in queste medie, sul costo delle ferrovie.

Altra cosa è una ferrovia di montagna, altra cosa è una ferrovia di pianura. Altro è un piccolo tronco di ferrovia, come quello della Valsavoia-Scordia, altro è tutta la ferrovia Valsavoia-Caltagirone.

Altro è un piccolo tronco della Siracusa-Notò, altro è l'intera linea, dove ci sono gallerie difficili e di una lunghezza superiore, se ben ricordo, a 2400 metri.

Ma poichè si è ricorso alle medie, io credo di poter affermare che le medie sono tutte a beneficio della mia tesi. E di vero, io mi son fatto un dovere di sottoporre all'esame della Commissione parlamentare un quadro che esprime il costo totale chi-

lometrico di 2815 chilometri di ferrovie, già costruite e parte in costruzione. La media che n'è uscita fuori è di 409,000 lire a chilometro. Or come il costo delle linee che si concedono in costruzione alle Società corrisponde ad una media chilometrica di lire 374,000, non ho bisogno di mostrare da qual parte trabocchi la bilancia. Che d'altronde la cosa stia in questi termini non abbiamo bisogno di dimostrarlo con grandi ragionamenti, poichè basta una semplice operazione aritmetica a mettere in chiaro che le nostre linee ci hanno costato e ci costeranno in media assai più di 374,000 lire per chilometro. Difatti se voi moltiplicate 4484 chilometri di strada in costruzione diretta dello Stato o concessi per l'esercizio e per la costruzione alle Società esercenti, vedrete, che ne uscirà fuori un totale di lire 1,670,000,000 che sarà pur troppo e sensibilmente oltrepassato alla prova.

Se guardiamo alle medie, rimane adunque dimostrato che il prezzo convenuto in lire 374,000 lire a chilometro per ferrovie comprese nelle Convenzioni è di gran lunga inferiore a quello che rappresenta il costo delle ferrovie in costr. ne diretta dello Stato.

Nè credano gli onorevoli avversari che poco o nulla siano ottenuti dalle Società nelle trattative che sono intervenute prima di stringere i contratti. Io tengo sott'occhio un quadro, che metto a disposizione della Camera, dal quale risulta che le riduzioni ottenute sui preventivi della Società Adriatica corrispondono ad una media dell'11,05 per cento; siccome sui preventivi della Società Mediterranea la riduzione consentita ascende al 9,80 per cento. Abbiamo dunque in media una diminuzione del 10 e mezzo per cento all'incirca, la quale acquista una importanza molto maggiore, se si tien conto di altri segnalati benefici che le Convenzioni, arrecheranno allo Stato. E valga il vero. Le società assumono sopra di sé l'alea di trovare il capitale necessario per le costruzioni, e gli onorevoli miei avversari vorranno consentire con me che questo non è piccolo vantaggio. Ma v'ha di più. Le Società concessionarie hanno assunto sopra di sé tutte le conseguenze delle costruzioni vale a dire, le spese di qualunque natura per la buona manutenzione e conservazione delle strade, e per tutte le opere, che altrimenti dovrebbero andare a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali. Questo, o signori deputati, è tale beneficio per lo Stato che non si può abbastanza apprezzare e dovrebbe disarmare i più ostinati avversari, poichè mette al coperto l'amministrazione da tutte le sorprese, compagne inevitabili degli appalti, che si fanno nelle condizioni ordinarie.

Noi abbiamo trattato liberamente, in tutta la pienezza delle nostre convinzioni, col l'intera consapevolezza della nostra responsabilità, e crediamo di avere ottenuto patti abbastanza equi, poichè l'onorevole deputato Toscanelli, che io nomino con grande compiacenza, nella seduta di ieri dichiarava che Convenzioni migliori di queste non si erano mai stipulate in passato.

Ma questo, o signori, non basterebbe ancora. Io desidero addurre altri fatti che dovranno persuadere gli onorevoli miei avversari che questa volta i corrispettivi intesi colle Società riposano sopra dati di fatto, che furono minutamente vagliati e discussi.

Nessuno di voi potrebbe mettere in dubbio che il numero e l'importanza delle gallerie e dei viadotti (vale a dire le opere d'arte più costose) che occorrono nella esecuzione delle linee ferroviarie, debbano essere prese principalmente in esame per giudicare della moderazione dei prezzi, sovra dei quali sono determinati i corrispettivi.

Questa è tale affermazione che non mi pare possa esser contraddetta da veruno in quest'Aula.

Orbene, voi sapete che i 437 chilometri di strada, che deve costruire la Società delle Meridionali, furono valutati, nelle trattative, per 155 milioni di lire, escluso l'importo del materiale metallico di armamento. Ma convien pure che sappiate, che su questi 437 chilometri di ferrovia si avranno viadotti di uno sviluppo complessivo di 9,680 metri, e gallerie lunghe, in complesso, metri 71,945.

Avremo, così in totale, fra gallerie e viadotti, circa 81 chilometri e mezzo sopra 4,7, cioè 187 metri di galleria e di viadotto su mille metri di strada in costruzione.