

L'ufficio VI ha considerato questo fatto, e considerato che in realtà le liste elettorali, per quanto possano essere state falsate od alterate, sono cosa giudicata e non possono entrare in questo momento sotto la competenza della Camera, l'ufficio VI, io diceva, per queste considerazioni, senza conoscere la gravità delle reclamazioni fatte dagli elettori del collegio di Acerenza, mi ha dato l'incarico di proporvi la convalidazione di questa elezione.

(La Camera approva.)

PRESENTAZIONE DI DUE PROGETTI DI LEGGE:
1° PER FACOLTÀ DI RIESPORTAZIONE DEI DEPOSITI DOGANALI DI NAPOLI E PALERMO; 2° PER LA COSTRUZIONE DI UN PONTE SUL PO NELLE VICINANZE DI CREMONA.

PRESIDENTE. Il signor ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

BASTOGI, ministro per le finanze. Ho l'onore di presentare alla Camera un disegno di legge per dare ai depositi doganali di Napoli e di Palermo la facoltà di riesportazione.

Ho pur l'onore di presentare una proposta di legge per la costruzione d'un ponte di chiatte sul Po in vicinanza di Cremona e l'autorizzazione d'un diritto di pedaggio a favore di una società.

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di queste due proposte di legge, le quali saranno stampate e distribuite.

MASSARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSARI. Vorrei pregare la Camera ad ordinare l'urgenza del primo dei disegni di legge testè presentati dal signor ministro delle finanze.

Questa proposta di legge si riferisce agli interessi commerciali di due importantissime città del nostro regno, Napoli e Palermo. Quindi credo che la Camera non avrà difficoltà di acconsentire alla mia domanda.

MACCHI. Chiedo di parlare.

Pregherei la Camera, a rischio d'abusare della sua compiacenza, di decretare d'urgenza anche il secondo disegno di legge testè presentato. (*Movimenti*)

Il signor ministro dei lavori pubblici è convinto al pari di noi, ne sono sicuro, della somma urgenza di questo ponte sul Po, il quale verrà finalmente a togliere quella specie di sequestro nel quale la provincia e la città di Cremona furono finora condannate.

PRESIDENTE. Non ho difficoltà di mettere ai voti le due domande d'urgenza, sebbene al punto in cui siamo tutto sia d'urgenza. (*Si ride*)

Se non vi sono opposizioni, i due disegni di legge presentati dal signor ministro delle finanze s'intenderanno dichiarati d'urgenza.

(Sono dichiarati d'urgenza.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA FERROVIA ARETINA.

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno il seguito della discussione sul disegno di legge per la concessione della strada ferrata da Firenze ad Arezzo.

È ancora aperta la discussione generale.

Il deputato Jacini ha facoltà di parlare.

JACINI. La relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge di cui ci occupiamo attribuisce a me di aver coltivato il progetto di una ferrovia di comunicazione tra il bacino dell'Arno e l'Adriatico, la quale, partendo da Firenze e passando per Arezzo, sbocchi sulla linea Ancona-Roma. La medesima relazione attribuisce a me pure di aver dato incominciamento ai negoziati colla compagnia livornese, onde tradurre in atto quel pensiero.

La cosa è perfettamente esatta. Io, per verità, non giunsi sino al punto di poter stipulare un contratto; io non condussi le trattative a compimento stante qualche divergenza di opinione insorta fra me ed i rappresentanti della compagnia in merito ad alcune clausole che io avrei voluto meglio definite. Perciò non spetta a me alcuna responsabilità legale del presente disegno di legge, e molto meno poi nelle singole clausole che esso racchiude. Per altro è fuori di dubbio che, se non spetta a me alcuna responsabilità legale, me ne spetta una morale, per aver io iniziato l'affare. Quindi, fintanto che la discussione rimase circoscritta intorno al merito delle singole stipulazioni del contratto, io ho creduto non necessario di prendere la parola; ma quando l'onorevole deputato Michellini si fece a contestare ricisamente l'utilità di tale linea, e si fece a dimostrare che essa non era altro che una superfluità, per così dire, ho creduto che non mi fosse più possibile il tacere, tanto più che ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici, dopo aver date ampie spiegazioni e risposto ai vari appunti che gli erano stati mossi, con tutta ragione soggiunse che in conclusione egli aveva presentato alla Camera un progetto di legge relativo ad un contratto che io aveva iniziato allorchè era ministro dei lavori pubblici, che il conte Di Cavour aveva stipulato e sottoscritto, e che perciò egli poteva benissimo fornire le spiegazioni richieste, ma che riguardo al merito della linea, egli non credeva assumere per sè la completa responsabilità. Dunque la Camera mi scuserà se, malgrado la discussione che si è già molto prolungata, io credo necessario d'adempiere ad un debito soggiungendo qualche parola.

Già da molto tempo era sentito assai vivamente il desiderio e il bisogno d'una comunicazione ferroviaria fra la Toscana e l'Adriatico. Ma, fintantochè i confini del regno rimanevano quali erano ancora l'anno scorso in questi giorni, onde attuare una simile comunicazione era mestieri praticare un apposito passaggio attraverso gli Apennini.

Ora l'esperienza c'insegna, l'esperienza dei Giovi, della Porretta, di Fossato, che, dovunque si voglia tentare di superare la catena degli Apennini con ferrovie, si presentano più o meno gravi difficoltà tecniche, si va incontro a dispendi assai rilevanti. Il progetto d'una tale ferrovia pertanto implicava l'idea d'un costo enorme. Malgrado ciò, non dico che non si sarebbe dovuto fare, ma osservo solamente che senza dubbio essa presentava la prospettiva di un dispendio enorme.

Ma l'annessione al regno delle Marche e dell'Umbria fece sì che venisse a trovarsi entro i confini del regno una ferrovia in costruzione da Ancona a Roma, per uso speciale della quale si stava già attuando, anzi quasi già ultimando un apposito passaggio degli Apennini a Fossato. Approfittare dunque di questo passaggio degli Apennini già in corso d'attuazione e situato nella direzione che, relativamente alla Toscana, è rivolta al nostro porto principale sull'Adriatico, il porto d'Ancona, doveva naturalmente presentarsi come la idea più pratica, come quella che implicava minori dispendi e quindi minori difficoltà. Per altro tale congiunzione, considerata isolatamente, era troppo piccola impresa perchè