

## CONTINUAZIONE DELLA TORNATA DEL 13 LUGLIO 1861

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE RATTAZZI.

**SOMMARIO.** *Relazione sopra lo schema di legge per abrogazione di decreti del Governo parmense. — Continua la discussione del progetto di legge relativo alle ferrovie calabro-sicule — Il deputato Petruccelli sostiene il suo emendamento, per la strada del Tirreno, ed è combattuto dal deputato Allievi relatore, e dal deputato Plutino che propugna la via del Jonio — Il deputato Musolino discorre in appoggio dell'emendamento Petruccelli — Proposta del deputato Mazziotti — Entrambe sono rigettate — Il deputato Bruno ritira la sua — Approvazione della convenzione come fu emendata dalla Commissione — Emendamenti dei deputati Valerio e Trezzi al capitolato, approvati — Approvazione dell'art. 1 del progetto, emendato — Emendamento del deputato Boggio all'art. 3 — Incidente sull'ordine della discussione — Approvazione dell'articolo 2 — Modificazione del deputato Lanza all'articolo 3 — Emendamento del deputato Boggio, non appoggiato — Approvazione dell'articolo. — Discussione del disegno di legge per la costruzione di una ferrovia da Chiusi a Orte — Considerazioni e voti del deputato Michelini — Emendamento del deputato Valerio al capitolato, ammesso — Emendamento del deputato Lanza Giovanni alla convenzione, oppugnato dai deputati Susani, relatore e Valerio e dal ministro per i lavori pubblici, e rigettato — Approvazione degli articoli e dei due progetti discussi. — Presentazione di due disegni di legge del ministro dei lavori pubblici per l'approvazione di una convenzione colla compagnia telegrafica di Malta, Corfù, ecc., e per la riforma postale — votazione ed approvazione dello schema di legge per l'abrogazione di decreti dell'ex-Governo parmense — Invio di petizioni domandato dal deputato Crispi. — Richiami del deputato Miceli relativi ad ufficiali (di nazione francese) combattenti nell'esercito meridionale — Avvertenze del ministro Peruzzi. — Domande del deputato Levi circa la legge per l'abolizione dei vincoli feudali in Lombardia e risposte del presidente. — Adunanza per la continuazione del Comitato segreto.*

La seduta è riaperta alle ore 2 pomeridiane.

### RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER ABROGAZIONE DI DECRETI DEL CESSATO GOVERNO PARMENSE.

**GRANDI.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul progetto di legge relativo all'abrogazione dei decreti del cessato Governo parmense del 18 dicembre 1825 e 24 gennaio 1826.

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata distribuita fra poco.

### CONTINUAZIONE DELLA DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO ALLE FERROVIE CALABRO-SICULE.

**PRESIDENTE.** Continua la discussione sulla concessione Adami.

Dietro deliberazione presa dalla Camera, in seguito alla proposta del deputato Lanza, non rimangono più a discutersi che gli emendamenti relativi al tracciamento della linea. Fra tutti gli emendamenti, non vi è che quello del deputato Petruccelli, che, a mio credere, riguarda il tracciamento della linea.

Il deputato Petruccelli ha facoltà di parlare per isvolgere il suo emendamento.

**PETRUCCELLI.** Non ho a dire che poche parole sull'emendamento che ho avuto l'onore di proporre.

Io stesso era propenso a sostenere, ed aveva nell'ufficio sostenuta la linea che propone oggi la Commissione. Presi poi delle informazioni dagli abitanti dei luoghi dove la linea deve passare, ed essi stessi con coscienza mi hanno detto che le difficoltà sul suo corso erano immense.

Fra le altre cose, il terreno che la linea dovrebbe seguire è attraversato da niente meno che sessanta corsi d'acqua, tra torrenti, torrentuoli e grosse fiumane (vi sono solamente sette od otto grandissimi). Questi fiumi non hanno neppur letto, per modo che si sarebbe costretti, direi quasi, a fare un ponte continuato da Taranto a Rossano.

Debbonsi poi questi fiumi arginare, e converrà far queste dighe lunga pezza dentro terra, acciocchè le acque non straripassero. Inoltre una parte del terreno, sul quale la linea dovrebbe essere tracciata, è terreno maremmano, e, prima di gettarvi sopra il tracciato della ferrovia, converrà palafittarlo, onde possa avere la strada una certa solidità. Ora tutti gl'ingegneri convengono che è meno costoso un chilometro di ferrovia aperto anche nella roccia, che un chilometro praticato in un terreno acquitrinoso.

Io non voglio pronunciare sulle difficoltà che si incontrerebbero, perchè non sono ancora studiati i due tracciati e non possiamo decidere *a priori*. Ma avverto che dalla parte del Tirreno si guadagneranno 80 chilometri; e su quanti? Su 370! Ebbene, guadagnare 80 chilometri su 370 mi par qualche cosa di stupefacente, e tale da consigliare senza equivoco di non andar ad aprire altra linea.

Non parliamo, ripeto, delle difficoltà del suolo, esse sa-