

a 40 milioni, ma tutto al più all'ammontare della sovvenzione che sarà dovuta pel 1869.

Debbò poi anche aggiungere che la società già a quest'ora ha saldato quasi interamente ogni altro suo debito verso lo Stato, ed intanto mercè questa anticipazione rimane assicurato, che nel luglio 1869 sarà terminata la congiunzione delle linee adriatiche colla città di Napoli.

Mi parve che questo risultato della convenzione fosse così importante, che io non ho esitato un momento ad assumerne la responsabilità.

Dice l'onorevole La Porta: ma voi dovevate portare questa questione dinanzi al Parlamento che era sul punto di essere convocato.

Ma il Parlamento non era ancora convocato, quando io presentai alla firma di Sua Maestà il decreto per approvare quella convenzione. E poi quand'anche fosse stato per essere convocato fra pochi giorni, io domando alla Camera se era possibile che nei primi giorni in cui si apriva il Parlamento, nelle condizioni politiche in cui si trovava il paese, gli si portasse innanzi una questione di strade ferrate e si potesse sperare che fosse discussa d'urgenza.

Ora, il sospendere i lavori di quella linea non solo ritardava una congiunzione di evidente necessità, ma metteva anche in qualche pericolo la posizione di una società che procede assai bene sia per la sua amministrazione, sia pel modo con cui vengono eseguiti i lavori.

BREDA. L'onorevole Chidichimo non comprende la sproporzione che c'è nell'ammontare della spesa per la garanzia d'interesse sopra alcuni tronchi di ferrovie in esercizio. Così pure egli non comprende la sproporzione che c'è tra il costo per le spese di costruzione di un tronco di ferrovia appartenente ad una società e quelle di un altro tronco di altra società.

È facile dare all'onorevole Chidichimo queste spiegazioni.

Siccome le garanzie sono determinate per legge, e non sono uguali per le varie società, così alle ferrovie meridionali, per esempio, fu applicata la sovvenzione di lire 22,000 al chilometro, mentre alle calabro-sicule fu applicata invece la sovvenzione chilometrica di lire 14,000, tali (se non erro) essendo le cifre fissate dalle rispettive leggi di concessione.

In quanto alla seconda parte, cioè al costo, l'onorevole Chidichimo dovrebbe sapere al pari di noi che le strade ferrate che attraversano la catena dell'Appennino e i principali suoi contrafforti costano di più che le strade ferrate che si conducono lungo la linea del Ionio, che si possono considerare quasi come strade di pianura.

Io credo che l'onorevole Chidichimo sarà soddisfatto di queste semplici spiegazioni, e lascio all'onorevole relatore della Commissione di rispondere al rimanente del suo discorso.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Nisco.

NISCO. Dopo quello che ha detto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rinuncio alla parola.

NERVO, *relatore*. Domando la parola per una spiegazione a nome della Commissione.

LA PORTA. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare per una dichiarazione.

LA PORTA. Il signor ministro dei lavori pubblici cerca di scambiare le carte in mano. (*Rumori a destra*)

Certo, o signori. Quando si dice che una Commissione di cui io faceva parte, mentre ne ho io in mano la relazione, quando si dice che quella Commissione aveva autorizzato il ministro dei lavori pubblici ad erogare cinquanta milioni... (*No! no! — Rumori a destra*)

Io me ne appello al resoconto.

CANTELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Perdoni: io ho detto che la Commissione respingeva il progetto di riscatto delle ferrovie, e perchè si continuassero i lavori invitava la Camera ad autorizzare il Ministero a spendere 53 milioni per proseguire per conto del Governo la costruzione delle strade ferrate. Questo è quanto ho detto.

LA PORTA. Ora il signor ministro dei lavori pubblici ha detto: *per conto del Governo*. (*Bisbiglio a destra*) Esaminiamo quell'articolo di legge. Esso dice:

« È attribuita al Governo del Re la facoltà di erogare nel periodo di quest'anno, e fino al limite massimo di 53 milioni, le somme che occorreranno per provvedere, serbate le forme prescritte dalle leggi in vigore, alla continuazione delle opere a cui non si adempie, o non si adempirà, dalle compagnie concessionarie delle ferrovie romane, meridionali, calabro-sicule, sarde e di Savona, che fossero già incorse o potessero incorrere nella decadenza prevista nei rispettivi atti di concessione. »

La Commissione diceva al Governo: se vi sono società che possano continuare ad esistere con propri elementi di vita, continuino pure; se non hanno mezzi, o incorrano nella decadenza, dichiaratele decadute, e vi autorizzo alla spesa necessaria per continuare i lavori nell'interesse dello Stato.

V'ha dunque una grande differenza fra quanto diceva la Commissione parlamentare e le anticipazioni fatte ed i sussidi accordati dal Ministero.

LAZZARO. Ha ragione.

LA PORTA. Ma non sono maravigliato di questo, perchè conosco il rispetto che ha il potere esecutivo per i voti della Camera. (*Rumori a destra*) Oh! sì, lo so; e forse, signori, se questi banchi sono deserti, n'è questa la cagione (*Nuovi rumori a destra*); poichè, quando il voto dell'opposizione parlamentare divenuta Maggioranza fu sperimentato inefficace, non vi può essere molta premura per le discussioni, non vi può essere fede per le istituzioni parlamentari. (*Susurro a destra*)