

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

quantochè in complesso non è dubbio che il profitto economico rappresenterà sempre un interesse tale da coprire tutti i sacrifici che possono essere sostenuti. Se non che per difesa del progetto di legge in genere anche gli argomenti finora adottati pro e contro potrebbero del tutto lasciarsi in disparte. Che origine infatti ha questo disegno di legge? Questo disegno di legge, o signori, non è che l'adempimento puro e semplice di un'altra legge che è quella del 28 agosto 1870. L'ultimo articolo della legge che porta questa data è scritto così:

« Il Governo del Re presenterà nella Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del regno e stabilire i mezzi per far fronte alla progressiva esecuzione dei relativi lavori.

« Saranno inoltre in detto progetto dichiarate le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari, e stabilite le condizioni per fissare la natura e l'entità dei sussidi a carico dello Stato.

« Vi saranno inoltre regolate le forme ed i modi per la costituzione dei consorzi comunali e provinciali allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee in cui sono interessati. »

E qui gli oppositori della legge potrebbero trovare molti argomenti contro i propri, ed in favore dell'attuale progetto di legge in genere, leggendo la detta relazione dell'onorevole Bonghi fatta in quell'epoca per una Commissione che si componeva in parti eguali di deputati delle due grandi divisioni della Camera, di *Destra* e di *Sinistra*. E mi piace di nominarli: quella Commissione si componeva degli onorevoli Lovito, La Porta, Nervo, Monti Coriolano, Salaris, Araldi, Morelli Donato, Manetti e Bonghi relatore.

Io mi compiaccio di nominare questi miei onorevoli colleghi, inquantochè, forse, dovrò valermi di qualche punto della loro relazione per fare qualche osservazione alle proposte della Commissione.

Adunque può benissimo discutersi la misura del sacrificio che noi potremo fare per estendere la nostra rete ferroviaria, ma non si può oppugnare il disegno di legge in genere, inquantochè, per farlo, bisognerebbe andar contro, non alla proposta di un ministro, di una Commissione, bensì ad una legge che ha precettivamente stabilita la traccia generale del disegno di legge in discussione.

Veduta l'origine, dirò così, virtuale del disegno di legge, che ha fondamento in una legge anteriore, ne seguirò ora la genesi per farmi poi strada ad entrare alquanto nell'esame del merito delle variazioni introdotte dalla onorevole Commissione. (*Ap-provazioni a sinistra — L'oratore s'arresta*)

PRESIDENTE. Vuol riposare?

BACCARINI. Mi permetta quattro o cinque minuti di riposo.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per cinque minuti.

IL DEPUTATO CORVETTO PRESENTA LA RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER IL CONDONO DEL DEBITO DI MASSA AI MILITARI CONGEDATI.

PRESIDENTE. Si riprende la seduta.

Prego gli onorevoli deputati di prendere i loro posti.

Invito l'onorevole Corvetto a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CORVETTO, *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per il condono dei debiti di massa ai militari della classe 1845 ed anteriori. (*V. Stampato, n° 184-A.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE DI STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. L'onorevole Baccarini ha facoltà di proseguire il suo discorso. (*Conversazioni — Molti deputati occupano l'emiciclo*)

Prego gli onorevoli deputati di far silenzio e di riprendere i loro posti.

BACCARINI. Messa adunque in sodo la legittimità dell'origine di questo disegno di legge, è ora prezzo dell'opera il seguirne lo svolgimento.

Il 27 marzo del 1873 il ministro di quel tempo, l'onorevole Devincenzi, presentava un disegno di legge che distingueva le ferrovie secondarie in due categorie; nella prima delle quali si comprendevano quei trochi che pongono in comunicazione con una ferrovia un capoluogo di provincia, un circondario, ovvero un porto; e si accordava per le linee di prima categoria una somma di 1000 lire per un periodo di tempo che non eccedeva i 35 anni. Con altra disposizione si concedevano alcune altre franchigie: ma quel disegno di legge perdette il suo carattere d'ordine generale in quanto che venne poi limitato alle linee delle provincie venete, o meglio del consorzio interprovinciale. Sette di quelle strade furono costruite a quelle condizioni, e si trovano già totalmente in esercizio, perchè mi pare che l'ultima sia stata aperta all'uso pubblico dall'onorevole Gabelli medesimo, che ne diresse la costruzione, poche settimane addietro. Il primo passo che fu