

ma mi permetta che noi scegliamo persona di nostra maggior fiducia.

Nofri. È il De Nava che lo ha detto.

Ronchetti, sottosegretario di Stato per l'interno. Ecco perchè io non credevo di aver lasciato alcuna lacuna a questo riguardo, quando nel mio discorso non risposi all'accusa fatta al De Nava di aver mal condotta l'inchiesta.

E mi fermo qui, perchè mi pare proprio inutile di dire, che è per lo meno audace il lasciar anche balenare il dubbio che i processi di Brescia a carico del Casilli, siano Affermando semplicemente che il De Nava è una persona seria, credevo di avere esclusa la famosa conversazione del Casilli col relativo miraggio della immunità dai processi di Brescia.

stati quasi processi, più o meno istruiti o esumati per compiacenza verso il questore di Torino; e non occorra di darne una dimostrazione! (*Approvazioni*).

Presidente. E' esaurita così quest'interpellanza.

Verrebbe ora l'interpellanza dell'onorevole Spagnoletti al ministro di agricoltura, industria e commercio; ma, non essendo presente l'onorevole ministro, l'interpellanza rimane nell'ordine del giorno e vien differita all'altra seduta.

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per presentare un disegno di legge.

Balenzano, ministro dei lavori pubblici. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per autorizzazione della spesa di lire 1,000,000 per lo spostamento del Canale della Botte al Passo Canne in Provincia di Bologna.

Prego la Camera di volerlo deferire all'esame della Giunta generale del bilancio.

Presidente. Dò atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge. L'onorevole ministro chiede che esso sia inviato alla Giunta generale del bilancio. Se non vi sono osservazioni in contrario, la proposta dell'onorevole ministro si intenderà approvata.

(*E approvata*).

Si riprende lo svolgimento delle interpellanze.

Presidente. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Maiorana al ministro dei lavori pubblici « sulla necessità di aumentare il sussidio chilometrico alle ferrovie da costruirsi dall'industria privata. »

L'onorevole Maiorana ha facoltà di svolgerla.

Maiorana. La Camera ricorderà uno dei più notevoli incidenti che si svolsero nella scorsa estate, durante la discussione del disegno di legge per le ferrovie complementari.

Un emendamento, firmato da oltre cento deputati di ogni parte della Camera, dall'onorevole Turati all'onorevole Lacava, proponeva che la misura massima del sussidio chilometrico alle ferrovie da costruirsi dall'industria privata fosse portata a sette mila lire. L'onorevole ministro Balenzano, nel rispondere all'onorevole Lacava, che a nome di tutti i firmatari svolse questo emendamento, e nel rispondere anche ad altri deputati, fra i quali io stesso, che toccarono il medesimo argomento, disse di non poter dare una promessa, ma un affidamento. Questo mi è caro di richiamare oggi, e per evitare equivoci ho voluto notare le parole precise dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli disse testualmente: « Ritengo convincimento di tutti noi che vi sieno delle strade, le quali, benchè non iscritte nelle leggi del 1879 e 1888, meritino riguardi maggiori di alcune che si trovano già ad essere iscritte. Per cui a me pare che di questa condizione speciale è doveroso che il legislatore si occupi, ma di proposito e con altra legge. »

Ho voluto ricordare, dico, le parole dell'onorevole Balenzano, perchè sono sicuro che egli, nella risposta che sarà per dare alla mia interpellanza, rievocherà la propria coerenza di fronte alle dichiarazioni precedenti. Ed appunto perciò domando all'onorevole ministro se non creda giunto il momento di presentare quella proposta speciale che egli nella scorsa estate accennò.

La questione invero ha un'estrema importanza di ordine economico e, permetta la Camera che io aggiunga, di ordine giuridico.

Per dimostrare l'importanza di ordine economico non dico che poche parole; anzi potrei farne a meno, poichè lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, quando presentò il disegno di legge per le ferrovie complementari, riconobbe che, oltre delle linee tassativamente previste nelle leggi del 1879, 1888 e successive, ancora altre sono indispensabili per poter risolvere non già tutto intiero il problema ferroviario italiano, ma alcuni dei più essenziali elementi del problema medesimo.

Anzi di ciò rendo larga lode al ministro per quel che si riferisce alla Sicilia ed all'Italia meridionale del continente; egli, nella stessa relazione, accenna nominativa-