

pitale doppio di quello che sarebbe realmente speso nella strada.

Queste, o signori, sono le considerazioni che io ho creduto di esporre alla Camera, per dimostrare come non sussiste l'appunto fatto dal signor ministro alla mia proposta, che fosse contraria agl'interessi dello Stato.

Molte voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Metto ai voti la chiusura della discussione generale, ben inteso che rimarrà al relatore la facoltà di parlare per l'ultimo.

(La chiusura è approvata.)

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione sul progetto di legge concernente la costruzione della ferrovia aretina;

2° Discussione sul progetto di legge pel riordinamento delle tasse e de' dritti di marina;

3° E del progetto di legge riguardante gli stipendi dei commissari di leva;

4° Svolgimento della proposta di legge per l'istituzione di un portofranco a Napoli, del deputato Gabriele Maza.

TORNATA DEL 13 GIUGNO 1861

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE RATTAZZI.

SOMMARIO. Domande di urgenza di alcune petizioni — Avvertenze dei deputati Allievi e Susani circa alcune dichiarazioni del ministro pei lavori pubblici intorno a strade ferrate lombarde, e nuove spiegazioni del ministro — Convalidamento dell'elezione di Mola di Gaeta, dopo comunicazione di proteste per irregolarità elettorali. — Seguito della discussione del progetto di legge per concessione della ferrovia aretina — Riassunto del relatore Valerio in risposta agli oppositori, e contro la proposta Brunet — Nuove osservazioni del ministro pei lavori pubblici contro quella proposta — Emendamento del deputato Scarabelli — Emendamento del deputato Berardi Tiberio, combattuto dal relatore Valerio, e dai deputati Luzi e Michellini — L'emendamento è rigettato, e l'articolo 1° della Commissione è approvato — Emendamento Boggio al 2°, oppugnato dai deputati Valerio e Bonghi, e dal ministro per l'interno — Reiezione — Gli articoli 2° e 3° sono approvati — L'aggiunta del deputato Susani è respinta. — Domande del deputato Carutti circa le strade nella valle d'Aosta, e risposta del ministro pei lavori pubblici. — Votazione ed approvazione dell'intero schema discusso.

La seduta è aperta all'una e tre quarti pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

MASSARI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

7532. 21 comuni di Calabria Citeriore e i notabili dei comuni medesimi domandano lo stabilimento di una Corte di appello in Cosenza.

7533. I Consigli comunali di Montalto e di Torano (Calabria Citeriore) fanno istanza per la continuazione della strada militare delle Calabrie.

7534. Fago Costantino, capitano (Calabria Citeriore), si lagna di essere stato messo a riposo all'età di 49 anni, con soli ducati 14 al mese.

7535. Vari abitanti di Dorgali (Sardegna) invitano la Camera a non voler approvare il progetto di legge presentato dal ministro dell'interno intorno all'istituzione delle regioni.

7536. Faralla Giuseppe, di Napoli, esposti i servizi prestati alla causa nazionale, domanda di essere nominato ispettore di polizia.

7537. I Consigli comunali e le popolazioni di Mistretta, di Santo Stefano, di Camastia, di Reitano, di Motta di Affamo,

rappresentano la convenienza siano stabiliti in tutti i capoluoghi de' circondari della Sicilia i tribunali di prima istanza.

7538. Il gonfaloniere di Piombino, a nome del Consiglio comunale, chiede la restituzione delle terre dello stagno di Piombino, date da quella comunità al monastero di Santa Chiara fino dal 1595.

7539. Greco Vincenzq, di Rossano, provincia di Calabria Citeriore, chiede, in vista dei sacrifici fatti alla causa nazionale, un posto di controllore de' dazi indiretti o di delegato di sicurezza pubblica di prima classe.

7540. Il sindaco di Pastena, provincia di Terra di Lavoro, rappresenta le spese sopportate da quel comune dal 1848 al 1860, per somministrazioni fatte a truppe sotto il cessato Governo borbonico, domanda il rimborso delle medesime, da convertirsi nella costruzione di una strada rotabile.

7541. Parecchi abitanti di Pietrasanta fanno istanza per la emanazione di una legge, mercè della quale il confine tra il comune di Pietrasanta e quello di Montignoso venga restituito nei limiti entro i quali era tracciato innanzi l'esecuzione del trattato di Firenze 29 novembre 1844.

7342. Il Consiglio comunale di Reitano, provincia di Messina, reclama contro il progetto presentato dal ministro dell'interno, relativo all'istituzione delle regioni.

7343. Condoleo Antonino, del Pizzo, provincia di Calabria Ulteriore seconda, farmacista, domanda di essere indennizzato delle perdite sofferte, in conseguenza della distruzione della sua farmacia, che ebbe luogo nel 1848 per parte delle truppe borboniche.

7344. Il Consiglio comunale di Favara appoggia il progetto di legge del deputato Corleo, presentando una petizione identica a quella registrata al numero 7217.

7345. Il Consiglio comunale di Suelli,

7346. Il Consiglio comunale e vari cittadini di Mores, circondario e provincia di Cagliari, rivolgono istanza per l'istituzione in Sardegna di una banca di credito fondiario.

7347. Il municipio di Camerino, rappresentato da un'apposita Commissione, sottopone al giudizio della Camera alcune considerazioni, dirette alla costituzione di una nuova provincia della Marca Montana, composta dei mandamenti di Camerino, di Visso, di Caldarola, di Matelica, di Fabriano, di Sassoferrato.

MORETTI. Fra le petizioni oggi menzionate alla Camera havvi quella del Consiglio provinciale di Bergamo, la quale si riferisce alle petizioni presentate nella tornata di ieri, aventi per iscopo l'esecuzione della legge dell'8 luglio 1860, relative alle strade ferrate da Lecco a Treviglio, Crema e Cremona.

Siccome quelle petizioni vennero ieri dichiarate d'urgenza, io domando lo stesso per questa.

PRESIDENTE. Questa petizione, riferendosi allo stesso oggetto di altre già dichiarate d'urgenza, deve necessariamente essere compresa nella stessa deliberazione.

ALLIEVI. Avrei desiderato di domandare uno schiarimento al ministro dei lavori pubblici a proposito di questa petizione, perciò prego il signor presidente, se lo stima opportuno, di riservarmi la parola per quest'oggetto quando sarà presente il signor ministro.

MENICETTI. Colla petizione 7341, vari abitanti di Pietrasanta hanno domandato che sia ristabilita l'antica circoscrizione del territorio comunale, anteriore all'esecuzione del trattato di Firenze 29 novembre 1844.

Chiedo che questa petizione, secondo gli antecedenti della Camera, venga trasmessa alla Commissione incaricata di occuparsi della circoscrizione amministrativa del regno.

PRESIDENTE. Sarà trasmessa, secondo l'uso, alla Commissione di cui è caso.

RICCIARDI. Domando la parola.

Chiedo che sia dichiarata d'urgenza la petizione 6932, di Luigi Scalaberni, di Faenza, il quale indarno si rivolse al Governo francese e al Governo italiano per essere indennizzato per la chiusura forzosa del teatro *Segurana*, di Nizza, a lui appartenente.

(È ammessa d'urgenza.)

VALERIO. Io prego che sia pure trasmessa alla Commissione incaricata della verifica delle circoscrizioni territoriali la petizione 7347, la quale fu presentata dalla città di Camerino allo scopo di ottenere certe rettificazioni.

PRESIDENTE. Anche questa, giusta le precedenti deliberazioni della Camera, sarà trasmessa alla Commissione.

MUSOLINO. Io desidero di chiamare l'attenzione della Camera sulle petizioni 7293, 7308, 7311, 7312, 7313.

Comunque spedite da sei ragguardevoli comuni, Monteleone, Pizzo, Palmi, Gioia, Bagnara e Scilla, queste petizioni esprimono i voti ardenti di tutte e tre le provincie calabresi.

Esse dimandano:

1° Che la strada ferrata, la quale debbe attraversare la Calabria, percorra la linea del Tirreno e non del Ionio;

2° Che si ponga mano al più presto alla costruzione del porto di Santa Venera nel golfo di Sant'Eufemia;

3° Che si dia esecuzione immediata alla legge portante lo stabilimento dei tribunali distrettuali o circondariali.

Siffatti articoli sono appoggiati a tali argomenti di convenienza e di utilità amministrativa, giudiziaria, industriale, economica, strategica, che le petizioni in proposito si raccomandano efficacemente a tutta la considerazione del Parlamento.

Ciò posto, io dovrei limitarmi a dimandarne l'urgenza. Ma siccome, nello stadio legislativo in cui ci troviamo, non è presumibile nè sperabile che siano convenientemente riferite alla Camera tutte le petizioni finora decretate e che tutto-giorno si decretano di urgenza, così io pregherei che le petizioni, per le quali fo istanza, siano inviate e caldamente raccomandate ai ministri competenti; ovvero, non volendosi derogare al regolamento, che si fissi un giorno il più vicino possibile, nel quale la Commissione abbia a riferire esclusivamente tutte le petizioni dei vari comuni dello Stato, nelle quali si sollecitano delle strade ferrate o qualunque altro lavoro pubblico di utilità generale; giacchè nello stato attuale son questi i principali bisogni delle popolazioni, specialmente nelle provincie meridionali.

PRESIDENTE. Il deputato Musolino propone due cose: primo che le petizioni 7293, 7308, 7311, 7312 e 7313 sieno immediatamente trasmesse al ministro dei lavori pubblici, onde ne tenga conto; in secondo luogo propone che si determini un giorno in cui la Commissione delle petizioni abbia a riferire esclusivamente sopra le petizioni che riguardano i lavori pubblici.

Quanto alla prima proposta, io credo di non poterla mettere in deliberazione, poichè la Camera non può provvedere senza che gliene sia fatta relazione preventiva dalla Commissione.

Se si trasmettessero semplicemente queste petizioni al Ministero, questa trasmissione non avrebbe nessuna efficacia, perchè questa nasce unicamente dal voto che la Camera emette dopo esame della petizione e in seguito alla discussione che ha luogo.

Quanto all'altra proposta, io la metterò ai voti; cioè che la Camera stabilisca un giorno in cui si abbiano a riferire tutte le petizioni che hanno una qualche relazione coi lavori pubblici.

MACCHI. Con ferrovie.

MUSOLINO. Con ferrovie ed altri lavori pubblici che interessano segnatamente i comuni.

PRESIDENTE. Metterò ai voti questa proposta.

(La Camera approva.)

Do la parola al deputato Romeo.

ROMEO PIETRO. Desidererei che fosse dichiarata d'urgenza la petizione 7333, colla quale alcuni comuni della provincia di Cosenza desiderano che vengano ripresi i lavori sulla via rotabile, così detta *militare*.

(È ammessa l'urgenza.)

PRESIDENTE. Il deputato Raffaele Crea domanda un congedo di giorni 40 per causa di malattia.

Se non vi sono opposizioni, s'intenderà accordato questo congedo.

(È accordato.)

La parola è al deputato Allievi per un breve eccitamento al ministro dei lavori pubblici.

**ISTANZE CIRCA ALCUNE STRADE FERRATE
IN LOMBARDIA.**

ALLIEVI. Ieri il signor ministro dei lavori pubblici, rispondendo sopra la domanda d'urgenza di alcune petizioni relative alle strade ferrate di Lombardia, ha dichiarato essere sua opinione che non si farebbe luogo alla presentazione di alcun progetto di legge per modificare le linee esistenti o già decretate per legge in quelle provincie, e che in conseguenza sarebbe di certo stata puramente e semplicemente applicata la legge 8 luglio 1860.

Io, per parte mia, sono molto contento di questa dichiarazione del signor ministro, non tanto e solo perchè essa consacra il rispetto dei diritti esistenti, quanto perchè sono persuaso che realmente la conservazione delle linee già decretate non comprometterà per nulla l'avvenire e il completamento della rete di Lombardia. Tuttavia il signor ministro sa meglio di me che le linee che sono state decretate nelle provincie lombarde sono ben lungi dal rispondere alle esigenze più urgenti e più elementari delle condizioni economiche di quelle provincie.

Il signor ministro sa che vi hanno alcune parti del territorio che si trovano completamente prive di questo beneficio. Credo che il signor ministro sia pienamente persuaso di questo, nonchè della necessità che si promuova in qualche modo la costruzione d'alcuni tronchi che non sono d'una grande lunghezza, e che possono rispondere alle esigenze prime delle comunicazioni del territorio lombardo. Citerò il tronco che da Codogno condurrebbe a Cremona, e il tronco di Cremona-Brescia. Non voglio ora entrare in alcun particolare su questo punto; ma le popolazioni di quelle provincie, all'udire che si tratta unicamente e semplicemente della conservazione delle linee esistenti, e già sancite per legge, potrebbero essere indotte a temere che non si penserà per nulla a soddisfare a queste loro legittime esigenze, a questi loro bisogni. Epperò io credo anche che quelle popolazioni naturalmente sieno tratte a desiderare d'essere tranquillate sulle intenzioni, che credo essere nel signor ministro dei lavori pubblici, di voler prontamente provvedere anche alle necessità di quelle parti del regno. Se il signor ministro potesse darmi qualche risposta tranquillante su questo punto, credo che le popolazioni interessate l'accoglierebbero come un grande conforto.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Ieri si trattava di una petizione diretta a che si eseguisse il contratto approvato con legge dell'otto luglio 1860. Era evidente che io dovevo rispondere categoricamente alla domanda che si faceva. In conseguenza risposi essere mia opinione che si dovesse ormai eseguire puramente e semplicemente quel contratto, in quanto che non v'era più tempo di recarvi modificazioni, od aggiunte, le quali, come io aveva dichiarato altra volta, non si sarebbero potute fare se non per deliberazione del Parlamento.

Ora che mi si domanda di più, di più rispondo; e a questo riguardo prego la Camera di ricordarsi che il primo che in questa Sessione abbia accennato e nell'una e nell'altra Camera del Parlamento alla necessità di completare la rete ferroviaria lombarda credo essere stato io, quando mi si interpellava a proposito dell'esecuzione della linea finora decretata.

SUSANI. Chiedo di parlare.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Se non sono stato

il primo, scusi l'onorevole Susani se involontariamente gli avessi rubato la priorità. (*ilarità generale*)

SUSANI. Non ho domandato la parola per una simile futilità; mi sarei vergognato.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Ho accennato esplicitamente a questo mio desiderio, ed ho a tal uopo afferrato un'occasione che mi si presentava, l'occasione cioè nella quale la società che ha il diritto di prelazione pel complemento della rete lombarda mi palesò il desiderio che esaminassi alcune sue proposte per vedere se per via di modificazioni si potesse arrivare ad un complemento e ad un migliore ordinamento della rete ferroviaria lombarda.

Io non ho mai avuto un'intenzione ben determinata sulla estensione da dare a queste modificazioni, a queste aggiunte, in quanto che ho dichiarato ripetutamente che non avevo fatto della rete lombarda argomento de' miei studi, prima di assumere il portafoglio dei lavori pubblici.

Per arrivare a questo scopo ho quindi istituita una Commissione composta di membri del Parlamento per ogni riguardo rispettabilissimi e degni della maggiore fiducia del Governo e del paese. Essa si occupa adesso di questo affare, e credo sia vicina a completare i proprii studi. Non posso stabilire l'epoca precisa in cui li avrà terminati; ma, come dicevo ieri, non credo che in questo scorcio di Sessione potrà essere presentato e discusso in Parlamento il progetto di legge che per avventura uscisse dalle deliberazioni della accennata Commissione.

Sono però lieto di cogliere quest'occasione per dichiarare che io credo che la rete lombarda non possa in verun modo rimanere tal quale è, giacchè indubitabilmente vi sono delle lacune le quali devono essere riempite nell'interesse generale d'Italia e nell'interesse speciale di quell'illustre, ricca e benemerita provincia.

Non vi è dubbio che una linea la quale da Brescia volga al Po è uno dei bisogni i più universalmente sentiti.

Non so di preciso se ve ne siano altre; crederei di sì: quali esse siano, la Commissione che ho testè ricordata me lo dirà. Esamineremo la cosa, e il Parlamento giudicherà se, quando, e come meritino di essere accolte le proposte che gli verranno fatte.

La Lombardia per la sua posizione essendo, nelle presenti condizioni d'Italia, una provincia nella quale, agli elementi commerciali ed economici che sogliono prevalere nel determinare le comunicazioni nelle altre provincie, si aggiungono anche importanti considerazioni strategiche, questa Commissione era presieduta da un illustre generale del genio, che avrà portato, ne son certo, in questa deliberazione tutti i lumi dei quali è fornito. Quindi io credo che la Commissione avrà tenuto conto di tutti i bisogni da soddisfare, e il Ministero sarà lietissimo il giorno nel quale potrà presentare al Parlamento e vedrà dal Parlamento stesso accogliere il progetto che tenda a completare la rete lombarda, come sarà lietissimo quando, provveduto a tutti i bisogni più urgenti della nazione col compiere le linee che tendono al mezzogiorno, potrà completare le reti ferroviarie delle altre provincie, e specialmente delle provincie settentrionali del regno.

PRESIDENTE. Ora darò la parola al deputato Susani, ma lo avverto che questo non è argomento che sia in discussione. Ho concesso di parlare al deputato Allievi perchè avea dichiarato di chiedere un semplice schiarimento al Ministero, ma, se si trattasse di farne argomento di discussione, io non potrei permetterlo.

SUSANI. Ho chiesta la parola al fine di pregare il signor

ministro che voglia, così com'egli ci lascia assai bene sperare per le ferrovie che mancano al completamento della rete lombarda, egualmente adoperarsi acciocchè non siano resi illusorii i termini della legge 8 luglio 1860.

Le popolazioni alle quali egli dice voler mantenere le linee concesse sgraziatamente, e da quanto ho ieri sentito dal ministro, dovrei credere a torto, si sono figurate che, avendo il signor ministro *proposte egli per primo modificazioni*, si trattasse di farle a loro danno e spese; e, siccome esse popolazioni sono sui luoghi, e siccome sanno che per il 1° luglio 1862 deve essere aperta una delle linee, e che pel 1° novembre deve esserne aperta un'altra; siccome attorno a questa seconda, che è di 70 chilometri, esse non hanno mai veduto ingegneri a fare studi sul serio, e siccome sanno che non c'è che un progetto di massima, e siccome per l'altra, che è di 50 chilometri circa e che ha appena 12 mesi di tempo per essere compiuta ed esercitata, le popolazioni non hanno mai veduto nè a portare un mattone sul posto, nè a muovere un palmo di terra, e non vedono neppure i primi preparativi iniziatori d'una leale esecuzione della legge, queste popolazioni sono in una continua inquietudine.

Io che sono pienamente convinto della lealtà del signor ministro, il quale davanti alla Camera oggi ripete queste necessarie assicurazioni, io godo di potere pigliar atto della sua determinazione di fare che pel 1° luglio 1862 da Bergamo la locomotiva possa correre a Lecco, e che pel 1° novembre dello stesso anno si vada da Treviglio a Cremona; tanto più che io confido che, nell'interesse dello Stato e dei riguardi dovuti a rispettabili interessi locali, sarà contemporaneamente per provvedere alla esecuzione pronta delle linee Codogno-Cremona e Cremona-Brescia. Ma io credo che, a tranquillità delle popolazioni, le quali stanno sulle linee ch'esse hanno, se si vuole dirò, a torto (mi compiacerai di poterlo asseverare) creduto minacciate, perchè non ci vedevano principio di esecuzione, il signor ministro farebbe cosa utilissima intimando alla società di non sperare nessuna vena, se mancasse alle condizioni stabilite, e penso che il signor ministro debba ordinare alla medesima società di metter senz'altro mano a quelle opere, le quali non ponno essere ritardate, e che, incominciate subito, appena appena varranno ad assicurare quella completa osservanza della legge che il ministro è in dovere di esigere.

Per questo, e non per altre futilità, io aveva chiesto la parola; e mi meraviglio che il signor ministro abbia per ciò con un tratto di spirito voluto tentare contro di me l'arma del ridicolo.

PRESIDENTE. Oh! no; non ha voluto far questo.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo la parola.

PRESIDENTE. Il signor ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di aggiungere due parole soltanto per dichiarare che io, per debito di giustizia (giacchè giustizia vuol essere fatta a tutti), debbo dire che la società non è da mettere in colpa, e non credo nemmeno sia da mettere in colpa il Ministero.

Ripeterò a questo riguardo quello che ho già detto altre volte, e segnatamente ieri, che la società alla quale io, appena entrato al Ministero, ho chiesto gli studi di questa linea, me li ha rimessi, e che i medesimi sono sotto l'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Quando questi studi saranno stati esaminati, il Ministero dovrà rimetterli alla società con quelle osservazioni che crederà opportune, affinchè essa li completi, occorrendo, ed eseguisca i lavori in conformità.

Quindi io non credo che in questo momento vi sia alcuna colpa nè per parte della società, nè per parte del Ministero.

VERIFICAZIONE DI POTERI.

PIROLI, relatore. Riferisco alla Camera sulla elezione del collegio di Mola di Gaeta, per incarico avutone dal IX ufficio.

Il collegio di Mola di Gaeta si compone di quattro sezioni, e vi sono iscritti 1022 elettori; al primo scrutinio intervennero 613 elettori.

Della Croce Elia ebbe 260 voti, Gigante Raffaele ne ottenne 304; ne andarono dispersi 46, e 6 furono dichiarati nulli.

Così, nessuno avendo ottenuto il numero di voti necessario per essere eletto al primo scrutinio, si fece luogo alla seconda votazione fra i due candidati che ebbero maggiori suffragi.

Giova qui avvertire che la somma totale dei voti risultante dalla computazione dei bollettini supera di uno il numero degli elettori intervenuti. Di questo fatto è data ragione nel verbale della sezione di Fondi col supporre che un elettore abbia deposto nell'urna un bollettino doppio; ma, come è manifesto, questa irregolarità non ebbe alcuna influenza sul risultamento della elezione.

Alla seconda votazione presero parte 606 elettori.

Il signor Della Croce Elia ebbe 433 voti, Raffaele Gigante 337; 13 voti furono dichiarati nulli.

Anche qui occorre la stessa irregolarità di un voto di più del numero degli elettori intervenuti; ma qui pure questo fatto non modifica per nulla il risultato della votazione.

Avendo così il signor Della Croce ottenuto il maggior numero dei voti, fu proclamato deputato.

Ma nel corso di queste operazioni ebbero luogo due proteste, delle quali terrò brevemente parola.

La prima fu di un elettore della sezione di Bonza, presentata in iscritto all'ufficio definitivo di quella sezione, mentre si raccoglievano i voti della votazione di ballottaggio.

Con quello scritto si vuole dimostrare che i membri dell'ufficio definitivo non possono dare voto nella elezione del deputato.

L'autore della protesta sostiene che, dal momento che gli elettori iscritti in una data sezione sono chiamati a comporre l'ufficio definitivo, le attribuzioni e la giurisdizione che hanno dalla legge sono incompatibili coll'esercizio del diritto elettorale, e che quindi i membri dell'ufficio definitivo non debbono dar voto, e accenna, per esempio, al caso che siano chiamati a giudicare della validità dei bollettini che essi stessi abbiano deposto nell'urna, e così siano insieme giudici e parte. Ma, essendo evidente che, dovendo per legge l'ufficio definitivo essere composto di elettori iscritti nelle liste elettorali del collegio o della sezione che li nomina, la qualità che momentaneamente rivestono e le incumbenze che assumono non possono spogliarli del loro diritto elettorale, o, dirò meglio, non possono spogliarli dell'esercizio di quel diritto che è inerente alla qualità che è appunto richiesta per essere eletti a far parte dell'ufficio definitivo; perchè i membri dell'ufficio definitivo non potessero dar voto, converrebbe un espresso testo di legge che li escludesse; ma la legge non avrebbe mai potuto stabilire quella specie di incapacità, senza evidente pericolo di non potere mai avere

costituito l'ufficio definitivo, perchè è certo che nessuno vorrebbe mai accettare un ufficio che lo spoglierebbe del diritto di dar voto.

L'altra protesta si presenta sotto un aspetto di qualche maggior gravità. Mentre si procedeva nell'ufficio principale alla computazione generale dei voti, venne presentato lo scritto di cui do lettura :

« Al signor presidente del collegio elettorale di Mola.

« Signore, l'art. 81 della legge elettorale richiede che i bollettini per la votazione abbiano ad essere scritti su di un'apposita tavola messa nella sala dell'adunanza. Ora ciò non avvenne nella votazione tenuta ieri a Fondi, poichè, oltrechè ogni elettore veniva provvisto di tal bollettino scritto, si osservò pure che degl'individui messi fuori della sala stessa verificavano i biglietti e laceravano quelli che non avevano il nome da loro desiderato. Quindi protesto presso di lei, in nome degli elettori politici del comune di Itri, per l'annullamento della votazione, e chiedo una superiore revisione di quelle liste, nella fermezza che molti, che compariscono elettori in quelle, non hanno i dati voluti dalla legge, facendo tutte le riserve possibili per altri documenti e ragioni da presentarsi a chi di ragione. »

I componenti l'ufficio principale. . . .

SAN DONATO. Domando da chi è firmata.

PIROLI, relatore. È firmata dal signor sindaco d'Itri, Giuseppe Pennacali. . . .

SAN DONATO. Pennacchi.

PIROLI, relatore. Pare; è firma poco intelligibile. È certo però ch'è il sindaco d'Itri.

BERTEA. Domanderei la parola per uno schiarimento.

PRESIDENTE. Parlerà dopo il relatore.

PIROLI, relatore. Ripeto che questa protesta fu presentata all'ufficio principale nell'atto che si stava facendo il computo generale dei voti delle sezioni.

Nel relativo verbale leggesi, in ordine a questa protesta, la seguente dichiarazione :

« Mentre quest'ufficio principale redigeva il presente verbale, il sindaco d'Itri ha presentato al signor presidente di questo capoluogo un reclamo contenente rilievi sulle votazioni fatte in Fondi in occasione del ballottaggio, reclamo di cui il signor presidente ha dato lettura.

« Sulla validità dell'esposto i signori presidenti delle sezioni secondarie hanno osservato che l'oggetto del reclamo, ancorchè esistesse in fatto (mentre dal signor presidente della sezione di Fondi s'impugna), non è materia di discussione di quest'ufficio, il quale è chiamato unicamente alla ricognizione dei voti dell'intero collegio, ed aggiungono che avrebbe dovuto il petente portare i suoi reclami innanzi all'ufficio della sezione di Fondi, acciò questo avesse potuto o no ritenerli fondati.

« Chieggono perciò che del verbale non si abbia verun conto, molto più che lo stesso non videsi sottoscritto dagli elettori, ma sibbene dal sindaco, senza qualifica di elettore.

« Quest'ufficio però, considerando non essere sua competenza il giudicare dell'ammissione o del rigetto del reclamo, delibera che questo si alleggi al presente, e venga così trasmesso a chi di diritto. »

Il IX ufficio si è occupato del valore da attribuirsi alla protesta sovra riferita.

Egli è certo che, se i fatti in essa affermati sussistessero, le operazioni elettorali della sezione di Fondi sarebbero nulle. Ed invero i bollettini non si sarebbero scritti dagli elettori alla presenza dell'ufficio e del corpo elettorale di mano in mano che il presidente li avrebbe consegnati a ciascun elet-

tore, come vuole e prescrive la legge ; gli elettori avrebbero portati già scritti i loro bollettini, e resterebbe anche incerto se li avessero scritti essi medesimi. Vi ha di più ; alcune persone si sarebbero poste all'ingresso della sala dell'adunanza e avrebbero letto i bollettini che portavano seco gli elettori e lacerati quelli che portavano un nome diverso da quello del candidato da essi preferito.

La nullità poi delle operazioni della sezione di Fondi trarrebbe con sé quella della elezione, perchè, tenuto conto del numero dei voti ottenuti in quella sezione dai due competitori, ed essendo la nullità fondata sopra fatti, i quali lasciano il dubbio e la possibilità che, se le cose fossero andate regolarmente, i voti potessero essere ripartiti sopra i due candidati in modo diverso da quello che in fatto risultò dallo spoglio di quella sezione, la maggioranza avrebbe potuto essere a favore del signor Raffaele Gigante e non del suo competitore.

L'ufficio IX ha quindi esaminato se fosse il caso d'ordinare un'inchiesta. In appoggio dell'inchiesta stava il considerare la gravità dei fatti denunziati da un sindaco, e, a parere di alcuno, in modo abbastanza positivo.

Ma l'ufficio, a grande maggioranza, venne in altra sentenza.

Innanzitutto si è osservato che quella protesta, firmata da un solo individuo, non porta alcuna indicazione particolare nè del numero, nè del nome di alcuno degli elettori, i quali avrebbero portati già scritti i loro bollettini, nè delle persone, che all'ingresso della sala, a quanto si pretende, laceravano i bollettini che non trovavano di loro genio. Inoltre si osservò che, mentre nella protesta si legge la riserva espressa di produrre altri documenti ed altre ragioni in appoggio della medesima, questi non furono mai esibiti, sicchè parrebbe che la protesta fosse abbandonata dallo stesso suo autore. E, d'altra parte, si osservava ancora che, contro l'isolata e nuda attestazione di un individuo, si aveva, non solo la formale negativa del presidente della sezione di Fondi, registrata nel verbale, e di cui ho dato lettura, ma stava ancora, e principalmente, il verbale della votazione di ballottaggio nella sezione di Fondi, nel quale è attestato che furono osservate tutte le formalità prescritte dagli articoli 80, 81 e 82 della legge elettorale, i quali prescrivono appunto che ogni elettore può scrivere, o far scrivere il suo voto, nei casi dalla legge permessi, sulla scheda avuta dalle mani del presidente alla presenza dell'ufficio. L'ufficio ritenne che la fede dovuta a quest'atto pubblico non poteva essere infirmata dalla semplice attestazione di un individuo, non corredata da circostanze tali da rendere verisimili i fatti e probabile il buon successo di un'inchiesta.

Per queste ragioni l'ufficio IX mi incaricava, ed ho l'onore di proporre alla Camera la convalidazione dell'elezione del collegio di Mola di Gaeta nella persona del signor Elia di Santa Croce.

BERTEA. Pregherei l'onorevole relatore a volermi dire se l'elezione di cui è caso sia fra quelle, in ordine alle quali ebbero luogo tanto la prima votazione che il ballottaggio nei primitivi termini stabiliti dal decreto di convocazione del collegio, ovvero fra quelle il cui ballottaggio fu rinviato per circostanze intervenute dopo la prima votazione.

PIROLI, relatore. Tanto la prima che la seconda votazione ebbe luogo nei giorni prefissi dal decreto di convocazione, cioè nei giorni 19 e 26 maggio.

PRESIDENTE. L'ufficio IX propone la convalidazione dell'elezione del collegio di Mola di Gaeta nella persona del signor Elia Della Croce.

Se non vi sono opposizioni, la pongo ai voti.

(La Camera approva.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA FERROVIA ARETINA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la continuazione della discussione sul progetto di legge relativo alla concessione della strada ferrata aretina.

Ieri la Camera ha adottata la chiusura della discussione generale, salva al signor relatore la facoltà di parlare.

Il deputato Valerio ha la parola.

VALERIO, relatore. Io debbo pregare la Camera a volermi permettere di ricondurre la questione nel terreno dal quale anche una volta, nel corso della discussione, ho cercato di non lasciarla discostare.

La discussione generale relativa all'approvazione di questa legge, a mio avviso, si è troppo più che non fosse opportuno lanciata nel campo della generalità, e se non nel campo assoluto di tutte le generalità delle concessioni, certamente si estese ad abbracciare tutti i vari sistemi di concessione che ci sono stati presentati.

Io prego la Camera a volermi permettere che io mi occupi particolarmente soltanto della concessione di cui abbiamo l'onore di proporvi l'adozione. Non credo di poter entrare nel campo di tutte le altre concessioni per due ragioni: l'una perchè non credo che me ne corra il compito, l'altra perchè non credo che lo potrei fare. Non me ne corre il compito, perchè io sono qui relatore della vostra Commissione, e non posso che sviluppare quei temi che essa mi ha incaricato di sostenere; non lo potrei poi fare, perchè, per ogni caso singolare, a mio avviso, si vogliono ben posatamente valutare le singole circostanze; perchè questioni generali in questa maniera di cose non se ne possono fare. Ogni cosa può essere buona quando le condizioni accessorie sono tali da assicurare il buon servizio, l'interesse dello Stato e l'esecuzione pronta e ben fatta della cosa che si concede.

Previe queste generali considerazioni, mi occorre il dovere di rettificare un errore, il quale forse ebbe l'origine sua appunto dal sistema seguito nel dibattimento di non arrestarsi alla trattazione della ferrovia aretina, ma di riguardare varie altre condizioni di cose e di convenzioni.

Ho sentito parlare di azioni, di giochi di borsa, di manovre, di capitalisti, e simili. Io vorrei che la Camera considerasse che, rispetto alle obbligazioni che voi autorizzerete le Livornesi ad emettere, per trovare i capitali onde far fronte a questa concessione, tutta questa fantasmagoria bancaria non può aver luogo, nè pratico effetto alcuno; imperocchè, permettetemi che io vi ricordi come il capitale delle Livornesi, quello stesso a un di presso che era il capitale della Leopolda, non è cambiato per rispetto al numero delle azioni, non è cambiato per rispetto al suo frutto, e non potrà cambiare per nessun riguardo, se non in quanto (e qui sta essenzialmente il nodo della questione, e qui pregherei la Camera di volermi accordare tutta la sua attenzione) i redditi dell'insieme delle strade sieno giunti a tal punto da assicurare, non solo le spese d'esercizio, ma ancora l'interesse di tutte le obbligazioni al tre per cento, e il fondo destinato alla loro ammortizzazione. Quando questo esercizio sia pagato, quando l'interesse e l'ammortizzazione delle obbligazioni siano assicurati, quando il disavanzo sia stato sufficiente a ricompensare lo Stato degli avanzi fatti durante i tempi in cui gli esercizi non bastarono a pagare il 5 per 0/0, allora solo sarà possibile che le azioni prendano una fluttuazione dipendente dal maggiore o minor introito che si potrà avere oltre il 5 per cento che assicura il Governo.

Un'altra considerazione ancora vorrei fare in rettificazione di alcune affermazioni che udii nel corso di questa discussione.

Fu più volte detto che la concessione dell'Aretina alle ferrovie livornesi era un caso nuovo senza precedente.

Già nel corso della discussione io aveva accennato ad un esempio che, confuso con quello della Ligure, fu poi rettificato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, riportandolo, come vuole effettivamente essere riportato, al caso delle concessioni delle ferrovie lombarde.

Nella passata Legislatura noi credemmo pure di sanzionare un sistema quasi identico in molte parti, deteriore però a quello che vi si presenta; identico per determinazione di tracciato, identico per indeterminazione di somma, ma deteriore perchè neppure a questa determinazione di somma non si era posto un limite, come vi propone di fare la vostra Commissione per mezzo di un decreto reale; deteriore perchè, oltre alla garanzia del 5 1/5 per 0/0 prestata dallo Stato, il 5 per il reddito, il 1/5 per l'ammortizzazione delle azioni, voi sanciste ancora una disposizione, colla quale, per un tratto di tempo di qualche considerazione, voi esentaste quella società da qualunque imposta sulla rendita.

Oltre alla concessione delle ferrovie lombarde, un'altra concessione, che è assolutamente identica all'attuale, meno sempre la precauzione che noi vi proponiamo, per rispetto sia alla fissazione della somma in un tempo determinato, sia alla emissione delle obbligazioni, voi la sanzionaste non è lungo tempo in questa stessa Legislatura, quando destete la concessione della ferrovia da Porta a Massa alla stessa società delle Livornesi.

Fatte queste rettificazioni, io vi prego di permettermi di tornare un momento sulla questione finanziaria, dalla quale essenzialmente hanno preso le mosse le questioni principali che si sollevarono contro l'attuale progetto di legge.

Vi fu chi disse: perchè lo Stato non farà questa linea coi denari suoi propri, per mezzo del debito pubblico? Lo Stato nell'emettere le obbligazioni aggrava i contribuenti di più che non li avrebbe aggravati portando la somma necessaria nel debito pubblico, facendo egli stesso direttamente la linea.

Prima di rispondere a questa domanda, mi corre l'obbligo di fare un'osservazione rispetto al paragone fatto dall'onorevole Brunet di queste obbligazioni colle obbligazioni romane.

Non credo che occorran molte parole per dimostrare che non è paragone che stia quello delle obbligazioni emesse dalle Livornesi, e garantite dallo Stato, col corso delle obbligazioni osservato per le ferrovie romane. D'uopo è che consideriate che dall'un lato certa è la rendita, certo il pagamento dell'ammortizzamento; e che ricordiate che le ferrovie romane stavano sotto il colpo d'una crisi commerciale gravissima come quella in cui trovossi ravvolta la casa Mirès, nella quale trovavansi quasi compenstrate le ferrovie romane.

Ciò premesso, vi prego di notare come le obbligazioni che emettono le ferrovie livornesi, obbligazioni il cui pagamento, sia per l'interesse, sia per l'ammortizzazione, ricadrà sempre sul prodotto lordo di tutte le ferrovie livornesi, equivale per l'appunto ad un prestito fatto dallo Stato, senza che lo Stato abbia per ciò ad aggravare contemporaneamente alla sua emissione il debito pubblico; equivale ad un prestito emesso dallo Stato da una società ferroviaria, la quale ha già altre linee ed alla quale lo Stato garantisce solo la differenza che si abbia fra il prodotto brutto della sua linea e la spesa per giungere a pagare il cinque per cento alle azioni.

E qui torna opportuno di ripetere come la società livornese, la quale ha attualmente emesso di azioni il valore di 33,600,000 lire per l'attuale suo sviluppo di linee, per fare questa nuova linea, la quale corrisponde a poco meno dei due quinti del totale del gruppo futuro delle Livornesi, non accresce per nulla le sue azioni, ma si limita all'emissione delle obbligazioni.

Col che si ottiene quest'effetto finanziario. Supponiamo un momento che le ferrovie livornesi, le quali coll'antico loro gruppo si avvicinavano già considerevolmente a quel tal prodotto ch'io vi ho accennato nella mia relazione per cui la loro intrapresa sarebbe stata remunerativa, per cui cioè la loro intrapresa avrebbe potuto giungere a superare il 5 0/0, le ferrovie livornesi nell'accollarsi un'altra linea, posto il caso (dimosterò poi in seguito che non lo è) che la nuova linea che loro concedete fosse una cattiva linea, le ferrovie livornesi, dico, assumerebbero sopra di loro una parte del danno che potrebbe produrre questa cattiva linea, perchè aggiungendo alla massa delle altre loro linee, abbastanza buone per assicurare le livornesi ferrovie, che in un avvenire non lontano esse possono raggiungere e superare il 5 per 0/0, aggiungendo una cattiva linea diminuiscono questo reddito ed allontanano quell'epoca in cui l'impresa loro potrebbe essere remunerativa. Queste obbligazioni poi che si emisero al 5 per 0/0, naturalmente perchè sono emesse già al 5 per 0/0 le obbligazioni possedute dalle Livornesi, non sono e non possono essere tra le carte soggette a cambiare saltuariamente di valore. Il loro valore non può essere più determinato nè più costante, perocchè nessun'alea esiste, nè di pericolo nè di maggiore prodotto. Quindi questo sistema è parso a me, come a tutta la Commissione, un sistema assai ingegnoso, che pone lo Stato in grado di trovare i capitali necessari alle opere pubbliche, tuttavoltachè (cosa degna dell'attenzione della Camera) quest'emissione delle obbligazioni e i carichi dipendenti siano assunti da una società la quale abbia interessi ben connessi con quelli dello Stato.

Ebbi l'onore di accennarvi in una delle scorse tornate che, a mio avviso, questa combinazione delle Livornesi era maestrevolmente costituita in modo da combinare gli interessi dello Stato con quelli della società, in guisa che gli uni e gli altri non potessero che mirare allo stesso scopo. Dirò ora di più che quelli i quali o colla proposta Brunet, o colla proposta sospensiva, di cui qui non è più questione, desideravano che l'esecuzione delle opere fosse ritenuta dallo Stato per un tempo più o meno indeterminato, se mi daranno la loro paziente e benevola attenzione, si persuaderanno che non si sarebbe potuto trovare un sistema che meglio ottenesse i vantaggi della esecuzione diretta dello Stato, o per regia, senza avere i danni che, a mio avviso, sono da essa inseparabili.

Coi capitoli 18 marzo 1860, coi quali è costituita la società delle Livornesi, all'articolo 23 noi troviamo stipulato allo Stato il diritto di una immediata vigilanza del Governo sulle linee appartenenti alla società per mezzo di un regio commissario. L'articolo 26 ci assicura, che questa esatta osservanza dei capitoli stipulati dovrà essere mantenuta tanto per la linea in esercizio, quanto per quelle in costruzione. Coll'articolo 28 è fatta facoltà al commissario regio di stabilire quel personale che sia necessario, perchè quest'esatta sorveglianza sia mantenuta. Coll'articolo 44, seguente appunto quei tre articoli di cui ho creduto di corredare la mia relazione per indicarvi chiaramente il sistema di conteggio delle azioni e delle obbligazioni, degli interessi e dell'ammor-

tizzamento relativo alle medesime, con quest'articolo 44, dico, è stabilito quanto segue.

All'effetto che le spese siano tenute nei giusti limiti, nè venga la rendita netta, per detrazione di esse, diminuita oltre la debita misura, due mesi almeno prima del termine dell'annata amministrativa sociale, la società dovrà presentare alla direzione generale di acque e strade uno stato presuntivo di esse spese per l'annata successiva; nè oltre la cifra risultante da cotesto stato, quale sarà definitivamente approvata dall'ufficio del regio procuratore generale alla Corte dei conti, potranno valutarsi le spese nello stabilire la differenza tra la rendita netta delle strade e la somma garantita dal Governo.

All'articolo 47 il Governo stipulò una diretta ingerenza governativa nell'amministrazione stessa della società. L'amministrazione della società, dice quest'articolo, sarà presieduta da un Consiglio dirigente, composto di nove persone, che dovranno rimanere in ufficio tre anni; sei di esse saranno elette liberamente dagli azionisti della società e le altre tre saranno nominate dal Governo sopra una lista di nove nomi presentata dal Consiglio.

Coll'articolo 48, infine, due garanzie sono riservate al Governo importantissime: l'una, il diritto di ordinare un cambiamento di tariffa quando l'esperienza dimostri che con quella in vigore non si può raggiungere una rendita che valga a coprire, oltre le spese, la somma garantita; e coll'altra il diritto d'invigilare nel più lato modo l'amministrazione economica dell'impresa, e di richiedere dalla società tutti gli schiarimenti e comunicazioni che stimerà opportuni.

Dietro queste spiegazioni io ho speranza che la Camera vorrà venire nell'opinione del relatore e della Commissione, cioè che gl'interessi di questa società e quelli del Governo sono per tal modo costituiti, che coll'affidare a questa società la esecuzione di quest'opera voi potete raggiungere lo scopo di avere quella maggior ingerenza governativa che potreste desiderare, avendo di più quello, che per me è essenzialissimo, per sorveglianza superiore a qualunque sorveglianza governativa, l'interesse della società; il suo personale già esercitato in quelle opere, senza venire ad accrescere il personale dello Stato, senza venire a far pesare sul bilancio una burocrazia di più in parte amministrativa, in parte tecnica.

Dico che l'interesse della società è essenzialmente vincolato a far sì che le opere si facciano bene e con economia, perchè, se questo non succede, la società, come è costituita, non verrà a guadagnare un centesimo oltre a quello che avrebbe se stesse nelle attuali sue condizioni, ed anzi corre il rischio, se la linea che le date fosse cattiva, corre il rischio di allontanare quell'epoca in cui, solo oltrepassando la rendita del cinque per cento, essa verrebbe a lucrare dalla sua operazione.

Dico che non c'è rischio che la società guadagni un centesimo, perchè l'emissione delle obbligazioni colle quali si pagano i lavori, fatta nel modo ordinato, d'accordo col Ministero, dall'articolo 3 della legge che vi proponiamo, è pubblica, e non presenta nessun mezzo di speculazione determinata alla società ed a' suoi amministratori.

Ma si è detto, e con qualche apparenza di ragione, perchè non ritarderemo questa concessione? Perchè non facciamo prima i progetti, e non diamo poi la concessione valutando determinatamente, assolutamente, precisamente il gravame che noi diamo allo Stato?

Io vorrei che la Camera notasse se anche il progetto non

sia un lavoro, e se sia da considerarsi fors'anche conveniente di mantenere questo lavoro allo Stato piuttosto che di affidarlo ad un'amministrazione, la quale non solo ha i mezzi e la capacità di farlo, ma ha un interesse, forse maggiore di quello che possa avere lo Stato, di farlo bene, e di farlo in modo che l'esecuzione dell'opera riesca nei limiti di una spesa minore possibile. Ma intanto, aspettando il tempo necessario perchè il Governo possa far gli studi per dare questo progetto completo, e per venirvi a dichiarare il limite della spesa, che cosa ne avverrebbe? Ne avverrebbe che per lo meno l'attuale stagione sarebbe perduta nei lavori del primo tronco, perduta per la preparazione del materiale, per la disposizione del corso delle opere, e perduta soprattutto per l'esercizio dei tratti già compiuti che si potrebbero attivare tostamente, senz'altro ritardo.

E quale sarebbe l'obiettivo di un ritardo? Fare i progetti, presentarli alla Camera, stabilire il massimo delle spese.

Io parto sempre dalla supposizione, la quale spero che fra breve dimostrerò non vera, che la linea aretina non presenti per sé condizioni di valore e di servizio tanto locale, quanto generale, sufficienti per renderla remunerativa. Ma, quando pure si ottenesse questo obiettivo, ritardando le opere, quale sarebbe il vantaggio allo Stato? Quando fossimo fra qualche tempo arrivati a quel punto in cui col progetto alla mano noi potessimo chiamare le Livornesi (perchè io spero di poter anche dimostrare che nessun'altra società si potrebbe utilmente, nè per sé, nè pel paese stabilire su quella linea), potessimo, dico, chiamare le Livornesi a fare le nuove condizioni, potete voi credere che le condizioni siano per essere diverse dalle attuali? Le Livornesi costituite come sono, colle combinazioni fatte col capitolato 18 marzo 1860, non potrebbero, senza disciogliersi, senza cambiare la loro natura, adottare un'altra combinazione.

Bisognerebbe pur sempre dare alle Livornesi l'autorizzazione di emettere tante obbligazioni quante sono necessarie per coprire le spese, e voi stessi non potreste allora, come non potreste mai, stabilire questo numero delle obbligazioni; perchè il numero delle obbligazioni dipende essenzialmente dal saggio al quale queste obbligazioni si potranno vendere, e non conviene per certo di emettere tutte in una volta queste obbligazioni. Che anzi allo scopo contrario ha mirato la Commissione nello stabilire coll'articolo 3 della legge che vi propone, che le obbligazioni sieno emesse soltanto di mano in mano che lo richieda il bisogno; colla quale disposizione voi potreste giovarvi del movimento del credito, non a beneficio della società, ma a beneficio diretto dello Stato; perchè, quanto meno saranno queste obbligazioni, tanto meno sarà il peso che cadrà sopra il prodotto lordo della linea, tanto meno sarà quel disavanzo che nei primi anni d'esercizio certamente toccherà al Governo di pagare.

Una grave obiezione si fece rispetto alla ferrovia della cui concessione si tratta; quest'obiezione venne in parte dall'onorevole deputato D'Ondes, ed in parte dall'onorevole deputato Devincenzi.

L'onorevole D'Ondes considerò questa linea, non come di prim'ordine, ma come una linea utile, d'interesse locale. L'onorevole Devincenzi credette pure che questa (strada ferrata aretina), se aveva, o se può avere, un interesse generale sotto altro punto di vista, non lo poteva avere veramente per quel riguardo per cui la Commissione specialmente insiste nella relazione, cioè dell'unione del porto di Livorno al porto di Ancona.

Io mi sono fatto a riscontrare con attenzione le cifre che stabiliscono i rapporti tra Livorno ed Ancona, e sono giunto

ad ottenere un risultato che ha confermate le mie prime previsioni.

Seguendo la linea da Livorno per Firenze, e supponendo che da Arezzo alla stazione Gualdo-Fossato (con calcoli abbastanza larghi, fondati sopra i dati ottenuti dal ministro dei lavori pubblici, e fornitigli dall'ispettore che attualmente studia), sieno a percorrersi 110 chilometri (e veramente, misurando sulla carta, ne trovo solo 108), io ho lo sviluppo totale della linea da Livorno ad Ancona di chilometri 562, mentre, percorrendo la linea da Livorno a Pisa, Pistoia, Lucca, Bologna per la Porretta, e da Bologna ad Ancona, io trovo 582 chilometri; quindi sarebbero soli 20 chilometri di preferenza, il che non è gran cosa, ma pur qualche cosa sarebbe.

Ma v'ha di più (ed è questa una considerazione che venne svolta nel seno della Commissione appunto nel senso in cui ho l'onore di sottoporla alla Camera); bisogna notare che la linea della Porretta, una forse fra le più difficili di costruzione e di esercizio che si abbiano, per 26 chilometri corre con pendenza di 25 per ‰; di questi 26 chilometri 13 circa sono in galleria, la maggior parte in curve, in curve e controcurve di 500 metri, senza rettilinei di collegamento; e chiunque sia pratico di esercizi di strade ferrate noterà facilmente come l'esercizio di una consimile linea per tempo da impiegarsi, per forze da adoperarsi, per ispece sarà di molto più grave di quello che si possa ottenere in un servizio ordinario; chiamo servizio ordinario quando le pendenze delle linee stanno tra il 10 e 15 per ‰.

Ora, da un rapporto del commissario tecnico governativo residente ad Ancona, incaricato per l'appunto di esaminare i lavori delle Romane nei soli approcci delle gallerie di Fossato e per soli 2 o 3 chilometri dall'una e dall'altra parte, si procede col 22 per ‰; e noto ancora una proposta, a mio avviso, savissima di quell'istesso ispettore, di un'altra linea, colla quale, mantenendo l'infelice galleria di Fossato (infelice perchè, a mio avviso e di altri molti, guasta assai malamente la linea romana), il limite della pendenza si può recare al 16 per ‰.

Ora, se voi pesate la differenza di queste due condizioni, ai 20 chilometri lineari, che abbiamo già trovato di differenza tra i due percorsi di ferrovie, voi potreste ben facilmente aggiungerne altri 20, rappresentanti le maggiori difficoltà e le spese maggiori, e potreste fors'anche convenire che per un commercio di qualche sviluppo, quale è quello a cui è destinata la linea che deve riunire le Marche e l'Umbria colla Toscana, e il porto d'Ancona col porto di Livorno, una linea come quella della Porretta forse non sarebbe sufficiente.

Bisogna ritenere, come ho dichiarato nella relazione, che, quando i vostri commissari si riunivano per esaminare questo progetto di legge, nessuno dei vostri uffici aveva mandato osservazioni che fossero contrarie all'importanza in sé della linea; e questa è la ragione per cui il vostro relatore non credette di estendersi a dimostrare questa importanza, dappoichè essa era ammessa da tutti; parve che fosse opera soverchia e sprecata il dimostrare ciò di che tutti si mostravano persuasi.

Ma, poichè nella discussione avvenuta qualche cenno si fece a questo riguardo, io osserverò ancora che, quand'anche fosse vero che la linea per Bologna potesse gareggiare con la linea aretina pel servizio d'Ancona, rimarrebbe però sempre all'Aretina un'importanza grandissima militare, perchè voi ben sapete come la linea da Bologna ad Ancona, litoranea per lungo tratto, sia lontana dal presentare quelle condizioni che vi offre per questo servizio la linea aretina,

la quale per di più arriva appunto nelle Marche in quel sito che tutti gli uomini intelligenti di cose militari riconoscono per il meglio adatto per ogni operazione riflettente alla parte più meridionale della Penisola.

Dopo queste considerazioni, io mi rallegro che la discussione abbia suggerito all'onorevole Devincenzi le obiezioni che ha mosse da un lato alla linea, ed i suggerimenti e l'esposizione del concetto suo della grande centrale italiana.

Io non aveva prima esaminata questa questione, ma dopo che l'ho udita sviluppare dall'onorevole Devincenzi, e che mi potei procurare il pregevole opuscolo da lui pubblicato, fornito anche di carte a dimostrazione del suo schema, io non ho potuto a meno di confermarvi vieppiù nell'importanza dell'Aretina, la quale, quando sia giunta nella valle del Tevere, se da un lato dovrà mirare il più direttamente possibile ad Ancona, potrà dall'altro volgere direttamente a Foligno, da Foligno a Spoleto, e da Spoleto, invece di continuare per la Romana, mirare invece a quel tracciato che, mirabilmente, a mio avviso, è indicato dall'onorevole Devincenzi, e ch'egli chiama il tracciato strategico dell'Italia meridionale. Tracciato il quale, non solo ha il vantaggio della strategia, ma presenta pure, per le posizioni che percorre, per le diramazioni a cui dà luogo, per l'abbreviamento di linea che stabilisce tra la più settentrionale e la più meridionale delle città italiane, presenta pure dei vantaggi commerciali, tutti i vantaggi che si possono richiedere dalle strade ferrate.

Perciò io ringrazio l'onorevole Devincenzi dell'opposizione ch'egli ha mosso, dall'un canto, a questa linea, e dall'altro, dell'aiuto potente ch'egli le ha portato, non perchè io metta nulla di amor proprio, specialmente a questa linea, ma perchè sono convinto che la linea in sé raccoglie quegli elementi che la debbono far considerare con favore dalla Camera. Mi è caro di vedere, come sempre accade, che le cose buone non sono buone a una cosa sola.

Toccate così le questioni generali che si mossero rispetto a questa legge, addotteri le ragioni per cui, ad avviso della vostra Commissione, la linea convenga di farla, e farla tosto, sia necessario di farla per mezzo delle Livornesi, non si possa colle Livornesi farla con altro sistema; come, facendola con queste, lo Stato, mercè una combinazione maestrevolmente fatta, abbia tutti i vantaggi che potrebbe avere nella esecuzione per regola, senza gli inconvenienti che dalla esecuzione diretta dello Stato non si scompagnano mai, io conchiuderò coll'esprimere la speranza che vorrà la Camera procedere all'esame di questa legge, senza accettare la proposta del signor Brunet, la quale, a mio avviso, contiene in sé un determinato rigetto della legge non solo, ma contiene pure un germe di rigetto di tutte le concessioni che sarebbe attualmente possibile di fare. Imperocchè non posso io credere che seriamente, nello stato attuale delle cose, si possa delle due cose voler l'una; o dire allo Stato che domandi 500 milioni, un miliardo al mondo commerciale per far esso direttamente le sue strade, oppure dire al mondo commerciale: venite, e fatemi strade a condizioni migliori di codeste. Delle due l'una, io credo che nessuno seriamente la possa volere oggidì.

Se voi riuscite, come mi sembra che si sia riuscito in questa combinazione, a presentare un sistema col quale voi fate indirettamente quello che direttamente avreste voluto fare per mezzo dello Stato, col quale voi portate gl'interessi dei capitalisti a far essi, senza peso del vostro debito pubblico, un prestito, credo che avrete raggiunto il fine a cui dovete principalmente mirare.

Ricordate come in favore delle ferrovie lombarde voi credeste applicare il principio del debito pubblico, esonerandole da ogni imposta sulla rendita, mentre nell'attuale caso questo non fate; e, per poco che vogliate valutare questo peso, lo dovrete sempre calcolare a un decimo della rendita stessa. Quindi è sempre miglior condizione ottenere direttamente con una società che vive nello Stato, che è imponibile, che concorre col resto dello Stato a sopportarne i pesi, lo scopo che vi proponete, anzichè ottenerlo per modo che l'imposta non vi si possa applicare.

Risolta adunque, per quanto a me pare, la questione generale, dirò due parole rispetto alla questione postale.

Di questa questione verrà il caso, discutendo gli articoli della legge. . . .

Un deputato. L'articolo 7 della convenzione.

VALERIO, relatore. No; la convenzione non conviene toccarla, chè ci vorrebbe il consenso dell'altra parte e sarebbe necessario dichiarare questa disposizione con articolo inserito nella legge.

PRESIDENTE. Il deputato Susani ha già chiesto di parlare per proporre un'aggiunta a questo riguardo.

VALERIO, relatore. Tuttavia non posso lasciar chiudere la discussione, senza manifestare l'opinione della vostra Commissione.

SUSANI. Della maggioranza della Commissione.

VALERIO, relatore. Sì, della maggioranza; però abbastanza rilevante, poichè consta di otto contro uno, la quale si indusse a proporre che voi non facciate oggetto delle vostre deliberazioni l'aggiunta proposta dall'onorevole Susani.

La vostra Commissione credette e crede che l'esercizio postale è fatto dalle Livornesi come da qualunque altra persona o società in Toscana, solamente perchè non vi è il divieto dell'esercizio postale, perchè non v'è il monopolio postale; ma essa non può accostarsi ad un'opinione qualunque che la conducesse a credere che l'uso della libertà possa essere un vincolo per la nazione, tuttavolta che creda di limitare questa libertà.

E d'altronde, supposto anche che questo vincolo potesse esistere, credette e crede la vostra Commissione che non possa essere conveniente di dichiarare che, per una data linea, nella Toscana non esiste ciò che esiste per tutto il resto della Toscana stessa.

Ed invero, quand'anche voi voleste dichiarare questo monopolio speciale, lo potreste poi esercitare? Voi potreste scrivere nel vostro capitolato: le Livornesi non potranno portare le lettere; ma potreste voi vietare a tutti i passeggeri che corrono nelle vetture delle Livornesi di portare queste lettere? Signori, voi vi trovereste nell'impossibilità di farlo.

Di più, non sarebbe egli uno sconcio che per una linea, in una provincia della Toscana, ci fosse un regime rispetto a cose gravi, come tutto ciò che tocca a libertà, e nel resto della Toscana ve ne fosse un altro? Per le stesse ragioni non può la vostra Commissione accostarsi all'opinione dell'onorevole Cini, il quale crede che le Livornesi, entrando nell'Umbria, possano portare con sé la libertà che avevano nella Toscana; la libertà, o, come meglio si potrebbe definire, l'obbedienza alle leggi è generale, è assoluta. Nella Toscana non esiste la proibizione del monopolio postale; nell'Umbria invece la proibizione esiste; io non credo quindi che alcun Toscano possa andare nell'Umbria col diritto della legge toscana ad esercirvi ciò che la legge nell'Umbria divieta. Queste differenze scompariranno, speriamo, fra breve.

Non entro ora nè voglio entrare nella questione generale

relativa al monopolio o alla libertà delle lettere; ma dico, e con me concorda la Commissione: finchè in una provincia esiste una legge, ed altra in un'altra, non si può, coll'autorità della legge esistente nell'una, andar nell'altra a compiere atti che la legge locale vieta.

Per queste considerazioni la vostra Commissione unanime ha creduto che l'inserire in questa legge una formola, anche solo di riserva, una dichiarazione qualunque, anzichè giovare allo Stato, potrebbe indurre dubbio intorno al suo diritto di non pagare indennità di sorta alle Livornesi.

Quando infatti voi avete creduto necessario d'inscrivere in una legge la dichiarazione che non sarà dovuta indennità alle Livornesi per l'abolizione del monopolio postale su questo tratto di strada, sarebbe troppo facile indurre che questa dichiarazione vi sia stata suggerita dal dubbio di un diritto che l'uso della libertà in materia postale potesse avere originato nella società delle Livornesi.

Per tutte queste ragioni ho l'onore di pregar la Camera di voler appoggiare col suo voto la legge qual è proposta.

DEVINCENZI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non mi pare veramente che vi sia nulla di personale nelle parole del signor Valerio; ad ogni modo non posso negargli la facoltà di parlare, pregandolo di tenersi esclusivamente al fatto personale.

DEVINCENZI. Debbo dichiarare che, quando ieri presi la parola intorno a questa linea, non fu certamente per oppormi alla sua esecuzione, come forse ha sembrato credere l'onorevole relatore della Commissione, che anzi fu mio intendimento di rinforzare il progetto di legge con alcune osservazioni che a me parevano di non piccola importanza.

Prendo occasione da ciò per ringraziare l'onorevole relatore del modo con cui ha saputo esprimere un concetto che io ieri aveva soltanto accennato: e per pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di rivolgere a questa gran linea ferroviaria strategica ogni sua cura, come son sicuro farà, per provvedere al gran bisogno della difesa nazionale.

PRESIDENTE. Darò lettura della proposta del deputato Brunet, la quale contiene un progetto di legge in surrogazione di quello del Ministero e della Commissione:

« Art. 1. È stabilita l'esecuzione per conto dello Stato di una ferrovia da Firenze per Arezzo all'incontro della ferrovia da Roma ad Ancona in quel punto che, dietro gli opportuni studi, sarà designato.

« Art. 2. È autorizzato lo stanziamento di sei milioni sul bilancio 1861. »

Consulterò ora la Camera onde conoscere se intenda di tenere per norma della sua discussione il progetto di legge presentato dal signor Brunet, o piuttosto quello della Commissione. E siccome il progetto del signor Brunet è un vero emendamento del progetto della Commissione, io lo metterò primo ai voti.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola sopra la posizione della questione.

Io credo dover insistere sulla questione pregiudiziale che ho proposta ieri. A senso mio il progetto dell'onorevole Brunet non può essere considerato come un emendamento a questa legge, ma è piuttosto da ritenere per un progetto nuovo; imperocchè io credo che nei progetti di legge non bisogna considerare soltanto lo scopo finale cui si vuole arrivare, ma effettivamente i termini dei progetti stessi. Ed in questo caso mi pare che non vi sia dubbio. Il progetto di legge presentato dal Governo, e che la Commissione ci propone di approvare, è concepito in questi termini:

« È approvata la convenzione, intesa addì 15 febbraio 1861

tra il presidente del Consiglio dei ministri, quale reggente il Ministero dei lavori pubblici, ed il signor Carlo Fenzi, rappresentante la società delle strade ferrate livornesi, colla quale viene concesso alla predetta società il diritto di condurre a termine la costruzione e di attivare l'esercizio della ferrovia da Firenze per Arezzo ad Ancona, riunendosi alla ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del colle di Fossato. »

A me pare evidente che lo spirito dello Statuto e del nostro regolamento si opponga a che s'improvvisino delle leggi nelle sedute del Parlamento.

BRUNET. Domando la parola.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Tutto tende appunto a che una proposta così importante quale è quella d'una legge si circondi di tutte quelle cautele che sono necessarie per condurre il potere legislativo a fare atti veramente maturi e degni di cooperare al benessere della nazione.

Ora, nel caso questa maturità mancherebbe: io domanderei, per esempio: perchè si è scelta la somma di sei milioni, e non piuttosto un'altra? Domanderei: quale sarà il modo di eseguire questa strada? Domanderei poi principalmente se con questo si ottenga quello scopo che l'onorevole Brunet si propone.

Io intendo bene che si dica stabilita una somma, quando la somma è determinata in rapporto coi lavori che con essa si vogliono eseguire.

Io dico: voglio fare 50 chilometri di strada, e questi chilometri mi costano sei milioni; io intendo perfettamente che questo è uno stanziamento regolare, intendo che il Parlamento, al seguito di studi fatti, autorizzi il Governo ad erogare sei milioni per fare 50 chilometri di strada.

Ma io bramerei sapere se l'onorevole deputato Brunet può dirmi quanti chilometri di strada ferrata farà con sei milioni.

Io, per quanta stima e deferenza possa avere per l'onorevole nostro collega, sono certissimo ch'egli non ce lo potrebbe dire.

Io che ho studiata la questione forse un poco più di quello che possa averlo fatto l'onorevole Brunet, dico apertamente che mi crederei totalmente incapace di determinar questo punto.

Dunque, a dire il vero, mi pare che la questione costituzionale rimarrà presso a poco nello stesso stato.

Inoltre tornerò ad osservare che lo Stato da un anno e mezzo fino al dì d'oggi eseguisce questi lavori, che sono stati condotti con una certa lentezza, e non credo che andrebbero molto più presto se si adottasse il sistema propugnato dall'onorevole contraddittore, per la gran ragione. . . .

PRESIDENTE. Prego il signor ministro a limitarsi semplicemente alla questione pregiudiziale, altrimenti rientreremo nella discussione generale.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Diceva sembrarmi che non si raggiunge lo scopo che sta tanto a cuore all'onorevole Brunet, cioè di salvare la questione costituzionale, e che di più esso ci propone un nuovo progetto di legge, non già un emendamento alla legge in discussione, la quale è diretta ad approvare una convenzione per la costruzione di questa strada, e che in conseguenza la proposizione del signor Brunet debba essere rimandata agli uffici.

Per salvare poi la questione costituzionale, io, per mia parte, dichiaro di aver meditate le obiezioni sollevate, e di aver riscontrato che vi sono dei precedenti molti anche in questo Parlamento, nel senso del progetto in esame; pur tuttavia ci potrebbe essere un temperamento col quale anche gli scrupoli, a cui hanno accennato alcuni onorevoli membri,

potrebbero essere tolti senza menomamente ritardare l'esecuzione dei lavori.

Ma su di ciò mi riservo di discutere dopo che la proposta pregiudiziale sarà risolta.

PRESIDENTE. Il deputato Brunet ha facoltà di parlare sulla questione pregiudiziale.

BRUNET. Io mi limito unicamente ad alcune osservazioni circa all'appunto che di nuovo il signor ministro fa alla mia proposta di legge.

Egli dice: questa proposta è irregolare ed incostituzionale; voi dovreste presentare un progetto speciale di legge.

Qui l'onorevole ministro considera questo progetto di legge sotto un aspetto, ed io lo considero sotto un altro. Io considero questa concessione di strada ferrata sotto l'aspetto di costruire una ferrovia da Arezzo alla strada ferrata da Roma ad Ancona. Lo scopo di questa legge, a mio avviso, consiste in dotare lo Stato di questa ferrovia; le altre disposizioni contenute nella legge io non le ravviso che come un mezzo di ottenerla.

Il signor ministro invece considera questo mezzo come la sostanza. Egli crede che la sostanza consista non tanto nel dotare lo Stato di questa strada ferrata, quanto di poter dare questa strada ferrata precisamente alla società livornese. Io non esito ad asserire che questo non può essere lo scopo della legge. Costituzionalmente parlando, lo scopo di una legge debbe esaminarsi nella sua sostanza e non nei mezzi che s'impiegano per raggiungere lo scopo medesimo. Quindi io di nuovo ripeterò che lo scopo principale di questa legge è quello che una strada ferrata si eseguisca.

Ora, la mia proposta tende appunto a che sia sanzionata l'esecuzione di questa ferrovia. Se poi questa proposta tende a che la strada non sia concessa alla società livornese, ma a che sia eseguita per conto dello Stato, ciò non cangia né punto né poco la sostanza.

Le discussioni che si fanno in Parlamento hanno appunto per iscopo di cercare il modo di raggiungere il fine che ci proponiamo con i migliori mezzi possibili, coi mezzi più consentanei all'interesse dello Stato. Ora nel nostro caso il miglior mezzo è appunto quello contenuto nella mia proposta, cioè che questa strada si eseguisca per conto del Governo.

BOGGIO. L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici ha accennato ad un temperamento il quale potrebbe forse indurre l'onorevole Brunet a ritirare la sua proposta e mettersi per avventura tutti d'accordo. Se non vado errato, il temperamento al quale aderirebbe il signor ministro dei lavori pubblici risolverebbe la difficoltà che ci ha fermati per tre giorni, imperocché la difficoltà consisteva in questo: per quella parte della linea la quale ha per sé un carattere di urgenza, cioè da Firenze fino ad Arezzo, si può fin d'ora approvare la concessione; ma oltre Arezzo, siccome lo stesso capitolato dice che prima di otto mesi non saranno approvati gli studi, così è evidente che non c'è nessuna urgenza di dare fin d'ora la concessione e di determinare sin d'ora che il capitale verrà poi fissato per decreto reale senza intervento del Parlamento.

Se non vado errato, il signor ministro dei lavori pubblici non avrebbe difficoltà ad aderire acché l'articolo 2 fosse emendato nel senso che si dicesse, che il capitale verrà stabilito per decreto reale per il tratto della ferrovia che va sino ad Arezzo, ma che per il tratto ulteriore lo stanziamento del capitale avrebbe luogo per legge. Se il signor ministro annuisce a questo temperamento, io credo che ci troveremo facilmente d'accordo; tanto l'onorevole Brunet, quanto coloro che appoggiavano la sua proposta potrebbero accettare que-

sto mezzo termine, che salva il principio, che concilia le cose e che non ci fa andare più in là di quanto la necessità il richiede.

Io dunque pregherei il signor ministro a volerci dire s'egli accetta questa base di temperamento, perchè nel caso affermativo spero che l'onorevole Brunet ritirerà la sua proposta e così si potrebbe passar oltre.

PRESIDENTE. Il deputato Brunet sarebbe in questo caso disposto a ritirare la sua proposta?

BRUNET. Voglio prima sentire le dichiarazioni del signor ministro

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Mi sembra che così la discussione proceda assai confusa, perchè siamo passati ad un tratto dalla discussione generale in una proposta che, a parer mio, ha tutte le caratteristiche di un nuovo progetto di legge.

Pure se la Camera lo desidera, io prenderò la parola.

PRESIDENTE. Si tratta solamente di rispondere al deputato Boggio, che desidera di conoscere se il signor ministro accetta o non accetta la sua proposta.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Non ho difficoltà a dirlo; solamente dovrò entrare in qualche spiegazione. Io sono d'opinione che, volendo far presto, il meglio è semplificare quanto più si può, e che il Parlamento si limiti a circoscrivere le facoltà che dà al Governo di tutte le cautele necessarie ad assicurare il pubblico interesse nella determinazione delle linee e delle spese, senza ritardare menomamente l'esecuzione dei lavori.

Io credo in conseguenza che sia stato savio consiglio di quasi tutti i Governi, i quali hanno concesse reti abbastanza estese di strade ferrate, di tenere un sistema analogo a quello tenuto dal Parlamento subalpino per la rete savoiarda, colla legge del 29 maggio 1855, sistema di nuovo sancito nello scorso anno per le reti ferroviarie della Lombardia e dell'Italia centrale. Io credo che in questi casi, nei quali non ricorreva di certo l'urgenza che ora vi è, sia stato fatto bene, e che oggi sarebbe fatto ottimamente in vista appunto della maggiore urgenza.

Dirò ancora che questa questione fu altre volte discussa nel Parlamento subalpino. E questo mi si permetta ch'io dica, perchè mi fu rimproverato di venire qui a farmi, in certo modo, novatore od apportatore di sistemi distruttori delle pratiche costituzionali.

Io rammenterò che, in occasione della discussione della legge della quale ho parlato, l'onorevole Martinet fece una obbiezione di questo genere, e che il ministro rispose essere necessario far presto, perchè erano stati concessi lavori di strade ferrate sul territorio francese, che avrebbero fatto concorrenza; ed in conseguenza il Parlamento annuì a quel capitolato, il quale, a mio giudizio, è anche meno particolarizzato di quello che lo sia il capitolato che tanto discutiamo.

Ciò premesso, io dichiaro che non sono punto favorevole a modificare il progetto di legge, quale è stato formulato dalla Commissione, che mi pare egregiamente conciliare gli interessi delle popolazioni col rispetto ai diritti del Parlamento. Ma, avendo molto meditati gli scrupoli che sono stati portati innanzi, per desiderio di dimostrare quanto io li apprezzi, come deve apprezzarsi tutto quello che tiene all'applicazione delle regole costituzionali, anche se troppo rigidamente interpretate, io penso che per la linea al di là di Arezzo, per la quale, come osservava l'onorevole Boggio, gli studi non saranno presentati che fra otto mesi, potrebbe per avventura, senza grave timore di ritardarne l'esecu-

zione e l'attivazione, essere deciso che, anzichè per decreto reale, fosse il prezzo della costruzione determinato per legge.

Debbo però avvertire il Parlamento che, naturalmente, con questo si lascia aperto il campo a quelle discussioni le quali spesso ritardano e pregiudicano all'esito di una impresa, e si rischia, per qualche circostanza per cui il Parlamento non possa occuparsene, di comprometterne l'esecuzione. Quindi io sarei piuttosto contrario che favorevole al temperamento; ma per questo lato mi rimetto pienamente alla decisione del Parlamento, rimanendo sempre ricisamente opposto e determinato a non accettare la proposta Brunet, come quella che risolve due questioni di principio, contrariamente all'opinione sulla quale è basato tutto il sistema delle ferrovie che sta per discutere il Parlamento; cioè dando la preferenza al sistema della costruzione per conto dello Stato su quello delle concessioni alle società private, e volendo che le spese siano determinate dal Parlamento sopra studi preventivamente e maturamente compiuti.

Io credo fermamente che, se non si accolgono i due principii, sui quali è fondato il sistema di concessioni che ho presentato, non sia possibile per regola generale di costruire le strade ferrate nel tempo e nel modo che è desiderato dalle popolazioni e richiesto dagli interessi della nazione.

In conseguenza, dichiaro consciamente che non potrei assumere la responsabilità dell'esecuzione di una legge redatta nei termini, nei quali l'onorevole Brunet ha formulato il suo progetto; e, mentre penso che sia preferibile il sistema della Commissione, per pura deferenza alle opinioni che sono state da taluni membri manifestate in questo recinto, mi rimetto alla decisione della Camera.

PRESIDENTE. Il deputato Brunet ritira la sua proposta?

BRUNET. Io ritirerei la mia proposta, qualora fosse inteso che tutto ciò che si riferisce al tronco oltre Arezzo sia fatto oggetto di una legge speciale, come fu proposto dal deputato Boggio.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Non mi sono bene spiegato; l'onorevole Brunet dice che il tratto oltre Arezzo diventi argomento di una concessione speciale; io non lo posso ammettere; sarebbe lo stesso che annientare tutta la legge. Quel tratto forma parte di corrispettivo in un contratto bilaterale, non bisogna dimenticarlo; è certo che la società delle Livornesi non accetterebbe la concessione limitata ad Arezzo. L'ho detto ieri, e ho detto di più che il Ministero nelle sue trattative l'aveva tentato, e non gli era riuscito di ottenerlo. Io ho inteso di dire unicamente che, se la Camera lo crede, il prezzo della linea al di là di Arezzo, piuttosto che con decreto reale, potrà essere determinato con legge.

BRUNET. Dopo le dichiarazioni del signor ministro circa la proposta Boggio, io mi accosto a questa, e ritiro la mia (Bravo!), appunto per transigere in certo qual modo, e ottenere, se non in tutto, almeno in parte lo scopo cui mirava la mia proposta.

PRESIDENTE. Leggo adunque l'articolo primo:

« È approvata la convenzione, intesa addì 13 febbraio 1861 tra il presidente del Consiglio dei ministri, quale reggente il Ministero dei lavori pubblici, ed il signor Carlo Fenzi, rappresentante la società delle strade ferrate livornesi, colla quale viene concesso alla predetta società il diritto di condurre a termine la costruzione e di attivare l'esercizio della ferrovia da Firenze per Arezzo ad Ancona, riunendosi alla ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del Colle di Fossato. »

Viene ora l'emendamento del deputato Scarabelli, il quale là dove si dice: *riunendosi alla ferrovia da Firenze per Arezzo ad Ancona, ecc.*, vorrebbe sostituire le parole: *passando possibilmente ai pressi di Perugia e riunendosi in ogni caso alla ferrovia da Roma ad Ancona.*

Mi pare che la Commissione accetti questa proposizione.

Dal banco della Commissione. Sì! sì!

BRACCI. Domando la parola per un'osservazione semplicemente filologica, cioè per proporre che si cancelli il vocabolo *pressi* di Perugia, che non è parola italiana.

VALERIO, relatore. Io vorrei pregare l'onorevole preopinante ad abbandonare questa quistione filologica; imperocchè, siccome questo vocabolo si trova nella convenzione, la quale noi non possiamo cambiare; e, quando si cambiasse nella legge, ciò potrebbe produrre delle cattive intelligenze, lo prego quindi di non insistere.

GALLENGA. Ma il relatore potrebbe darci la definizione.

MACCHI. *Pressi* vuol dire presso.

VALERIO, relatore. S'intende le vicinanze; questo termine c'è venuto di Toscana.

TOSCANELLI ed altri. No! no!

Una voce. È un barbarismo.

DANZETTA. Pregerei il presidente di mettere ai voti l'articolo nei termini in cui fu convenuto tra la Commissione ed il Ministero; c'è l'emendamento proposto dall'onorevole Scarabelli.

PRESIDENTE. Io non l'ho questo emendamento.

MACCHI. Sarebbe il medesimo; si tratterebbe solo di omettere l'avverbio *possibilmente*.

LUZI. Insisto per togliere la parola *possibilmente* e di lasciar l'espressione: *pressi di Perugia*, soltanto perchè tutti i membri della Commissione e il Ministero riconobbero e convennero che in quelle vicinanze bisognava passare forzatamente.

PRESIDENTE. Il Ministero aderisce?

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Sì! sì!

BERARDI TIBERIO. Io mi opporrei alla redazione proposta dalla Commissione ed accettata dal Ministero, ed invece assumerei, per conto mio, il progetto primitivo del Ministero. La ragione per la quale io mi oppongo alla redazione proposta dalla Commissione ed accettata dal Ministero è questa: che la Commissione ha creduto di mettere nella sua redazione delle espressioni le quali accennano direttamente ad Ancona, senza far caso della direzione che potrebbe avere da Perugia alla centrale romana, passando per Fuligno.

Dico ciò, perchè questa idea della Commissione risulta dalla sua relazione, e soprattutto l'onorevole mio amico, il deputato Fiorenzi, nella tornata, mi pare, del 1° corrente, si è espresso apertamente, che era intendimento della Commissione di escludere il passaggio per Fuligno, perchè riteneva che si dovesse prendere la direzione più breve per andare ad Ancona, la quale, a parer suo, sarebbe stata quella della valle del Chiascio.

Lo stato delle cose attualmente è tale, che non abbiamo elementi per poter decidere se questo passaggio per Fuligno debba o no essere accettato.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo al deputato Fiorenzi, il quale supponeva che esso signor ministro avesse rigettato il passaggio per Fuligno, ha formalmente dichiarato non avere nè accettato, nè escluso il passaggio per la valle del Chiascio, che sarebbe quello per Fuligno. Egli così si è espresso:

« Forse non mi espressi bene nel seno della Commissione, o essa non mi comprese perfettamente, se l'onorevole Fio-

renzi credè intendere che io accettassi la valle del Chiascio a preferenza di altre valli.

« Debbo dichiarare che nel seno della Commissione ho avuto almeno l'intenzione di dire che io non potevo pronunziarmi nè per l'una, nè per l'altra direzione. »

In appresso poi soggiunge :

« Se però, senza nuocere a questo scopo supremo (di congiungere Livorno ad Ancona), potremo conciliare eziandio gl'interessi delle comunicazioni ferroviarie fra le varie città dell'Umbria e della città di Roma, non sarà altro che bene, molto più in vista degli alti destini, ai quali nell'animo nostro è chiamata quell'eterna città. »

E conchiuse : « Io non potrei adesso pronunziarmi sopra tutto quello che riflette o alla valle del Chiascio, o alla valle del Topino, o alla valle del Tevere, in quanto che non sono studiate le linee. »

Siccome io ritengo che il passaggio per Fuligno sia il più opportuno sotto tutti i rispetti, sotto il rispetto morale, sotto il rispetto tecnico ed economico, io chiedo che la Camera escluda qualunque espressione, la quale possa in qualsiasi modo mostrare l'intenzione di escludere il passaggio per Fuligno.

Se le parole dell'onorevole Fiorenzi fossero passate senza contestazione, sarebbesi potuto credere che l'opinione della Camera fosse conforme alla sua ed a quella della Commissione, e questa credenza potrebbe fare una qualche violenza sull'animo del signor ministro, quando, compiuti gli studi, dovrà prendere una definitiva risoluzione.

Conchiudo pertanto chiedendo alla Camera che voti il progetto del Ministero come era dapprima concepito, nel quale si fa menzione dei *pressi di Perugia*, sul che la Camera è concorde. L'articolo così espresso non pregiudica punto la questione, se la linea che discorriamo debba passare per la valle di Chiascio, ovvero per la valle del Topino, e quindi se Fuligno debba o no essere escluso.

MICHELINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor relatore.

VALERIO, relatore. La Commissione ha espresso già nel corso della discussione, per mezzo del suo relatore, la sua opinione a questo riguardo.

Sembra a me che l'ultima parte della discussione e specialmente la discussione della questione sollevata dall'onorevole deputato Devincenzi avrebbe dovuto persuadere l'onorevole deputato Berardi a non fare questa proposta. Egli è evidente che, se la linea non solamente accostandosi a Perugia, ma ancora andando a Fuligno, si allontanasse da Ancona di tutta la distanza per cui Perugia dista da Fuligno, si scemerebbe sempre più l'importanza della linea, se ne altererebbe il carattere e si riuscirebbe persino forse a distrurre la ragione principale per cui la Commissione approvò, e, spero, la Camera approverà questa proposta di legge.

In seno della Commissione questa discussione ebbe luogo, e la vostra Commissione avrebbe conchiuso contro il disegno di legge, se si fosse richiesto che questa linea andasse a cercare a Fuligno la linea romana diretta ad Ancona; chè ciò sarebbe stato lo stesso come dire che il punto obbiettivo di questa linea sarebbe stato Roma e non Ancona. Ora a Roma dalla Toscana tende direttamente la strada sanese che va ad Orta.

Quindi la Commissione non può in alcun modo accettare l'emendamento che propone l'onorevole Berardi.

E ripeto quivi quello che dissi già parlando della linea proposta dall'egregio Devincenzi, che, a mio avviso, dalla linea Arezzo-Ancona dovrà sopra Perugia staccarsi una diramazione, la quale, piegando a Fuligno, servirà meglio Perugia, di quello che non si possa farlo colla prima (perchè è ben inteso che, sebbene si scriva nella legge: *pressi di Perugia*, la ferrovia principale si debbe solo avvicinare di tanto che si possa senza guastare la direzione sua che ha per obbietto Ancona), e sarà questo il principio della centrale italiana, che condurrà pella più breve via a Capua ed a Napoli.

Ma la linea prolungata oltre Arezzo, della quale trattiamo, non si può divertirla a Fuligno, distraendola dalla sua direzione con un allungamento di trenta e più chilometri.

BERARDI TIBERIO. Risponderò all'onorevole Valerio...

PRESIDENTE. Permetta, la parola non spetta a lei. Se però intende ritirare il suo emendamento, io le darò la parola...

BERARDI TIBERIO. Al contrario, io v'insisto.

PRESIDENTE. Le accorderò la parola dopo.

Il deputato Luzi ha facoltà di parlare.

LUZI. Ho poco o nulla da aggiungere a quanto conchiuse l'onorevole relatore, perchè la massima stabilita dalla Commissione fu di dirigersi, per la via più breve e facile, da Arezzo ad Ancona. Ora la più breve e facile via è quella di venire al nord o sud di Perugia, e dirigersi quindi per la valle del Chiascio e poscia per valle di Rasino alle piane di Gualdo.

I signori Fiorenzi e Cerotti, ingegneri ben conosciuti negli Stati ex-papali, hanno fatto degli studi ben seri in quelle parti ed hanno riconosciuto essere impossibile dirigersi verso Fuligno, per poi giungere ad Ancona, senza dover prolungare la strada almeno di quaranta chilometri. Quello che sarei disposto ad accondiscendere all'onorevole Berardi sarebbe soltanto che la strada, invece di gettarsi verso Fossato, tendesse piuttosto verso quei luoghi che chiamansi le pianure di Gualdo, e così la distanza fra Fuligno e Perugia sarebbe accorciata di oltre dieci chilometri, senza nuocer punto al fine che si prefisse la Commissione.

MICHELINI. Io, come ho già dichiarato nella tornata di ieri l'altro, voterò contro questa legge.

Ora, per gli stessi motivi, e sopra tutto per diminuire la spesa della strada che si deve costruire, e conseguentemente l'aggravio dei contribuenti, voto contro ogni proposta che tenda ad obbligare la società concessionaria a far passare la strada piuttosto in un sito che in un altro.

Questo mio voto è fondato sopra due considerazioni.

La prima è che al di là di Arezzo io non so quale linea sia più vantaggiosa. Non lo so e non posso saperlo, perchè mancano i piani, i profili, i disegni, le perizie, mancano in una parola tutti i documenti che risultano da studi accurati e che sono pure necessari perchè uno possa formarsi un esatto concetto di una via ferrata che si voglia costruire. E siccome tutti i miei colleghi trovansi nella mia condizione, ad eccezione di quei pochissimi che avessero esatissima conoscenza delle località, e che le avessero percorse armati degli opportuni istrumenti, così io ritengo che la Camera non può pronunziare sulla direzione al di là di Arezzo un giudizio coscienzioso ed illuminato. È dunque meglio lasciare la cosa al Ministero, il quale fisserà la direzione della ferrovia quando saranno compiuti gli studi.

In secondo luogo i danari dello Stato non si devono spendere che a pro di tutto lo Stato, od almeno di una gran parte di esso. Ora, che la strada ferrata, di cui ragioniamo, segua piuttosto una che altra direzione poco monta all'Italia. Ciò può importare ai comuni od alle provincie per cui passa; ma allora ci pensino le amministrazioni comunali e provinciali. Così, se la città di Perugia crede conveniente che la ferrovia le passi vicino, faccia i procedimenti opportuni presso la so-

cietà concessionaria e si sottometta ai sacrifici che sono necessari. Così fecero appunto parecchie città e provincie del Piemonte, le quali ora diedero sussidi, ora comperarono azioni, ora si obbligarono a costruire stazioni per indurre le società concessionarie ad aderire ai loro desiderii.

Per questi motivi voterò contro ogni vincolo che si voglia imporre alla direzione della ferrovia al di là di Arezzo.

BERARDI TIBERIO. Io non posso associarmi all'onorevole Michelini, il quale (se bene ho compreso le sue parole) difende il progetto della Commissione. Io invece non ho ripreso il progetto della Commissione, ma quello primitivo del Governo.

PRESIDENTE. Scusi; se ha ripreso il progetto del Governo, allora è il caso di lasciare i *pressi di Perugia*.

BERARDI TIBERIO. Ed io non escludo quelle parole, ma anzi le accetto. Ho detto che nel progetto della Commissione vi è una parola la quale tende a condurre la ferrovia più direttamente in Ancona, escludendo così implicitamente il passaggio per Fuligno; e questo lo deduco non solo dal contesto dell'articolo proposto dalla Commissione, ma altresì dal contesto della relazione stessa....

VALERIO, relatore. Sì! sì!

BERARDI TIBERIO.... e soprattutto poi dalle parole esplicite che nella seduta del 10 l'onorevole Fiorenzi diceva in nome della Commissione.

Dunque io, ben lungi dall'associarmi all'onorevole Michelini, il quale parmi vorrebbe togliere le parole *pressi di Perugia*, intendo che debbano restare nella legge. (*Rumori*)

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. È impossibile comprendere il tenore delle proposte, se si fa questo rumore. Io prego la Camera a far silenzio.

BERARDI TIBERIO. Signori, questa è cosa che tocca gravemente gli interessi, non solo di una città, ma di una provincia; e se avessero la compiacenza di ascoltarmi, io potrei dimostrarlo. Per amore di brevità e per non infastidire la Camera, che è stanca della lunga discussione, mi rassegnerò a tralasciare le molte ragioni che possono favorire il mio assunto; ma almeno mi diano facoltà di sviluppare e spiegare il mio emendamento.

Dunque, io ripeto che intendo si lasci l'indicazione dei *pressi di Perugia*; e credo che si debba lasciare per la ragione che questa questione è già stata decisa, avendo il signor ministro dichiarato che non ci sono altre linee possibili se non quelle, le quali, o per un verso o per l'altro, si avvicinano alla città di Perugia. Non c'è che una sola linea la quale avrebbe lasciato fuori Perugia, ma questa è stata dal signor ministro dichiarata inaccettabile. Per conseguenza su ciò non è più luogo a discutere, e siamo tutti concordi.

Quanto alla seconda parte, cioè all'espressione che implicitamente escluderebbe Fuligno, dirò che la disputa che ha sollevata l'onorevole Luzi è assolutamente prematura, giacchè noi non abbiamo elementi bastanti per giudicare se si debba seguire una valle piuttosto che un'altra. Fra tante ragioni morali, economiche e di convenienza (giacchè si tratta di escludere una città di molta importanza per la sua centralità, pel suo commercio, per la sua industria), la Camera non ha dati sufficienti per poter decidere la questione, siccome non ha i necessari elementi di studi tecnici per deciderla sotto questo rispetto.

Quando la Camera accettasse il progetto della Commissione, soprattutto dietro le dichiarazioni esplicite che oggi il signor relatore ed altri membri della Commissione hanno fatte, toglierebbe la possibilità al Ministero di decidere libera-

mente la quistione, dopo fatti gli studi e le indagini necessarie.

Io desidero che la questione non sia pregiudicata, che il campo rimanga intieramente sgombro, e che niun vincolo si ponga alla libera decisione del ministro.

PRESIDENTE. Ella dunque propone che si tolgano dall'articolo 1° della Commissione le parole *ad Ancona, riunendosi alla ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del colle di Fossato*, e di surrogare....

BERARDI TIBERIO. Io più semplicemente proporrei come emendamento l'articolo del progetto del Ministero, salvo poi ad approvare gli altri successivi della Commissione.

PRESIDENTE. Io non posso mettere in votazione come emendamento l'articolo del progetto del Ministero.

È necessario che formoli la sua proposta.

BERARDI TIBERIO. Ecco il punto di differenza fra l'articolo della Commissione e l'articolo del Ministero, che io propongo come emendamento.

Il progetto ministeriale dice: « attivare l'esercizio della ferrovia da Firenze per Arezzo e *pressi di Perugia*, sino all'incontro della strada ferrata da Roma ad Ancona. »

Quello della Commissione dice invece: « riunendosi alla ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del colle di Fossato. »

Questa redazione indica una direzione più decisa verso Ancona; e dopo le dichiarazioni che sono state fatte in questa Camera, io credo che verrebbe in qualche modo il Ministero ad essere vincolato. È perciò che dimando che questo vincolo si tolga col votare il progetto del Ministero.

PRESIDENTE. Allora io metterò ai voti la proposta del deputato Berardi.

LUZI. La Commissione non può accettarla.

MACCHI. Il Ministero parimenti ha già aderito alla proposta della Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Berardi, la quale consiste nel togliere dall'articolo primo del progetto della Commissione le parole: « ad Ancona, riunendosi alla ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del colle di Fossato, » e nel surrogarvi queste altre: « sino all'incontro della strada ferrata da Roma ad Ancona. »

(È rigettata.)

Ora metto ai voti l'articolo primo della Commissione colla sola aggiunta dei *pressi di Perugia*.

Avverto però che votando quest'articolo non rimane pregiudicata la questione proposta dal deputato Susani relativamente alla privativa postale, per cui egli ha proposto un articolo col numero secondo.

Metto ai voti, con questa riserva, l'articolo primo.

Esso sarebbe così concepito:

« È approvata la convenzione, intesa addì 13 febbraio 1861 tra il presidente del Consiglio dei ministri, quale reggente il Ministero dei lavori pubblici, ed il signor Carlo Fenzi, rappresentante la società delle strade ferrate livornesi, colla quale viene concesso alla predetta società il diritto di condurre a termine la costruzione e di attivare l'esercizio della ferrovia da Firenze per Arezzo ad Ancona e *pressi di Perugia*, riunendosi alla ferrovia da Roma ad Ancona prima della traversa del colle di Fossato. »

(La Camera approva.)

Il deputato Susani propone un articolo 2 così concepito:

« Riguardo ai diritti postali dello Stato per le lettere, saranno applicate a questa ferrovia le leggi vigenti delle antiche provincie. »

Domando se quest'aggiunta è appoggiata.
(È appoggiata.)

BOGGIO. Chiedo di parlare sulla posizione della questione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BOGGIO. Io proporrei che quest'articolo venisse dopo votati gli altri due. Mi pare che la sua sede naturale sia dopo i tre articoli della legge.

SUSANI. In quanto a me, purché la proposta si approvi, lascio in facoltà al signor presidente di collocarla dove crede meglio.

PRESIDENTE. Allora l'articolo 2 si porrà ora in discussione; ne do lettura:

« L'ammontare totale delle spese di costruzione di questa linea, del costo del materiale mobile e di ogni altra spesa occorrente alla completa costruzione della linea da Firenze all'incontro colle strade ferrate romane, come limite oltre il quale non potrà in nessun caso eccedere il capitale contemplato nell'articolo 9 della convenzione, verrà stabilito con decreto reale sui progetti e sui preventivi da presentarsi dalla società, prima di far luogo ad alcuna emissione di obbligazioni. »

A quest'articolo il deputato Boggio presenta un emendamento. Egli propone che si dica: *questo capitale per la linea da Firenze ad Arezzo sarà fissato per decreto reale, ecc.*; e dopo si aggiunga:

« Per il tratto ulteriore della linea sarà stabilito per legge. »

La parola è al deputato Bonghi.

MASSARI. Domando la parola sull'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Parli.

MASSARI. Io desidererei che la Commissione si spiegasse su quest'emendamento, prima che s'impegni la discussione.

VALERIO, relatore. La Commissione non crede di poter accettare quest'emendamento. (*Bravo!*) Non è il caso di sviluppare le ragioni di ciò, perchè bisognerebbe ripetere tutto quanto si è già detto.

BONGHI. Io dirò brevissime parole.

Io mi congratulo colla Commissione che non accetti questo emendamento proposto dal deputato Boggio, e così si trovi d'accordo col ministro, il quale ha detto che il suo parere era contrario, ch'egli credeva fermamente che quest'emendamento sarebbe dannoso, ma che pure l'avrebbe accettato per una totale deferenza al Parlamento, quasi che il Parlamento avesse bisogno della deferenza del ministro, e non bastasse a tutelare i suoi diritti, quando punto fossero offesi.

L'emendamento, infatti, proposto dall'onorevole Boggio, è contraddittorio in sé medesimo, giacché con esso si riconosce che il principio della concessione, il principio della garanzia del *minimum* d'interesse, su un capitale non determinato, sia buono sino ad Arezzo, ma diventi cattivo da Arezzo in là; sia buono per ottanta chilometri, diventi cattivo per novanta altri che seguono.

E perchè s'introdurrebbe questa contraddizione? Per dare facoltà al Parlamento di sancire in parte esso stesso quelle spese presuntive che risultano dagli studi fatti dalla società ed approvati dal Governo; giacché non potrebbe punto modificarle, quando si stia alle norme del capitolato, che nel resto s'accetta colla presente legge. Nobile ufficio davvero, e degno del Parlamento! Difficile operazione, alla quale il potere esecutivo s'avrebbe a credere e a dichiarare incompetente!

E quale è la ragione su cui si fa fondamento per fare

distinzione fra il tratto sino ad Arezzo e il tratto da Arezzo in là, e cadere in così strana contraddizione? La ragione stranissima è questa: la linea sino ad Arezzo è urgente, mentre non è urgente di farla da Arezzo in là. Adunque dite che è urgente, e proponete un emendamento col quale ne ritardate l'esecuzione? In effetto, qual è egli l'effetto di questo emendamento contraddittorio? Che il Consiglio d'amministrazione delle Livornesi non sarà più in grado di accettare la convenzione così modificata. Bisognerà quindi che l'approvazione della convenzione sia rimandata all'adunanza generale, con che s'indugia di tre mesi l'accettazione di questo contratto, giacché l'adunanza non può essere convocata prima.

Si vede dunque che per la stessa urgenza per la quale è proposta, questa modificazione in sé è contraddittoria. Io la rigetto, e spero che l'Assemblea, d'accordo colla Commissione e col ministro, la rigetterà del pari.

BOGGIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Brunet.

BRUNET. La cedo.

PRESIDENTE. Il deputato Boggio ha facoltà di parlare.

BOGGIO. Quest'emendamento, dal quale la Commissione ha dichiarato di dissentire, dissenso però che credo non sia unanime...

VALERIO, relatore. Sono sette membri. Uno contro sei.

BOGGIO. Dunque mal non mi apposi dicendo che il dissenso non fu unanime (*ilarità*), e ringrazio l'onorevole relatore della sua spiegazione, che ha confermato la mia asserzione.

Quest'emendamento, al quale l'onorevole mio amico Bonghi vorrebbe anche togliere quel prestigio, che l'autorevole non opposizione del signor ministro dei lavori pubblici poteva avergli attribuito, versa in condizioni un poco difficili, finché sta sotto l'incubo dell'accusa di contraddizione.

Ma, signori, codesta accusa è ella fondata?

Vi è un'arte molto facile per dare apparenza di verità all'accusa di contraddizione verso un avversario: quando egli accetta una provvisione come temperamento, dite ch'egli la riconosce come massima, e voi lo coglierete sempre in contraddizione; perchè di leggieri potrà avvenire che questo stesso principio, che come temperamento si accoglie in un caso, sarà respinto in un altro caso in cui non concorrano più quegli speciali aggiunti che in via d'eccezione l'aveano fatto accettare. Ed è questa appunto la tattica che usò molto artificialmente l'onorevole mio amico Bonghi.

Egli vi disse: ma che? si accetta il principio sino ad Arezzo; ma un principio non si può tagliare in due con una linea di frontiera, e dire che è buono fino ad Arezzo, ma diventa cattivo da Arezzo in là.

Ma io non credo aver detta tale corbelleria né ieri né oggi, e non penso che al mio emendamento si possa dare questo senso.

BONGHI. Domando la parola.

BOGGIO. Dichiarai fin da ieri che la linea, sulla quale si discute, ha due parti, ciascuna delle quali ha un carattere ben distinto. La prima sezione della strada è quella da Firenze ad Arezzo; su questa si fecero gli studi, e si sono già presi impegni, almeno morali: il respingere o modificare la legge in ordine a questa sezione della ferrovia darebbe luogo a ritardi nell'esecuzione dei lavori. Ma in ordine all'altra parte della ferrovia, cioè al tratto da Arezzo a Perugia, neppure si sono fin qui incominciati gli studi, e non saranno fatti dentro otto mesi. L'onorevole Bonghi avrà letto, credo, il capitolato, ed avrà veduto che negli articoli 1 e 2 si fa la distinzione tra

le due sezioni, e si dice che per quella oltre Arezzo i lavori non potranno cominciare che fra otto mesi.

Dunque, se per otto mesi queste opere non avranno cominciamento, ne viene la conseguenza che non vi sarà in esse alcun ritardo, quantunque il presente progetto di legge sia modificato nei termini indicati nel mio emendamento.

Però si è tentato di spaventarvi col porvi innanzi l'idea di un pericolo: vi si è detto che la compagnia non accetterà più la concessione, perchè essa ha bisogno di essere sicura di far tutta la strada.

Anche qui io vi dirò: guardatevi dall'equivoco. Noi la concessione la facciamo alla compagnia, non solo fino ad Arezzo, ma per tutta la linea: solamente in forza del mio emendamento che cosa succederà? Succederà che per una parte della medesima la spesa sarà determinata per legge invece di essere stabilita per decreto reale. L'opporsi a questo equivale evidentemente al dire che questa compagnia deve avere in suspizione il Parlamento, il che appunto mi pare una cosa tanto strana....

MASSARI. Domando la parola.

BOGGIO..... che non mi vi so per niun verso acconciare.

Vi è una sezione di questa ferrovia, una sezione di molta importanza, poichè lo stesso ministro vi dice che costerà non meno di quaranta milioni; nulla seppi anco di cotesta sezione, nulla del suo futuro tracciamento, nulla della direzione che avrà, nulla della spesa che occorrerà per essa. In tale stato di cose si propone, non di respingere la legge, non di aggiornarla o di ricusare la concessione, ma solamente si chiede che il montare del capitale per questa parte della ferrovia sia fissato d'accordo col Governo e col Parlamento; ed a proposta così semplice e temperata si oppone una ripulsa assoluta. Si dice che la compagnia piuttosto respingerà la concessione. E non è questo, lasciate che io ripeta la mia espressione, non è questo un supporre che il Parlamento debba essere sospetto alla compagnia? Locchè mi pare cosa troppo assurda per poter far oggetto di seria discussione.

Vediamo dunque piuttosto se quest'emendamento abbia una qualche utilità.

DE BLASIS. Domando la parola.

BOGGIO. La sua utilità ve la dichiarò egli stesso, il signor ministro; e qui mi corre debito di ringraziarlo della deferenza che gli piacque mostrare per ciò che egli chiama *rigorismo* di principio costituzionale. In me forse meglio che in talun altro questo *rigorismo* sarà scusabile, per quanto io cerchi in questo recinto di non ricordarmi d'altro che di essere deputato. (*Si ride*) Ma appunto per ciò l'onorevole signor ministro non vorrà lasciare attenuare il valore ed il peso delle sue dichiarazioni.

Egli ha riconosciuto che la fedele osservanza dei principii costituzionali consiglia l'accettazione del temperamento da me proposto. I principii pur troppo non si possono sempre applicare in tutta la loro estensione: frequentemente ci è forza il piegarli alle inesorabili necessità della vita pratica; ma, appunto per ciò, finchè con questa si possono conciliare, corre obbligo di farlo.

Or bene, nel caso concreto, la mia proposta, mentre si piega a quella deviazione dal rigor di principii che ci è dalla necessità imposta, restituisce al principio tutta la sua efficacia dove la necessità cessa.

Non dico io adunque, secondo piacque supporre al mio brioso amico Bonghi, che il principio della garanzia su capitale indeterminato sia buono sino ad Arezzo, e diventi cattivo oltre quella linea; ma dico che è principio non solamente di diritto costituzionale, ma di buon senso e di amministrazione,

che non si facciano contratti, non si decretino costruzioni, non si votino spese, senza conoscerne l'indole, lo sviluppo e l'ammontare.

E se questo è il vero principio, applichiamolo fin dove si può.

Nella odierna controversia accade che, per la prima sezione della ferrovia, l'applicazione rigorosa del principio incaglierebbe e ritarderebbe lavori che sono urgenti e necessari; è dunque forza transigere ed accettare per necessità ineluttabile una deviazione dal principio normale.

Ma per la seconda sezione, cioè oltre Arezzo, questa necessità più non esiste: dunque in questa parte serbiamoci fedeli al principio, dacchè possiamo farlo senza danno della cosa pubblica.

Ed a ciò tende appunto la mia proposta.

La quale, del resto, già potete sin d'ora a certi indizi riconoscere come non sia inutile nè fuor di luogo, checchè taluno, per l'opportunità della sua causa, abbia voluto insinuare. Ponete mente a ciò che in questi stessi istanti intorno a voi succede, e ne sarete persuasi.

Appena si dà lettura di questo emendamento, ecco subito una insolita premura d'interrogare la Commissione se lo accetta; il relatore, a nome di una maggioranza, calma l'inquietudine di chi aveva mossa l'interrogazione, rispondendo negativamente, ed ecco da quel banco, dal quale era partita la domanda, scoppiare un *bravo* di approvazione per la Commissione che non accetta l'emendamento (*Ilarità*); per soprappiù cinque o sei nostri colleghi domandano premurosamente la parola appena ho cominciato a svolgerne i motivi (*Ilarità*); e questo già vi deve far capaci che l'emendamento mio non è poi così inutile, perchè fareste troppo torto ai nostri colleghi se credeste che tanta inquietudine di sapere come la pensi la Commissione, e tanto desiderio di entrare nella discussione, si mostrassero a proposito di che? A proposito di una mozione inutile! (*Ilarità*)

MASSARI. Non la diciamo inutile, la diciamo dannosa.

BOGGIO. Benissimo. L'onorevole Massari dice che la mia proposta è dannosa. Invece io affermo che fareste opera grandemente dannosa respingendola, dannosa economicamente, dannosa politicamente.

MASSARI. Il danno è nell'impedire si faccia la strada.

BOGGIO. Ringrazio l'onorevole Massari anche di questa nuova interruzione, che mi riapre il campo a trattar questa parte dell'argomento. (*Risa e Bravo!*)

Dico adunque che sarebbe dannoso politicamente il votare alla cieca questa concessione per il tratto d'oltre Arezzo, perchè si verrebbe meno all'osservanza di quei principii costituzionali ai quali lo stesso signor ministro s'inchinava non ha guari.

MASSARI. Tutti c'inchiniamo....

BOGGIO. Tutti, mi dice dietro le spalle l'onorevole Massari, e sta bene. (*Rumori a destra*)

Alcune voci. Ai voti! ai voti!

Molte voci a sinistra e al centro. Parli! parli!

Una voce. Non si interrompa!

PRESIDENTE. Ma se non c'è alcuno che voglia toglier la parola all'oratore!

MASSARI. Io non interrompo.

MELLANA. Sì, che interrompe!

BOGGIO. Il signor Massari ama le interruzioni, io le accetto ben volentieri da lui, e....

MASSARI. Io non intendeva d'impedire che l'oratore continuasse.

BOGGIO. Tanto meglio; siamo dunque d'accordo; ma

inviterò l'onorevole Massari a mettersi d'accordo anche col signor ministro.

Il signor ministro ha dichiarato che la osservanza, o, per usare la sua frase precisa, il *rigorismo* dei principii costituzionali vuole che si accetti il temperamento da me proposto; il signor Massari, invece, mentre afferma di volersi inchinare anch'egli ai principii costituzionali, respinge l'emendamento; è dunque l'onorevole Massari in contraddizione flagrante col signor ministro, e ci consiglia ciò che lo stesso signor ministro confessò essere politicamente dannoso.

Ma inoltre è pure economicamente dannoso il sistema che piace al signor Massari, perchè ci trascina sopra un pendio sul quale più non saremo padroni di arrestarci, e non sappiamo fin dove potremo essere trascinati.

La mia proposta evita ambedue questi inconvenienti e questi danni, non ritarda di un'ora i lavori, e non mette a repentaglio la concessione.

Dunque non è punto una questione inutile quella che ora ci occupa, malgrado che l'onorevole relatore della Commissione abbia voluto farla parer tale.

Bensi in questa discussione che dura da tre giorni havvi una inutilità, una grande inutilità (*Oh! oh!*), e dirò subito quale sia.

La inutilità consiste nei due articoli che la Commissione propone in aggiunta a quello del Ministero, ed io credo che la Camera, se vuol essere logica e conseguente, o deve modificare l'art. 2° nel senso che ho proposto, o deve respingere i due articoli della Commissione, e ricondurre il progetto di legge nei termini ne' quali il Ministero lo aveva proposto.

Il ministro fu logico e coerente a sè medesimo, ma in verità io non capisco come nel sistema della Commissione si possano sostenere quei due articoli.

Qui non c'è via di mezzo: o il Parlamento vuole compiere l'ufficio suo, vuole esercitare quel sindacato che gli spetta come un diritto e che gli incombe come un dovere, e in tal caso il capitale della spesa deve essere stabilito nella sua cifra concreta per legge almeno nella parte in cui non havvi urgenza.

O invece il Parlamento vuole abdicare a questo sindacato preventivo, e rimetter tutto nella coscienza e vigilanza del Governo, e, in tal caso, a che più aggiungere due articoli per dichiarare che il Governo provvederà per mezzo di decreti reali?

La Commissione preferisce il sistema in cui il Parlamento abdica; ma in questo sistema sono una vera superfetazione quei suoi due articoli. Può venire in capo ad alcuno che il Ministero, quando ha proposto la legge concepita in quel solo articolo che ci sta dinanzi, pretendesse respingere da sè la responsabilità di quanto avrebbe fatto in esecuzione di essa? E questa sua azione in quale altro modo poteva esercitarla, se non appunto mercè decreti reali?

Il Ministero crede che l'essenziale in ordine alle ferrovie è di far presto, e che per far presto non c'è altro modo fuori quello delle concessioni con garanzia sopra un capitale indeterminato, e si è determinato a sobbarcarsi alla grave responsabilità che è inerente a siffatto sistema, e perciò respinge ogni intervento di atti legislativi per la fissazione del capitale, perchè questi sminuirebbero la sua responsabilità, e altererebbero le basi del sistema. Sta bene: il Ministero fa atto di coraggio, ed è logico e coerente a' suoi principii.

Invece la Commissione aggiunge due articoli per dir che cosa? Per dire che questo capitale si fisserà d'accordo fra la società ed il Governo, e che a tal uopo si emaneranno decreti reali!

Ma potrebbe forse venir in mente ad alcuno che s'avesse a fare diversamente? Il Ministero ha la responsabilità di tutto ciò che riflette l'attuazione della concessione; il modo che avrà il Ministero di procedere a tale attuazione potrebbe forse essere altro che non quello dei decreti reali? Dunque una delle due: o ci appigliamo francamente al sistema proposto dal signor ministro, cioè crediamo che importi far presto, e che ci preme un'urgenza irreparabile, e in tal caso gli dobbiamo dare un voto di fiducia e abdicare ad ogni sindacato preventivo, e contentarci di quello che sia possibile di esercitare dappoi. In tale ipotesi il mio emendamento diventa inutile, dannoso, perchè urta col sistema che si stimerebbe il migliore. Oppure noi intendiamo tener fermo nel sistema al quale sembra proclive la Commissione, vogliamo cioè qualche garanzia parlamentare e costituzionale, ed allora non possiamo star contenti ad aggiungere due articoli illusorii per dire ciò che è inutile a dirsi, per enunziare cioè questa meravigliosa novità che il Governo opera per mezzo di decreti reali! Se vogliamo conservarci il diritto d'ingerenza, conserviamolo in modo efficace, almeno per quelle parti nelle quali, non essendovi urgenza, non v'è ragione di derogare al principio costituzionale.

La Camera pronuncierà fra breve sulla mia proposta quel giudizio che ella stimerà opportuno; io spero che non la respingerà, massime dacchè le dichiarazioni del signor ministro hanno eliminato da questo voto ogni carattere politico, o, per esser più esatto, hanno conservato alla questione il solo carattere politico possibile e vero. Questo carattere politico consiste nel non derogare troppo facilmente alle garanzie costituzionali. Che se per avventura la Camera rigettasse il mio emendamento, io son persuaso che lo farebbe, perchè essa crederebbe di dover entrare in un sistema d'assoluta fiducia verso il Governo, e di abdicazione ad ogni sindacato preventivo, ma non certamente perchè la mia proposta si possa dir dannosa od inutile.

Del resto, dopo le dichiarazioni del signor ministro, io porto fiducia che egli non sarà per far opposizione a un temperamento nel quale riconosce, se non altro, il merito di mantener salvi i principii costituzionali.

E la Camera, accogliendo la mia proposta, proverà al paese che noi possiamo svolgere rapidamente e potentemente la sua vita economica, senza transigere punto sul rigorismo dei principii costituzionali; proverà che si può promuovere il benessere economico, senza menomare per nulla le garanzie della libertà; al che ci guadagneranno e il presente e l'avvenire della nostra patria, perchè il maggiore e più urgente nostro bisogno è il consolidamento delle nostre istituzioni e il complemento della nostra unità; e nulla può giovar meglio a tale duplice scopo, quanto il fare che procedano concordi le grandi opere di pubblica utilità, e la sicura e fedele applicazione dei principii costituzionali.

MINGHETTI, ministro per l'interno. Il mio onorevole collega ministro pei lavori pubblici, rimettendosi alla decisione della Camera intorno all'emendamento dell'onorevole Boggio, ha voluto provare che egli era condiscendente sino ai limiti che gli sembravano strettamente indispensabili al suo fine; ma non ha per ciò nè aderito formalmente nè applaudito a questo emendamento, che per lo contrario ritiene e credo che il Governo intiero ritenga come sfavorevole, come principio delle discussioni che dovranno aver luogo nell'avvenire sulla materia delle strade ferrate. Imperocchè in questa discussione, che è la prima delle molte di tal genere delle quali avremo ad occuparci, si tratta appunto di stabilire, dirò così, una massima, un metodo di trattare le

questioni medesime. Ecco il punto veramente importante della questione.

Ora noi crediamo (e mi sembra che l'onorevole mio collega ministro per i lavori pubblici l'abbia già evidentemente dimostrato) di non uscir punto dal rigore del sistema costituzionale, procedendo come facciamo. Noi crediamo che in tempi ordinari, in tempi nei quali avessimo tutto l'agio di occuparci di queste questioni, sarebbe opportuno entrare in minuti particolari, esaminare più distintamente le varie linee, aver contezza degli studi nei loro particolari; ma crediamo nello stesso tempo che nel momento presente, quando la questione delle strade ferrate è una questione vitale per l'avvenire d'Italia, si possa, senza violare in alcun modo il diritto costituzionale, dare al Governo una facoltà alquanto più lata di quella che si darebbe, se non fossimo in queste condizioni.

La questione delle ferrovie non si collega soltanto collo svolgimento della ricchezza pubblica, non si collega soltanto alla vera ed intima formazione dell'unità morale di tutta Italia, ma si collega eziandio colla questione della sicurezza pubblica, ed è per questo che mi sono preso la libertà di prendere la parola.

Credo che il mettere mano alle strade ferrate rapidamente nelle parti del regno che non ne sono ancora fornite, il mostrare alle popolazioni che il Governo se ne occupa colla sollecitudine maggiore, credo che ciò sia un argomento potentissimo per tranquillare e contentare le popolazioni.

In questo senso il voto che la Camera sta per dare in questo momento ha un'alta importanza, inquantochè stabilisce un metodo, mostra alle popolazioni che in momenti supremi, senza deviare dalle regole costituzionali, la Camera ha tanta fiducia nel Governo da dargli quei più lati poteri che in tempi ordinari forse a sè riserverebbe. Ecco il concetto che mi formo della discussione presente, ed è per ciò che, mentre l'onorevole mio collega rimette alla saviezza della Camera la decisione di questa questione, quanto a me intendo di votare contro l'emendamento dell'onorevole Boggio.

MELLANA. Chiedo di parlare.

MICHELINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il deputato Bonghi.

Voci. Ai voti! ai voti!

BONGHI. Se la Camera vuol passare ai voti, rinunzio volentieri a parlare, tanto più che non credo che le ragioni del brioso mio amico Boggio abbiano prodotta sugli animi altrui maggiore impressione di quella che hanno fatto sul mio.

Voci a sinistra. No! no!

Altre voci. Ai voti! La chiusura!

PRESIDENTE. Allora consulterò la Camera se intenda chiudere la discussione.

MICHELINI. Ho chiesto di parlare.

MELLANA. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Prima di tutto domando se è appoggiata la chiusura.

(È appoggiata.)

Il deputato Mellana ha facoltà di parlare contro la chiusura.

MELLANA. È impossibile chiudere la discussione dopo le parole del ministro dell'interno, il quale ha voluto intromettersi in questa questione.... (Oh! oh! No! no! Rumori al centro) ... che ha voluto intromettersi in questa questione, dicendo che parlava a nome del Governo, ed ha messo innanzi una questione di fiducia in una controversia d'interesse. Davanti a questa proposta, davanti a queste parole, è impossibile chiudere la discussione; me ne appello al sentimento

di chiunque sente la dignità della Camera. (Bravo! Bene! a sinistra; mormorio a destra)

MINGHETTI, ministro per l'interno. Io non ho detto, nè ho inteso di fare di questa questione una questione di fiducia nella politica del Ministero; ho detto che era una questione di metodo; ho detto che in presenza delle molte leggi che si sono presentate sulle strade ferrate, non solo nelle provincie di cui si tratta, ma eziandio nelle provincie napoletane, io credeva che la questione di metodo fosse importantissima.

MELLANA. Non è questione di metodo; qui...

PRESIDENTE. Lo prego di non interrompere; non è possibile di continuare la discussione, se ad ogni istante gli oratori sono interrotti.

MINGHETTI, ministro per l'interno. Mi sembrava, per conseguenza, che il votare contro l'emendamento del deputato Boggio esprimesse questo concetto; che la Camera desidera di affrettare quanto è possibile la soluzione di queste questioni, e che laddove in tempi ordinari, e per strade che non premessero sommamente, si riserverebbe l'esame di molte questioni di dettaglio e di molti particolari, in questa largheggiasse alquanto di più, non già per fare atto di fiducia politica al Ministero, ma per mostrare alle popolazioni il desiderio, la volontà risoluta del Parlamento che le strade ferrate siano attuate nel più breve termine possibile. Ecco la questione che, secondo me, sebbene non sia a rigore politica, ha nondimeno massima importanza. (Bravo! Bene!)

PRESIDENTE. Allora porrò ai voti la chiusura.

Chi l'approva, voglia alzarsi.

(La discussione è chiusa.)

Porrò ora ai voti l'emendamento del deputato Boggio.

MELLANA. Davanti alle parole dell'onorevole signor ministro...

PRESIDENTE. Prego di nuovo l'onorevole Mellana di non interrompere.

Il deputato Boggio propone che dopo le parole: *verrà stabilito per decreto reale*, si debba aggiungere: *per la linea da Firenze ad Arezzo*; e quindi, dopo le ultime parole dell'articolo, mettere le seguenti altre: *pel tratto ulteriore della linea sarà stabilito per legge*.

Chi è d'avviso che si debba approvare quest'emendamento, è pregato d'alzarsi.

(Dopo prova e controprova, è rigettato.)

Metto ai voti l'articolo 2. . . .

BOGGIO. Propongo la soppressione dell'articolo 2.

PRESIDENTE. Vuol dire che vota contro.

BOGGIO. La cosa è diversa; io propongo che si sopprimano gli articoli 2 e 3.

PRESIDENTE. Mi scusi; chi sopprime l'articolo, vuol dire che non lo approva; per conseguenza vota contro.

Metto ai voti l'articolo 2.

(È approvato.)

« Art. 3. Nello stabilire le epoche, la quantità ed il saggio al quale si faranno, a misura del bisogno, le emissioni delle obbligazioni, di cui all'articolo 9 della convenzione, saranno dal Governo segnate le norme opportune ad assicurare ampiamente la pubblica concorrenza. »

(È approvato.)

Ora viene l'articolo di aggiunta del deputato Susani; ne darò nuovamente lettura:

« Riguardo ai diritti postali dello Stato per le lettere, saranno applicate a questa ferrovia le leggi vigenti nelle anti- che provincie. »

Siccome mi pare che questo articolo è già stato ampia-

mente discusso, e che si può senz'altro votare, lo metto a partito.

(Non è approvato.)

Una voce a sinistra. La controprova!

PRESIDENTE. Faremo la controprova.

(Non è approvato.)

INTERPELLANZA DEL DEPUTATO CARUTTI SULLE COMUNICAZIONI STRADALI NELLA VALLE DI AOSTA.

PRESIDENTE. Prima che si passi alla votazione della legge, siccome il signor ministro si era riservato di rispondere ad alcune brevi interpellanze del deputato Carutti sopra lo stato delle comunicazioni stradali nella valle d'Aosta, io credo che si possa immediatamente passare a tale materia, prima di procedere alla votazione della legge discussa.

Il deputato Carutti ha facoltà di parlare.

CARUTTI. Sono circa venti giorni che io aveva annunziato privatamente al signor ministro dei lavori pubblici che gli avrei dovuto chiedere alcuni schiarimenti intorno alle comunicazioni stradali della valle di Aosta. Questa data mi scusi innanzi alla Camera, se io, in questi momenti, mi faccio lecito d'intrattenerla di interessi locali, per quanto siano essi degni di sollecitudine. (*Si alzano alcuni deputati*) Tuttavia, siccome pare che essa sia stanca e che desideri. . . .

PRESIDENTE. Prego i signori deputati a non uscire dalla Camera; si deve ancora votare la legge; si tratta di cosa di brevissima durata.

CARUTTI. Se la Camera preferisce che queste brevi interpellanze siano stabilite per un altro giorno, . .

PRESIDENTE. Sarebbe desiderabile che si facesse uso di questo tempo che ci rimane.

CARUTTI. Per me sono dispostissimo, anzi lo desidero; ma se. . .

Voci. Parli! parli!

CARUTTI. Sarò breve e preciso. Quindi non verrò esponendo quali sieno le condizioni particolari della valle di Aosta; non ricorderò neppure come essa sia l'unico paese italiano di lingua francese che ci rimanga, e non dirò come queste sue eccezionali condizioni ricerchino, tanto dal signor ministro dell'interno, quanto da quello della pubblica istruzione, alcuni particolari ed acconci provvedimenti. Di ciò a miglior tempo.

Mi restringerò per ora alla sola sua giacitura geografica.

Paese di frontiera, finitimo alla Svizzera ed alla Francia; chiuso, cerchiato dai monti e dai più alti monti alpini; da altri monti intersecato e, direi, frastagliato, esso è segregato da natura non solo dalle nazioni vicine, ma dalle stesse provincie del regno. Questo paese, è pur forza confessarlo, fu alquanto dal Governo dimenticato nel passato. Esso non ha ancora provata la sua parte di quei benefici materiali che la libertà in questi dodici anni ha conferiti al rimanente del nostro Stato.

Vi mancano soprattutto le comunicazioni stradali, questo primario elemento di prosperità e di civile progresso, questo bisogno tanto più stretto e più urgente in val d'Aosta per le sopra accennate condizioni speciali. La valle d'Aosta si può dire che è quasi impervia. Tre strade principali le sono necessarie, per due delle quali havvi urgenza vera.

La prima è quella del piccolo San Bernardo, che mette nella Tarantasia in Savoia.

La strada che giunge da Aosta a Prè-St-Didier è abbastanza carreggiabile, quantunque abbia pur essa mestieri di risarcimenti; ma da quel luogo sino all'ospizio del San Bernardo il tragitto si deve fare per piccoli e malagevoli sentieri, pericolosi anche alle sole bestie da soma.

Un progetto per l'apertura di una strada tanto necessaria venne fatto sino dal 1853 e nel bilancio dell'anno corrente fu iscritta una somma per darvi cominciamento.

Io domando al signor ministro dei lavori pubblici di porre mano sollecita a quest'opera, la quale sul versante francese è già quasi condotta a compimento. Senza questa strada, egli è evidente che la valle di Aosta non ha che una porta sola per l'entrata e per l'uscita dei suoi abitanti e dei suoi prodotti.

Ma questa porta non è neppure nè ampia, nè comoda, nè scevra di pericoli. La strada da Ivrea ad Aosta è in molti punti disastrosa, e spesso il carreggio dei grossi veicoli rimane intercettato. Ciò si vede specialmente nel tratto che precede il passaggio del Montjovet. Mi consta che fu posto allo studio il progetto di un nuovo tronco in sostituzione del presente, e sarei grato al signor ministro, se egli mi desse assicuranza che ne sarà sollecitata la definitiva approvazione, e che intanto i parziali lavori di riparazione, già fin d'ora intrapresi, verranno alacremenente proseguiti.

Complemento di questa strada debbe essere il nuovo ponte sul Bulhiers, il quale sta di faccia al famoso arco romano. Esso è vivamente domandato dalle popolazioni, dacchè il vecchio, il cui colmo è a sesto acuto, presenta delle ascese e delle discese veramente spaventevoli, ed ora trovasi in pessimo stato, e potrebbe rovinare quando che sia.

Il disegno del nuovo ponte è condotto a termine e fu già trasmesso al Ministero. La spesa non è che lire 50 mila. Vorrei sapere dal signor ministro a qual punto sia giunta questa pratica.

Finalmente intendo ricordare la strada del Gran S. Bernardo, vale a dire la troppo famosa galleria del colle di Menouve. Io non pretendo che i lavori relativi a quest'opera, già incominciati e poi interrotti, debbano riprendersi oggi o domani, cioè in un tempo determinato e prossimo; ma credo che il Governo non debba smettere il pensiero della impresa, poichè essa, facilitando le nostre comunicazioni coi cantoni del Vallese e di Vaud, riuscirà di grande importanza non solamente per la valle di Aosta, ma anche per le altre provincie contermini.

A ciò si riducono le mie interpellanze, e desidero che il signor ministro possa darvi schiarimenti tali che soddisfacciano alle speranze dei buoni Valdostani, i quali, francesi di lingua, hanno sempre mostrato di essere, per sangue, per tradizioni e per cuore, veri e generosi figli d'Italia.

PRESIDENTE. Il ministro per i lavori pubblici ha facoltà di parlare.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. La valle di Aosta, siccome quella che trovasi segregata dal generale concorso delle strade ferrate e delle strade rotabili, per essere internata verso le vette alpine, merita più particolarmente da un lato l'attenzione e le cure del Governo, ma dall'altro, attese le sue condizioni speciali, riesce maggiormente difficile al Governo stesso di soddisfare gl'interessi di quelle popolazioni; imperocchè la natura alpestre dei luoghi e la difficoltà di dare alle strade quegli sbocchi che si danno in altre più felici contrade, rendono più costose le opere e ne fanno meno evidente la generale utilità. Pur non ostante il Governo ha sempre dato opera ai miglioramenti, dei quali è parola nel discorso dell'onorevole preopinante; ed in questo momento io sono lieto di poterlo assicurare che non si tras-

curano gl'interessi che tanto meritamente gli stanno a cuore. Infatti per la strada nazionale della Svizzera, la sua sistemazione per Bard e Donnaz fu appaltata nel 1858 per lire 417,735, ed oggi si sono pagate per essa lire 345,000.

Vi sono poi dei lavori ad economia per 52,000 lire, dei quali ne sono già stati fatti per 14,684, e la sistemazione di altro tronco sotto Chambave, pel quale sono state stanziare 27,000 lire, trovasi in via d'ultimazione.

Quanto alla costruzione del ponte sul Buthiers, sono stati da pochi giorni commessi all'intendente d'Aosta i relativi incanti per la somma di lire 50,800.

Per la sistemazione dell'altro tronco fra Montjovet e Chambave si continuano gli studi, che furono intrapresi nello scorso ottobre; ed appena saranno compiuti, sarà data opera alla proposizione dei fondi da stanziare a tal uopo, i quali si presagiscono dover ascendere ad una somma non minore di 800,000 lire.

Quanto all'apertura d'una comunicazione colla Svizzera per il Gran San Bernardo, è noto certamente all'onorevole preopinante come questo lavoro fosse appaltato nel 1856 e come fosse di poi sospeso per fallimento dell'impresa; fallimento il quale non deve recar meraviglia a chi si faccia a considerare come, in seguito di migliori studi, sia stata valutata una spesa meglio che tripla per eseguire questo lavoro; talchè l'ingegnere incaricato di questi studi, avendo fatto anche sentire che migliori e più precise indagini erano necessarie per eseguire la costruzione di quest'importante opera, il mio onorevole predecessore ne fece argomento d'una sua comunicazione al Governo federale svizzero, dal quale tuttavia aspettasi una risposta.

Finalmente, quanto alla strada da Aosta in Francia per il Piccolo San Bernardo, per la sistemazione fra San Didier e la vetta di quella montagna, si è proposto nel bilancio del 1861 la somma di lire 161,000 in acconto delle 800,000 circa, a cui si calcola ascendere il progetto ch'è stato fatto nel 1853 dall'ingegnere Gualini, ed, a tal uopo, in breve verrà presentato un progetto di legge al Parlamento, trattandosi di somme piuttosto rilevanti. Ed io non dubito che la Camera, sanzionando questi provvedimenti che il Ministero si è fatto un dovere di proporre, e continuando a stanziare assegni anche negli anni avvenire, appagherà i bisogni di quelle popolazioni, per le quali sarebbe vivissimo desiderio del Governo che le condizioni generali delle finanze dello Stato, e la diminuzione di più gravi esigenze generali, alle quali è urgente di provvedere, ci permettessero di estendere anche

maggiori larghezze in fatto di opere pubbliche, che certamente tutti avremmo desiderio di vedere estese fino ai più reconditi angoli del nostro territorio.

CARUTTI. Io sono persuaso che le parole state or ora pronunziate dall'onorevole ministro giungeranno gradite a quelle popolazioni. Io ne lo ringrazio, nella fiducia che i fatti saranno degno commento alle soddisfacenti promesse.

PRESIDENTE. Si passerà ora alla votazione della legge per isquittinio segreto.

Risultamento della votazione:

• Il deputato Costa Antonio, Cini e Fenzi hanno dichiarato di astenersi.

Presenti	245
Votanti	242
Maggioranza	123
Voti favorevoli	194
Voti contrari	48
Si astennero	5

(La Camera approva.)

SAN DONATO. Pregherei la Presidenza di voler sollecitare la relazione della Commissione sulla legge delle ferrovie napoletane, che so di essere ultimata, onde possa mettersi all'ordine del giorno e cominciarsene la discussione.

Ricordo all'oggetto, che tale schema fu dichiarato d'urgenza dalla Camera, e che gli uffici tutti urgentemente se ne occuparono. I commissari furono da più giorni nominati.

PRESIDENTE. Io credo che domani o dopodomani sarà presentata questa relazione, e quindi potrà stamparsi e distribuirsi, e poscia venir messa immediatamente all'ordine del giorno.

SAN DONATO. Ringrazio il signor presidente della datami comunicazione, e confido che quanto prima si potrà dar principio alla discussione di questa legge che è di somma urgenza e di massima utilità alle provincie del mezzogiorno d'Italia.

La seduta è levata alle ore 5.

Ordine del giorno della tornata di domani:

1° Discussione del progetto di legge per il riordinamento delle tasse e dei dritti di marina;

2° E del progetto di legge riguardante gli stipendi dei commissari di leva;

3° Svolgimento della proposta di legge per l'istituzione di un porto franco a Napoli, del deputato Gabriele Maza.