

TORNATA (SECONDA) DEL 6 LUGLIO

Sul disegno di legge per una leva militare sui nati nell'anno 1841.

Presenti e votanti	206
Maggioranza	104
Voti favorevoli	204
Voti contrari	2

(La Camera approva.)
La seduta è levata alle ore 5.

Ordine del giorno per lunedì, alle ore 7 del mattino:

- 1° Discussione del progetto di legge concernente la concessione della ferrovia di Ravenna e la riorganizzazione della società delle ferrovie romane;
- 2° Interpellanze del deputato Romano al Ministero intorno ad alcuni atti amministrativi della luogotenenza di Napoli;
- Discussione dei progetti di legge:
- 3° Spese maggiori e spese nuove sul bilancio del 1860;
- 4° Costruzione di un carcere penitenziario a Cagliari;
- 5° Modificazioni al Codice penale militare.

TORNATA DELL'8 LUGLIO 1861

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE RATTAZZI.

SOMMARIO. *Omaggi. — Comunicazione d'impiego conferito al deputato Alasia. — Lettera del deputato Ricasoli Bettino, e sorteggio del collegio che lo rappresenta. — Discussione generale del disegno di legge per la costruzione di una ferrovia da Ravenna alla linea Bologna-Ancona, e per riorganizzazione della società delle ferrovie romane — Il ministro dei lavori pubblici presenta modificazioni a vari articoli — Osservazioni del deputato Fiorenzi — Opposizioni del deputato Brunet — Esposizioni e parole in difesa, del deputato Jacini — Il relatore Valerio sostiene il progetto — L'articolo 1° è approvato — Emendamenti dei deputati Fiorenzi e Rasponi all'art. 2° — Osservazioni del relatore Valerio — Istanza del deputato Farini — Emendamento del deputato Michelini — Osservazioni dei deputati Colombani, Busacca e Di Rorà — Reiezione dell'emendamento Michelini, ed approvazione di quelli dei deputati Fiorenzi e Rasponi — Approvazione dell'articolo 2 emendato, e del 3, 4, 5, 6 e 7 — Opposizione del deputato Colombani all'8, che è difeso dal relatore, ed approvato coi susseguenti. — Domande dei deputati San Donato e Conforti, e spiegazione del ministro. — Istanze dei deputati Capone ed Alferi per relazioni. — Relazione sul disegno di legge per vendita di beni demaniali della Veneria al patrimonio privato di S. M. — Discussione del disegno di legge per maggiori spese sul bilancio 1860 — Richiami sulle maggiori spese, del deputato Ricciardi — Osservazioni ed emendamento del deputato Lanza all'art. 3 — Spiegazioni del deputato Guglianetti — È approvato — Approvazione degli articoli — votazione ed approvazione dei due schemi discussi.*

La seduta è aperta alle 8 antimeridiane.

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

GIGLIUCCI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

7507. Il Consiglio municipale di Decollatura, circondario di Nicastro, provincia di Calabria Ulteriore II, domanda di essere reintegrato ne' suoi diritti sui beni della mensa vescovile di Nicastro.

7508. Soliani Luigi, di Gualtieri, mandamento e circondario di Guastalla, fa istanza perchè la legge sul reclutamento militare sia modificata nel senso di esentare dal servizio militare il figlio unico, qualunque sia l'età del padre.

7509. Poggi Carlo, da Firenze, protesta per essere stato tradotto in giudizio nanti quella Corte di assise per imputazione di reato di stampa.

7510. Gli impiegati di segreteria presso l'intendenza di Annone, domandano di essere provvisti di un trattamento

graduale e corrispondente a quello di tutte le altre amministrazioni del regno, proporzionato ai servizi da essi prestati.

7511. Galleano Filippo Pietro, da Genova, esposti i suoi servizi militari e quelli dei tre suoi figli, due dei quali morti sul campo di battaglia, domanda di essere provveduto di un annuo assegnamento che lo tolga dalla cattiva condizione di fortuna in cui si trova.

ATTI DIVERSI.

RICCI VINCENZO. Nel sunto delle petizioni testè letto, al n° 7511, Galleano Filippo da Genova, esposti i suoi servizi militari e quelli dei tre suoi figliuoli, due dei quali morti sul campo di battaglia, ricorre per ottenere la pensione.

Per quanto lo stadio a cui siamo giunti lasci poca speranza di vederla presto riferita, la natura della petizione è tale che

merita tutta la possibile sollecitudine; quindi pregherei la Camera di volerla dichiarare d'urgenza.

(È ammessa d'urgenza.)

CANTELLI. Colla petizione 7383, il di cui sunto fu esposto alla Camera nella seduta del 19 p. p. giugno, gli assistenti misuratori del Genio civile della provincia di Parma fanno istanza perchè il loro stipendio sia equiparato a quello degli assistenti misuratori delle antiche provincie e della Lombardia.

Sta in fatto che lo stipendio degli assistenti misuratori della provincia di Parma, regolato da un decreto dittatoriale, è assai minore di quello che abbiano i misuratori assistenti nelle antiche provincie e nella Lombardia.

Ora, non si saprebbe vedere per quali ragioni agenti del Governo i quali compiono le medesime funzioni in limitrofe provincie, e nelle medesime condizioni, debbano essere retribuiti diversamente. Quindi prego la Camera affinchè voglia dichiarare d'urgenza questa petizione.

(L'urgenza è ammessa.)

PRESIDENTE. I signori Bocchi Carlo, Ceretti Antonio e Ferri Antonio, fanno omaggio di 100 esemplari del discorso pronunciato dal reverendo prevosto-parroco della città di Mirandola, sacerdote dottore Adani Riccardo, in occasione delle solenni esequie celebrate in quella città pel conte Di Cavour.

L'avvocato Raffaele Garilli fa omaggio di due esemplari di un suo opuscolo: *Dello spirito di associazione in Palermo.*

Il ministro dell'interno scrive che, con decreto in data del 3 corrente, il commendatore Alasia, deputato al Parlamento nazionale, è stato nominato governatore della provincia di Terra di Bari.

Si faranno gli opportuni uffici presso il Ministero interni, perchè sia riconvocato il collegio di Savigliano.

Darò ora lettura di una lettera scritta dal deputato Bettino Ricasoli, presidente del Consiglio dei ministri.

« Le città di Firenze e di Torino mi hanno onorato del loro suffragio, eleggendomi per loro deputato al Parlamento. Posto nella necessità di scegliere tra le due, non sa risolversi l'animo mio, compreso di eguale affetto e di pari gratitudine per l'una come per l'altra delle due nobili città. Firenze, la mia città nativa, dopo le infinite prove che diede di sentimenti magnanimamente italiani, e verso di me in modo straordinario benigni, quando ebbi la sorte di reggere nelle passate venturose vicende la Toscana, mi onora per la terza volta de' suoi suffragi; Torino, perduto nel conte Di Cavour il suo più gran cittadino, come in lui perdè l'Italia la mente agitatrice dei nuovi suoi fati, mi elegge, immeritevole certo, in luogo di lui.

« Mi perdoneranno le due illustri città se in queste condizioni non so decidere, e prego lei, signor presidente, a fare che decida la sorte.

« Mi è grato intanto, » ecc.

In conformità del desiderio espresso dal signor barone Ricasoli si procederà all'estrazione a sorte. Il collegio, il cui nome verrà estratto, sarà quello che rimarrà vacante.

(Si procede all'imborsamento dei nomi delle due città, ed è estratto quello di Torino.)

Il barone Bettino Ricasoli resta dunque deputato di Firenze, ed il 1° collegio di Torino rimane vacante.

CARLETTI GIAMPIERI. Io aveva l'altro giorno pregato il signor presidente di concedermi la parola quest'oggi prima di procedere alla discussione delle leggi che si trovano all'ordine del giorno, per isvolgere la proposta che sabato depositai al tavolo della Presidenza; ma siccome non veggio al

banco dei ministri l'onorevole signor ministro dell'interno, e d'altronde la Camera non trovandosi ancora in numero, prego il signor presidente di riservarmi la parola ad altra opportunità.

DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA FERROVIA DA RAVENNA ALLA LINEA BOLOGNA-ANCONA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul progetto di legge per la costruzione della ferrovia da Ravenna alla linea Bologna-Ancona, e pel riordinamento della società delle ferrovie romane.

Il ministro pei lavori pubblici accetta le modificazioni introdotte dalla Commissione?

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Le accetto; ma osservo che dopo la presentazione della relazione si fecero altre modificazioni, d'accordo fra il relatore ed il Ministero.

Il relatore si era riservato di consultare la Commissione su queste modificazioni, ma siccome non lo vedo presente...

PRESIDENTE. Allora attenderemo un momento.

RASPONI. Il relatore sta consultando in questo momento la Commissione su quelle modificazioni.

PRESIDENTE. Pregherei il signor ministro di leggere queste modificazioni.

PERUZZI, ministro pei lavori pubblici. L'articolo 2 del progetto di legge della Commissione sarebbe redatto in questo modo:

« Il ramo di strada ferrata predetto si staccherà da quella di Bologna presso la stazione d'Imola, procederà per Bagnara, Lugo e Bagnacavallo, e nel raggio di chilometri due e mezzo da Russi a Ravenna. »

La ragione di questa modificazione è che presso la stazione d'Imola havvi un corso d'acqua, e si vorrebbe utilizzare il ponte che attualmente esiste, ben inteso che in quel caso pel secondo binario sarebbe allargato il ponte, locchè tornerrebbe più a conto che farne uno nuovo.

L'articolo 4 sarebbe così modificato:

« Nel capitolato d'oneri, annesso alla precitata convenzione, saranno introdotte le seguenti correzioni:

« 1° All'articolo 20 si aggiungerà il seguente alinea:

« Con questa disposizione non s'intende derogare per nulla al disposto colla legge 20 novembre 1859 sui lavori pubblici. »

Perchè la Camera conosca la ragione di questa modificazione, leggerò l'articolo 20 del capitolato, il quale è redatto in questi termini:

« Art. 20. Qualora, in conseguenza di un avvenimento qualunque o in caso di forza maggiore, l'esercizio della strada venisse a trovarsi interrotto, e questa interruzione per negligenza della società avesse a protrarsi più di quanto potrebbe essere richiesto per porvi riparo, sarà proporzionalmente sospesa l'applicazione della guarentigia. »

Poi verrebbe l'alinea aggiunto che ho testè accennato:

« Con questa disposizione, ecc. »

La legge poi del 20 novembre 1859 sui lavori pubblici dispone appunto su quanto era contenuto negli alinea di quest'articolo 4.

Poichè veggio ora presente l'onorevole relatore, gli chiederò se la Commissione accetta le concordate modificazioni.

VALERIO, relatore. La Commissione cadde d'accordo su

queste modificazioni per alcune all'unanimità, per altre a maggioranza di voti, come dirò in seguito nella discussione.

PERUZZI, ministro per i lavori pubblici. Cosicchè posso continuare nella mia esposizione?

VALERIO, relatore. Sì! sì!

PERUZZI, ministro per i lavori pubblici. L'articolo 5 rimarrebbe tal qual è.

L'articolo 6 direbbe:

« Per tutte le linee che la società delle strade ferrate romane sarà per esercitare nel territorio del regno d'Italia, essa è autorizzata a percepire le tasse di trasporto in base alle tariffe di massima ammesse per le strade ferrate dell'Italia centrale colla legge 8 luglio 1860.

« La società ed il Governo, per ulteriori accordi e nei limiti delle tariffe suddette, formeranno le tariffe definitive allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate italiane che comunicano fra di loro »

Così redatto, l'articolo resta conforme a quello già approvato dalla Camera per la concessione della strada ferrata da Napoli al mare Adriatico.

Un'ultima alinea di questo stesso articolo disporrebbe:

« Sono abrogate tutte le clausole contrattuali inserite nelle varie concessioni fatte alla società, contrarie alle predette disposizioni. »

L'art. 7 rimarrebbe tale quale è scritto.

Sarebbe aggiunto un articolo 8 nei seguenti termini:

« Le opere e le provviste contemplate al n° 2 dell'articolo precedente dovranno essere eseguite nel termine che verrà statuito dal ministro dei lavori pubblici, intesa la società, al seguito del progetto e della perizia che la società stessa dovrà presentare entro un anno dalla data dell'approvazione della presente legge.

« Le spese che a tal uopo saranno incontrate dalla società, nei limiti della perizia, come sopra approvata dal ministro, verranno rimborsate dal Governo entro nove anni, » cioè un anno dopo lo spirare del contratto d'esercizio per la strada da Canello per Sarno a Sanseverino.

L'art. 8 rimarrebbe tal quale e diventa 9, e l'articolo 9 diventa 10.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

La parola è al deputato Cadolini.

CADOLINI. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Spetta allora al deputato Allievi.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. La parola, in tal caso, è al deputato Susani.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. C'era anche il deputato Briganti-Bellini che si era fatto iscrivere; ma mi avvertì che, se nessuno domandava la parola, lo ritenessi come non iscritto.

Si passerà quindi alla discussione degli articoli.

DEPRETIS. Faccio osservare alla Camera che siamo in piccolissimo numero, e mi pare che, senza chiudere la discussione generale, si dovrebbe riservare la parola agli oratori iscritti, se mai ancora si presentassero.

PRESIDENTE. Le dirò; il deputato Cadolini ha rinunziato; il deputato Susani ha detto che, se gli altri rinunziavano, egli non intendeva parlare, e credo che la stessa dichiarazione sia stata fatta dal deputato Allievi.

D'altra parte tutti sapevano che alle 7, mettiamo pur anche alle 8, questo era il primo progetto che si metteva all'ordine del giorno.

Mi pare quindi che quelli che sono iscritti avrebbero dovuto avere la compiacenza di trovarsi presenti.

FIorenZI. Domando la parola per dire qualche cosa sulla discussione generale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FIorenZI. Il contratto fatto oggi colla società concessionaria delle strade ferrate romane ha per iscopo principale di accelerare l'esecuzione del tronco da Bologna ad Ancona.

A questo scopo, fin dall'ottobre 1860, il precedente ministro, onorevole deputato Jacini, aveva stabilito una convenzione per la quale concedendo la costruzione della strada da Ravenna a Castel Bolognese, faceva sì che la società concessionaria si obbligasse ad eseguire entro il 1861 il tronco da Bologna ad Ancona. In compenso di questo patto, la società riceveva 500,000 lire all'anno per 99 anni.

Il contratto che oggi stiamo discutendo, oltre alla concessione della strada da Ravenna a Bologna, ha unito un'altra concessione della strada ferrata da Napoli a Ceprano.

Con questo nuovo contratto le condizioni della società si sono anche ulteriormente migliorate, e quindi sembrerebbe che fosse opportuno l'imporre una qualche ulteriore condizione la quale fosse utile allo Stato, per la diminuzione della differenza tra il prodotto e l'interesse garantito, e per le migliori condizioni strategiche in cui sarebbe la strada, e fosse utile eziandio per il miglior servizio delle popolazioni.

È da sapersi che quando fu decretata la costruzione di una strada ferrata da Roma a Bologna si stabilì che la linea dovesse passare per Foligno, e seguire la valle del Potenza. C'era un motivo potentissimo per stabilire questo andamento, giacchè le Marche hanno la loro maggiore popolazione ed i loro maggiori prodotti nelle cinque valli di Senna, Chienti, Potenza, Musone ed Esino.

La valle di Potenza è in mezzo a queste cinque valli, e quindi è quella alla quale concorrono più facilmente tutti i prodotti e tutta la popolazione della Marca; per questo, mentre avrebbe servito meglio alle popolazioni, sarebbe stata nello stesso tempo di maggior utile al Governo, perchè, raccogliendo molti prodotti e molti passeggeri, la strada avrebbe più facilmente raggiunto quell'interesse che si guaranteeva.

Oltre a questo, era da osservarsi che, specialmente al giorno in cui tutta l'Italia ormai è riunita in un solo regno italiano, nel caso, che speriamo non si verificherà mai, una armata stata battuta fosse costretta a difendersi, appoggiando la destra ad Ancona e la sinistra all'Apennino, lungo le creste che separano l'Esino dal Musone, la strada si troverebbe sulla fronte dell'esercito; in questa condizione la strada potrebbe essere facilmente occupata dal nemico, e l'armata italiana non potrebbe più riceverne soccorsi e servirsene a facilitare i suoi movimenti.

Al contrario, se la strada passasse per Potenza, questi inconvenienti non si verificherebbero, giacchè, essendo essa al coperto dal nemico, si potrebbero fare tutti i trasporti di truppe e di materiali che occorressero.

Oltre a ciò la strada che si costruisce per l'Esino, la quale sbocca alla foce di questo fiume e poi costeggia il mare fino ad Ancona, sarebbe facilmente battuta da una flotta che attaccasse Ancona, quindi sarebbero impediti i soccorsi di materiale, di carbon fossile, od altro che abbisognassero per la fortezza, e che facessero discendere da Genova e dalla Toscana. Sembra dunque che strategicamente la strada che passa per Potenza sia più opportuna che l'altra dell'Esino.

Oltre ciò è da considerare che anche per la società concessionaria quella strada non presenta utile di sorta, come

per avventura la maggior brevità può a prima vista far credere. La valle dell'Esino per lungo tratto procederebbe tra montagne calcari, per le quali è difficilissimo fare i lavori di una strada ferrata; questo anfratto apertosi tra rocce calcari è soggetto a continue rovine delle rocce, le quali precipitano sulla strada, mettono in pericolo i passeggeri, e, ad allontanarlo, sarà necessario fare lunghe gallerie per mettere al sicuro i convogli.

Per questi motivi sembrerebbe più opportuno che la strada procedesse da Frascati a Fabriano, e poi a Fabriano volgesse verso Matelica e prendesse la valle di Potenza, dove, discendendo, verrebbe a raggiungere la strada attuale presso il porto di Recanati.

Con questo si sarebbe servito a tutta la Marca ed ai bisogni dell'armata e della difesa di Ancona, e si sarebbe diminuita la spesa di costruzione, anche con vantaggio degli stessi appaltatori.

Io credo quindi che, in vista dei vantaggi che si sono accordati a questa società, si potrebbe in qualche modo imporre ad essa l'obbligo di seguire piuttosto questa che l'altra linea.

BRUNET. Non ho visto nella relazione accennato il voto di un ufficio il quale si era manifestamente dimostrato contrario alle varie parti di cui si compone questa concessione.

Io sono commissario di quest'ufficio, e quindi credo conveniente di manifestare alla Camera quali furono le opinioni, alle quali erasi attenuto l'ufficio per dare un voto contrario all'approvazione di questa concessione.

Dapprima fu presentato un progetto di legge nel quale era detto che la società delle ferrovie romane dovesse attuare entro l'anno 1861 la strada ferrata da Bologna ad Ancona, e ad un tempo, in via di compenso per tale acceleramento d'esecuzione, si stabiliva come sarebbe concesso a questa società un tronco di strada il quale, dipartendosi da quella di Bologna, andasse fino a Ravenna. Per l'attuazione di questo tronco fu stabilito che il Governo dovesse garantire un prodotto netto di 500,000 lire annue.

Nella relazione del Ministero era detto come questo fosse un gravissimo sacrificio, mentre questo tronco, il quale deve dipartirsi da Imola o da Castel Bolognese, giunge ad un punto di non grande movimento commerciale in confronto dell'entità della somma garantita.

Su questa circostanza si esaminò qual fosse il prodotto chilometrico di altre strade che si trovano in condizioni analoghe a quelle nelle quali si trova la strada di Ravenna.

Noi abbiamo, per esempio, la città di Biella, nella quale esistono stabilimenti industriali in maggior numero che non in Ravenna, eppure il prodotto lordo chilometrico raggiunge soltanto circa lire otto mila, dalla qual somma dedotte le spese d'esercizio rimangono di netto circa tre mila franchi.

Da ciò si può argomentare quale sarebbe il sacrificio di garantire L. 500,000 per una strada di così tenue prodotto, e di 42 chilometri circa di lunghezza.

Questa circostanza indusse l'ufficio del quale sono commissario ad opinare come fosse preferibile il fare qualche sacrificio di compensi, di sussidi, e simili, per coadiuvare il pronto esequimento della linea Bologna-Ancona, piuttosto che dare come compenso la concessione della linea di Ravenna colla gravosa sua guarentigia delle L. 500,000.

L'ufficio non iscorgeva in questa concessione un mezzo abbastanza atto a dare alla società nell'esecuzione della linea Bologna-Ancona quella energia che le mancò finora. La linea che la società assunse dal Governo pontificio da Bologna ad Ancona e Roma consta di oltre 500 chilometri, dei quali nei

sei anni circa decorsi non pose in esercizio neanche un chilometro.

Questi furono i motivi dai quali l'ufficio veniva indotto a non manifestarsi favorevole alla prima concessione proposta delle L. 500,000 d'annua guarentigia.

Quando poi venne nell'ufficio all'esame il secondo progetto, col quale, a vece della guarentigia di L. 500,000, veniva proposto un regalo di L. 5,000,000, fu a maggioranza di voti espresso un avviso contrario alla sua adozione.

Non intendo di riferire i motivi di questa opinione, ma credo opportuno l'accennare che fra essi eravi anche quello che apparisse, cioè, dalla convenzione come i cinque milioni che trattavasi di dare avessero evidentemente lo scopo non già di dar mezzo di esecuzione alla ferrovia di Ravenna, ma per sovvenire e coadiuvare le spese occorrenti ai lavori della linea Bologna-Ancona, alla quale le condizioni finanziarie della società erano imbarazzate a sopperire.

La nuova concessione, che trattasi ora di approvare, contiene una maggiore ed importantissima estensione, della quale non era parola nella concessione primieramente proposta.

Trattasi della concessione che contiene la linea da Napoli a Ceprano. L'ufficio fu unanime a respingere quest'aggiunta di concessione.

La linea da Napoli a Ceprano si compone in gran parte della linea da Napoli a Capua, la quale appartiene allo Stato e da questo è esercita. Quindi sembra cosa evidentemente consentanea agli interessi dello Stato che questa linea sia proseguita sino a Ceprano per conto del Governo, e non già ceduta alla società il tronco che gli appartiene da Napoli a Capua.

La linea Napoli-Ceprano costituisce la maggior parte della diretta comunicazione fra Napoli e Roma, quindi ognun vede come nulla sarebbe più conveniente che questa comunicazione fosse, per quanto possibile, in proprietà del Governo.

Una circostanza poi della quale si deve tener conto nel dare una concessione si è lo stato finanziario della società.

E qui, senza portar accusa a chicchessia, non posso a meno di osservare come dall'esame dell'ordinamento e dell'andamento di questa società, tanto dal lato finanziario, quanto dal lato dell'esecuzione dei lavori, non possa trarsi sufficiente favorevole giudizio da persuadere ad estendere la sua concessione.

Se noi siamo vincolati da precedenti convenzioni, non io proporrò che s'infrangano i patti e non si rispettino gli impegni presi. Ma quando si tratta di nuove concessioni, la cosa è ben diversa.

La società, della quale si tratta, ottenne in maggio 1856 la concessione della linea da Roma ad Ancona a Bologna, con guarentigia in suo favore di una rendita netta di 10 milioni annui, cioè circa 20 mila franchi per chilometro. Fu convenuto che i lavori, al sesto anno in cui siamo, dovessero essere almeno ad un terzo della loro esecuzione, tanto sul tronco da Roma ad Ancona, come in quello da Ancona a Bologna.

Allo stato attuale delle cose, se il tronco da Bologna ad Ancona fu attivato, fu perchè il Governo indirettamente vi venne in soccorso; e rispetto al tronco da Roma ad Ancona non si eseguirono che lavori di poca entità, e, a quanto si dice, di non regolare costruzione.

Quindi non può dirsi che la società abbia adempito alle obbligazioni assunte nell'atto di concessione, e sarebbe forse stato miglior consiglio il non accingersi con nuovi favori e nuovi sacrifici per parte dello Stato a ravvivare la concessione.

Questa società, od almeno i promotori suoi, i suoi ammi-

nistratori si preoccuparono ben poco dell'attuazione dei lavori. Essi si occuparono di operazioni di finanza.

Invece di sottoscrivere e di pagare realmente alla cassa sociale i decimi delle azioni che costituiscono la base dell'impresa, si cominciò dal vendere tutte queste azioni ad un solo banchiere con un aggio, da quanto fu detto, di 35 milioni.

Quando una società esordisce così male, non può a meno di procedere peggio, e così fu. Io non intendo di farmi qui ad esporre le condizioni finanziarie di questa società, il che non sarei in grado di fare; ma, da quanto ho potuto scorgere da relazioni state pubblicate nei giornali, si vide come la società, per un rovescio avvenuto ad una casa di commercio, ebbe disponibili molte azioni, le quali vendette a meno della metà del loro prezzo d'emissione, proclamando ad un tempo che le condizioni della società erano favorevoli oltre ogni aspettazione, che gli azionisti avrebbero l'8 per cento, e che in sostanza ciò era dovuto ai vantaggiosi patti fatti dal Governo italiano. (Vedi *Constitutionnel*; juin.)

Tutte queste circostanze indicanti un'esclusiva preoccupazione finanziaria, e ben poca preoccupazione per eseguire i lavori, non sono atte ad ispirare sufficiente fiducia per gli impegni assunti, e tanto meno poi per quanto riguarda alle nuove concessioni, e in specie quella da Napoli a Ceprano.

Alle considerazioni già addotte circa alla non convenienza di cedere alla società la linea da Napoli a Ceprano debbesi aggiungere quella che le strade ferrate che siano per concedersi ai signori Adami e Lemmi rimanendo proprietà dello Stato, non vi ha motivo perchè la linea da Napoli a Ceprano, che è già in gran parte eseguita, debba per contrario cederli ad una società.

Io non giungo a comprendere questo contrasto di diversi sistemi, il che forma una vera contraddizione.

Oltre a ciò è da notarsi che il Governo, con questa cessione alla società della sua linea che possiede da Napoli a Capua, creerebbe degl'imbarazzi nell'esercizio, mentre, da quanto ho potuto argomentare dai pochi elementi che si hanno, se non erro, le strade Adami e Lemmi dovrebbero collegarsi in un punto a questa linea, credo a Cancellò, e così i convogli del Governo, venendo dalle linee che si tratta di eseguire colla convenzione Adami e Lemmi, dovrebbero percorrere un tratto di via da Cancellò a Napoli, il quale apparirebbe alla società, e non più al Governo.

Chunque vede quanto sia dannoso al libero esercizio il fare che il Governo abdichi, nella linea che possiede da Napoli a Capua, uno dei tronchi che più gli giovano alla combinazione d'un regolare esercizio delle sue linee che trattasi di costruire colla citata convenzione Adami e Lemmi.

Allo stato delle cose, io credo che il Governo possa concorrere a sussidiare la società per la pronta esecuzione della linea Bologna-Ancona, ma che non convenga concedere come corrispettivo nè la linea di Ravenna, colle sue onerose concessioni; nè tanto meno convenga al Governo spogliarsi della linea da Napoli a Capua, per cederla alla società collo scopo di prolungarla sino a Ceprano.

Queste sono le osservazioni che io volevo esporre per far conoscere alla Camera quale fu l'opinione dell'ufficio a cui ho l'onore di appartenere.

PRESIDENTE. Il deputato Jacini ha facoltà di parlare.

JACINI. Io non risponderò che alla prima parte del discorso del deputato Brunet, a quella cioè che riguarda la convenzione del 3 ottobre 1860 da me conclusa.

Per giudicare questa convenzione è necessario portarsi col pensiero al tempo in cui essa fu stipulata.

Si fu in conseguenza dell'annessione dell'Emilia e delle

Marche che il Governo del Re fu posto in contatto con una compagnia estera, la quale aveva ottenuta dal Governo pontificio la concessione di una vasta ed importante rete di strade ferrate. Il Governo del Re venne a trovarsi con questa compagnia press'a poco nella medesima situazione in cui già era stato precedentemente colla compagnia delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, per effetto dell'annessione della Lombardia e dell'Emilia.

Se non che quest'ultima compagnia, quella della Lombardia e dell'Italia centrale, presentava tali caratteri di solidità, i suoi rapporti coi Governi caduti erano stati comparativamente così regolari, che appariva di grande convenienza pel Governo di mettersi immediatamente in stabile relazione con essa e di concretare definitivi rapporti per l'avvenire. Ed è appunto ciò che il Governo ottenne, mediante la convenzione del 25 giugno 1860, approvata dal Parlamento.

La compagnia delle ferrovie romane, invece, era ben lungi dal presentare i medesimi caratteri di solidità: di più, sul di lei conto circolavano delle voci, non so fino a qual punto fondate, ma di certo non troppo favorevoli.

Il Governo del Re, pertanto, era in dovere d'andar molto cauto, prima di concretare definitivi accordi con questa compagnia. Egli non poteva accettare, senza beneficio d'inventario, l'eredità del Governo pontificio; non poteva accettare tale eredità, se prima non erano state intraprese, per riguardo alla compagnia romana, indagini attente, e se prima non aveva potuto bene riconoscere di che cosa precisamente esso si caricava. Il che doveva richiedere qualche tempo, tanto più che la compagnia romana aveva la propria sede amministrativa a Parigi e il domicilio legale a Roma.

Ma, mentre la prudenza obbligava il Governo a procedere colla massima cautela, non era men vero che la compagnia delle ferrovie romane nel numero delle sue concessioni aveva quella d'una linea d'importanza vitale per l'Italia, la ferrovia da Bologna ad Ancona.

Questa ferrovia non è altro, come tutti vedono, che una sezione della grande arteria longitudinale dell'Adriatico; è quella linea che ci deve condurre alle porte dell'Italia meridionale, e che per conseguenza rende possibili tutte le altre concessioni dell'Italia meridionale. Ma, secondo i diritti acquisiti dalla compagnia romana, in virtù delle concessioni del Governo pontificio, dipendeva dal di lei buon volere di non dare costruita questa linea prima del 1866, mentre era urgentissimo per lo Stato italiano di averla compiuta.

Il Governo si trovava pertanto in questa situazione, di dover andare molto cauto nello stabilire i rapporti definitivi colla compagnia delle strade romane, e nello stesso tempo di dover fare di tutto, onde procurare che la compagnia delle ferrovie romane attuasce, nel più breve tempo possibile, il tronco da Bologna ad Ancona. Fu allora che mi suggerì l'idea di far partito del tronco di Ravenna, da costruirsi quale diramazione della linea Bologna-Ancona.

La ferrovia di Ravenna può essere considerata sotto due aspetti diversi. Può essere considerata come una ferrovia di rilevanti interessi locali, ed infatti essa, in un breve percorso di 42 chilometri, collega molte località di grandissima importanza, come Bagnara, Russi, Bagnacavallo, Lugo, e raggiunge Ravenna, città anch'essa considerevole assai. Il tronco inoltre attraversa un territorio popolosissimo e feracissimo; cosicchè anche sotto il punto di vista dell'interesse locale, io crederei che la ferrovia di Biella, della quale parlava l'onorevole Brunet, non possa menomamente paragonarsi al tronco di Ravenna.

Ma, lasciamo pure questo confronto. Se non si trattasse che

d'importanza locale, non sarebbe questo il momento di proporre che l'erario si carichi di una lauta garanzia d'interesse.

Ma la ferrovia di Ravenna può essere considerata sotto un altro aspetto, e questo è di gran lunga più importante per lo Stato. Si tratta di una ferrovia che collega le diverse provincie delle Romagne col loro porto naturale, col porto canale di Ravenna combinato col porto Corsini. Ora in questo porto il Governo fa intraprendere lavori assai rilevanti, lavori che forse costeranno un milione e mezzo o due milioni, lavori che il Governo fa assai bene ad attivare, imperocchè il porto di Ravenna, già a quest'ora, dà un movimento di circa 56000 tonnellate all'anno.

Ciò posto, che cosa dovevasi fare? È fuori di dubbio che il Governo non poteva scegliere che fra questi due partiti, cioè, o sospendere i lavori del porto di Ravenna, o attuare la ferrovia, senza la quale i lavori del porto riuscivano superflui. Non vi è alcuno in questa Camera che sia disposto a sostenere l'opportunità del primo di questi partiti; dunque tale ferrovia non si poteva differire. Ed è soprattutto sotto l'aspetto dell'importanza che le conferisce il porto di mare che l'onorevole Brunet vedrà come non la si possa paragonare alla strada di Biella, la quale, per quanto importante essa sia, fa capo morto allo sbocco di una vallata, mentre invece la ferrovia di Ravenna conduce ad uno scalo marittimo assai frequentato, allo scalo marittimo, il quale, dopo quello di Ancona, ha la primaria importanza lungo il nostro litorale dell'Adriatico.

Fu per tal modo che si approfittò di questa necessità in cui si trovava il Governo di promuovere una diramazione dalla linea Bologna-Ancona per collegare il porto di Ravenna, onde addivenire alla convenzione del 3 ottobre 1860.

Ciò che premeva alla compagnia romana nel momento in cui fu stipulato il contratto, quando cioè con grande insistenza facevansi correre voci: essere il Governo del Re animato da mal volere verso la compagnia romana, essere egli disposto a contestare a quest'ultima i diritti acquisiti sotto al Governo pontificio, ciò che premeva alla compagnia, dico, era di promuovere dal nuovo Governo un certo quale attestato di fiducia, e quest'atto di fiducia, per quanto non incondizionato, consisteva nel fatto di una nuova concessione. Il Governo, dal canto suo, accordava una concessione non scelta a caso ovvero inutile, ma una concessione che era indispensabile che presto si facesse.

Senza dubbio che il Governo in questa occasione accordava una garanzia piuttosto lauta, cioè 500,000 lire per chilometro d'introito netto, nel caso che si dovessero eseguire i due binari; ma queste 500,000 lire potevansi ridurre facilmente a 400,000 o 420,000 lire, nel caso che il Governo sollevasse la compagnia dall'obbligo di collocare un doppio binario. Per altro non bisogna dimenticare che questa garanzia risultava molto inferiore a quella che il Governo medesimo aveva concessa per le ferrovie dell'Italia centrale, a cui garantiva 14,000 lire per le linee di pianura, e 22,000 lire per il complesso di quella rete; era molto inferiore poi a quella concessa al gruppo delle ferrovie romane dal Governo pontificio, in cui furono garantite 20,000 lire d'introito netto. Senza dubbio anche una garanzia di 10,000 lire per chilometro o poco più, a cui corrisponderebbe la somma fissata per la linea di Ravenna, è abbastanza lauta; ma bisogna considerare che questo tronco riunisce le Romagne al loro porto naturale che tocca a molti luoghi importanti, cosicchè, se è possibile che per qualche tempo risulti una differenza da pagare per parte del Governo, si può ritenere con fondamento che col

tempo questa differenza diminuirà, ed alla fine dei conti non ne verrà alcun peso per l'erario.

Sottoscrivendo questa convenzione, se la compagnia rialzava alquanto il proprio credito ed era posta in misura di poter trovare danari, lo Stato conseguiva vantaggi assai più rilevanti. In primo luogo esso otteneva l'immenso risultato d'anticipare di quattro o cinque anni la ultimazione della ferrovia da Bologna ad Ancona. Tanto più che la compagnia accettò la clausola che, se non dava costruita entro il 1861 la ferrovia di Bologna-Ancona lunga 206 chilometri, incorreva nella caducità. Il che evidentemente è una considerazione di non poca importanza. Il Governo inoltre si caricava per la ferrovia di Ravenna di un onere che probabilmente sarebbe diminuito e cessato in un avvenire prossimo, e nello stesso tempo, mediante il paragrafo 6 della convenzione, non si vincolava troppo colla credibilità del Governo pontificio, poichè egli si riservava di *definire ulteriormente i rapporti amministrativi e finanziari colla compagnia romana*; e così avrebbe avuto il tempo di veder più davvicino ciò che dietro le scene era avvenuto, durante i primi tempi della concessione, finchè durò il Governo pontificio, senza essersi legato preventivamente le mani.

In quanto alle conseguenze del contratto, io posso dire che dal 3 ottobre in poi, dal momento cioè in cui io stipulai questa concessione, furono condotti con grandissima attività i lavori su tutta la linea da Bologna ad Ancona, la compagnia trovò i denari necessari e, se, come spero, si vedrà ultimata questa importantissima linea di Bologna-Ancona entro l'anno corrente, certamente lo si dovrà all'esser stata sottoscritta questa convenzione in tempo opportuno.

In seguito avvenne la catastrofe della casa Mirès; le cose cambiarono aspetto. Il mio onorevole successore dovette venire ad altri accordi, ad altre stipulazioni, delle quali è inutile che io qui intrattenga la Camera, giacchè ho chiesto la parola unicamente per rispondere alla prima parte del discorso dell'onorevole Brunet, e spiegare l'origine e il carattere della convenzione 3 ottobre 1860, a cui si riferisce il presente progetto di legge.

VALERIO, relatore. L'onorevole Brunet ha fatto un grave appunto alla Commissione, o, dirò meglio, al suo relatore, dicendo che nella relazione non si riferì l'opinione dell'ufficio che egli era incaricato di rappresentare.

Dirò dapprima che forse l'onorevole Brunet non ha letto la relazione, perchè tutti gli appunti che egli ha portati assai in dilungo mi sembrano abbastanza concisamente e nettamente dichiarati alla pagina terza, per quanto riflette la prima convenzione, ed alla pagina quinta, per quanto riflette la seconda delle convenzioni che sono sottoposte alla vostra sanzione.

Riferendomi a queste sole indicazioni io non abuserò della pazienza della Camera per citarle in disteso quei passi della relazione cui mi riferisco; e rileggendo i quali ho speranza che l'onorevole Brunet si vorrà persuadere che il relatore ha fatto il debito suo rispetto a tutte le opinioni che si recarono nel seno della Commissione.

Debbo pure rinfrescare la memoria dell'onorevole Brunet circa i fatti che succedettero nella Commissione quando egli la favorì del suo intervento alla riunione di essa, che non poté aver luogo poche volte appunto per la gravità della materia cadente in esame. Gli rammenterò adunque come egli, nella prima volta che riunivasi la Commissione, portò il voto negativo al primo schema di legge, a quello cioè che riguardava la sola concessione della ferrovia ravennate, colle 500,000 lire di reddito garantite, e coll'obbligo alla società di dar

finita per il fine del mese dicembre 1861 la linea Bologna-Ancona.

La Commissione prese la deliberazione di incaricare uno de' suoi membri di esaminare la convenzione e di preparare, per così dire, un ordine della discussione, redigendo in ordine logico i varii quesiti riferentisi allo schema di legge in questione, sui quali la Commissione sarebbesi poi pronunziata.

Quest'incarico venne dato allo stesso commissario, che fu poi nominato relatore, e venne adempiuto nella seduta successiva, nella quale tutte le obiezioni poco fa esposte dall'onorevole Brunet si riassunsero come segue:

1° Se si possa ammettere in massima che lo Stato debba rispettare, o possa sprezzare le concessioni della società delle ferrovie romane.

2° Se sia conveniente che il Governo riconosca questa società, come si viene a riconoscerla colla convenzione del 3 ottobre 1860.

3° Se il Governo avesse mezzo legale e conveniente nel disposto col capitolo 52° del capitolato di concessione per forzare le Romane a subire condizioni diverse da quelle da essa stipulate.

4° Se, ammessa la necessità e la convenienza di un compenso da assegnarsi alle Romane, possa considerarsi come conveniente che questo compenso sia rappresentato da una nuova concessione, e nel caso attuale dalla Ravennate.

5° Se il Governo sia guarentito che la società abbia poi mezzi sufficienti per andare da Ancona a Roma.

6° Se convenga estendere il doppio binario, con proporzionale riduzione della guarenzia.

7° Se convenga mantenere l'eventuale prolungamento a porto Corsini.

8° Se convenga lasciare indeterminato il punto di diramazione.

Non do lettura dei rimanenti quesiti che si riferiscono alle modalità del contratto.

Nella riunione a cui si accenna, ed alla quale interveniva l'onorevole Brunet, credo non fare errore (e così trovo scritto nel verbale) dicendo che l'onorevole Brunet, dopo aver dato un'abbastanza lungo sviluppo alle sue obiezioni fu condotto a votare nel senso della Commissione ciascuna di queste proposizioni, ad eccezione di una sola, ed era quella relativa alla convenienza di dare o non dare la concessione della Ravennate, la quale si mantenne sospesa fino a che si avessero dal signor ministro degli schiarimenti, ch'egli portò di poi in una successiva adunanza, alla quale pure fu presente il signor Brunet, e dietro i quali la Commissione, non obbiettante l'onorevole preopinante, conchiuse nel modo che risulta dalla relazione.

Quindi, alle ragioni esposte dall'onorevole Brunet nel discorso che ha testè fatto alla Camera circa l'approvazione della convenzione del 3 ottobre 1860, in massima io oppongo il voto dato dal medesimo nel seno della Commissione, colla quale esso venne in pieno accordo rispetto a tutte le questioni sopra dichiarate.

Quanto alla seconda convenzione, egli è verissimo che l'onorevole deputato Brunet portò nella Commissione il voto di un ufficio contrario all'approvazione di essa; ma egli è pur vero che dopo la prima riunione della Commissione non ebbe più il bene di vedere nel suo seno l'onorevole Brunet.

Non intendo con ciò arrogarmi di far rimprovero di questa astensione all'onorevole deputato; solo vuo' dire che forse sarebbe stato assai più opportuno che gli argomenti da lui portati oggi alla Camera, ed ai quali mi sembra sia risposto

abbastanza diffusamente nella relazione, li avesse portati nel seno della Commissione.

Ma poichè egli ha creduto farne cenno alla Camera, io risponderò poche parole, non rispetto alla prima convenzione del 3 ottobre 1860, circa la quale mi pare siasi ampiamente risposto dall'onorevole Jacini, ma specialmente rispetto alla seconda convenzione; e nella stessa circostanza avrò occasione di dire qualche parola in risposta allo stesso onorevole Jacini, il quale sembrami non approvare completamente il passaggio dalla prima alla seconda convenzione.

JACINI. Non ho detto questo.

VALERIO, relatore. Tanto meglio; allora ho capito male.

L'onorevole deputato Brunet ha raccolto nei giornali (non so in quali) che questa società aveva fatto col Governo un contratto così grasso, è parola sua, che poteva dare il 7 o l'8 per 0/0 di dividendo al suo capitale.

A questa affermazione io non posso rispondere altro, se non che pregare la Camera e il signor Brunet a rileggere la nota che è unita alla relazione, e dalla quale si può vedere abbastanza precisamente le condizioni finanziarie della compagnia, o quella dei rapporti fra la compagnia e lo Stato.

Ma mi occorre specialmente di dire due parole del contratto per cui si assegna alla società la linea da Napoli a Ceprano, e di quell'altro per cui le si dà l'esercizio della linea da Canello a Sarno e San Severino.

L'onorevole deputato Brunet, consentaneo alle sue teorie, sostiene che sarebbe stato assai meglio se lo Stato avesse direttamente compiuti i lavori della linea da Napoli a Ceprano; se l'avesse esso pure tenuta in esercizio diretto; ed afferma poi ch'egli è cosa assurda di dare alla società in piena concessione la linea da Napoli a Ceprano, e di mantenere allo Stato la proprietà della linea che da Canello (punto che si trova sulla linea da Napoli a Ceprano) si spicca per andare verso Sarno e Sanseverino.

Io pensava di aver dimostrato abbastanza chiaramente che questa parte del contratto è per ogni riguardo la migliore delle condizioni che si sono fatte con questa convenzione, o per quella prima, che per me è importantissima (e credo lo sarà anche per la Camera), per cui viene assicurata l'esecuzione della linea Bologna-Ancona pel 31 dicembre prossimo.

Ad ogni modo, chi ne esami a fondo e senza prevenzioni le condizioni, si farà certo persuaso che la concessione della linea Napoli-Ceprano costituisce un reale vero miglioramento delle condizioni anteriori del contratto che lo Stato aveva colle Romane. Ammesso che il Governo dovesse accettare la condizione legale fatta alla società delle Romane per diritti acquisiti a questa dalla concessione fatta sotto l'impero delle leggi esistenti; ammessa questa condizione di cose, il Governo si trovava nell'obbligazione di mantenere la garanzia accordata dallo Stato pontificio alle ferrovie romane, cioè la garanzia di ventimila lire di netto reddito al chilometro.

La linea da Napoli a Ceprano è lunga 159 chilometri e qualche frazione, ma mettiamo 140 chilometri all'incirca, dei quali una parte è già costruita ed esercitata, ed una parte è in via di costruzione.

Quella parte che è già costruita ed esercitata si trova in condizioni cattivissime, sia per la maniera con cui fu costruita, sia per la maniera con cui viene esercitata. Io non credo che sia necessario che venga ad esporre alla Camera quanto è molto chiaramente e molto succintamente dichiarato nellè relazioni che si sono unite ai documenti degli onorevoli ingegneri Ranco e Grandis.

Risulta da queste due relazioni, ed è del resto cosa nota-ria per tutte le informazioni che abbiamo delle persone che vennero da quei paesi, che, se il Governo volesse continuare i lavori di compimento di quella linea ed esercitarla, si troverebbe a fronte di una materiale e morale impossibilità di far bene.

Ma, lasciate anche da parte le considerazioni speciali che derivano dalle cattive condizioni di quella linea, sia per rispetto alla costruzione, che per rispetto all'esercizio, chi potrebbe dar consiglio al Governo di esercitare esso una linea la quale non è altro che la prosecuzione d'altra linea accordata ad una società?

La società delle ferrovie romane ha bisogno, per comple-mento naturale della sua rete, della linea da Ceprano a Na-poli. Capisco che questo bisogno della società delle ferrovie romane non basti per sé a dar ragione perchè abbia lo Stato a farle concessione da cui non derivi pure utile per lo Stato; ma nel caso attuale l'utile per l'erario dello Stato vi è diretto. Accrescendo di un milione la garanzia della rendita data a questa società, noi non facciamo altro che assicurarle l'inte-resse del sei per cento sul capitale che la società si è obbli-gata ad impiegare a mettere in buono stato la linea da Napoli a Capua, e ad ultimare la strada ferrata da Capua a Ceprano.

I prodotti poi della intiera linea (e si noti che sarà questa una delle migliori e più produttive ferrovie italiane, poichè unirà Napoli a Roma) vengono direttamente allo Stato, per-chè entrano nel conto dei prodotti totali delle linee con-cesse alla società, per le quali noi assicuriamo una rendita fissa di lire 20,000 al chilometro, che tutti concordano nel trovare molto elevata. Notisi che il milione della garanzia aggiunta non è assegnato specialmente per la linea da Napoli a Ceprano, ma è assegnato per l'insieme della rete; e vede la Camera, locchè è pure distesamente indicato nella rela-zione, che questi prodotti vengono da sé allo Stato, gli ven-gono senz'alcun intermedio, senz'alcuna spesa di esazione, diminuendo quella parte di peso che lo Stato ha dovuto as-sumere per garanzia dell'intiera rete delle Romane.

Ma, dice l'onorevole Brunet: perchè allora voi tenete la linea per Sanseverino? Se l'onorevole Brunet rivolgesse la sua mente alle condizioni specialissime di questa linea di circa 44 chilometri, la quale mette per ora, senza ragione di prossima prolungazione, a Sanseverino; se ricordasse che il prolungamento verso Eboli si farà colla poco meno che pa-rallela linea già concessa alla società Bayard; se ricordasse che neppure le *Calabro-Sicule* (cui si riferisce la futura concessione Adami e Lemmi) non si possono allacciare a San-severino; io credo ch'egli non potrebbe non vedere che nelle condizioni attuali nè la società delle Romane, nè altra società vorrebbe acquistare utilmente questa linea, la quale non ri-sponde ora a nessun oggetto vero di movimento e di com-mercio.

Ma, allora, dice l'onorevole Brunet, perchè non ne fate voi l'esercizio?

Io non so se veramente l'onorevole Brunet consiglierebbe mai allo Stato di andare ad esercitare la linea di Sanseverino, linea che costerà poco di esercizio alla società che ha l'eser-cizio delle Romane e della ferrovia di Napoli a Capua e che sarebbe di enorme costo allo Stato, anche senza tener conto delle condizioni speciali temporanee che abbiamo attual-mente a Napoli per questo esercizio.

Per tutte queste considerazioni io credo di poter conchiu-dere affermando che tanto la Commissione che il suo rela-tore hanno adempiuto il debito loro per ciò che riflette le opinioni che si esternarono nel suo seno; che invero la

Commissione non si attendeva di veder sorgere l'onorevole Brunet a ripetere avanti alla Camera quelle obbiezioni contro le quali esso aveva votato nella Commissione; ed infine che, quanto alle condizioni della nuova concessione che riflettono la linea da Napoli a Capua e Ceprano, si può senza esitanza affermare che questo è contratto che migliora le condizioni anteriori dello Stato, ed è una delle migliori conseguenze forse che si possano aspettare dalla seconda convenzione che vi è sottoposta.

BRUNET. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

BRUNET. Quanto a ciò che asserisce il signor relatore che io abbia in seno della Commissione manifestato una opinione diversa, gli dirò che in seno della Commissione ho manife-stato il voto dell'uffizio, e che qui nella Camera non ho fatto altro che ripetere il voto stesso con quelle considerazioni che ho creduto meglio adatte e più efficaci a comprovarne l'op-portunità e l'assennatezza. Quindi non credo di trattenero la Camera per esporre alcuna giustificazione. Credo per altro di rispondere ad una osservazione del signor relatore relativa all'esercizio fatto dal Governo sul tronco da Napoli a Capua.

Egli adduce come prova della convenienza nel Governo di sbarazzarsi di questo tronco e cederlo alla società, perchè l'esperienza ha dimostrato come il servizio per parte del Go-verno non si opera regolarmente. Ma che significa questo? Perchè il Governo non potrebbe conservare l'esercizio di questa strada, mentre lo conserva in altre provincie? Se là vi sono degli inconvenienti straordinari, perchè non vi si po-trà rimediare? Se gl'impiegati non adempiono al loro dovere si mandino via. Il dire che il Governo non è in grado di man-tenervi un regolare esercizio è cosa che non si può ammettere. Io credo che il Governo ha dato bastanti esempi di buon esercizio di ferrovie per non dover supporre ch'esso sia in-capace di organizzare un buon servizio sulla linea da Napoli a Ceprano.

Osserva in secondo luogo l'onorevole relatore, che sarebbe sconveniente che il Governo conservasse l'esercizio da Can-cello a Sarno e Sanseverino.

Ma io non dico che il Governo ceda la strada da Napoli sino a Ceprano, e poi conservi l'esercizio di questo tronco; io dico che esso conservi ciò che ha, che lo eserciti, e prolunghi la linea direttamente fino a Ceprano da per sé stesso.

Se il Governo ha l'intenzione di far eseguire la strada con-tenuta nel progetto di legge presentato alla Camera, relativo ai signori Adami e Lemmi, se con questo progetto si san-ziona una convenzione secondo la quale le strade sono ese-guite direttamente dal Governo e queste strade devono giun-gere a Napoli, io non intendo come mai si possa cedere il tronco da Napoli fino a Cancellò. Se il Governo avrà in sua proprietà le strade che si prolungano oltre Cancellò, io non posso capire come, tanto finanziariamente quanto tecnica-mente, si possa consentire che il Governo abbia le sue linee dell'Italia meridionale che vadano sino alla distanza di pochi chilometri da Napoli, e quindi per giungervi debbano per-correre un breve tratto di strada non più appartenente al Governo.

Persisto quindi nell'opinione essere nell'interesse del Go-verno che la linea già sua da Napoli a Capua sia per conto suo proseguita sino a Ceprano e non ceduta a veruna società.

Quanto alla questione di Ravenna, io dirò all'onorevole Ja-cini come io non sia contrario a che venga eseguita una strada per Ravenna. Io credo che Ravenna è una città la quale deve in sostanza essere collegata colle rimanenti strade ferrate; ma credo che l'onere che con questa convenzione

assumerebbe il Governo, sarebbe eccessivo in confronto del vantaggio che ne deriva.

È in questo senso che ho fatto le mie osservazioni relativamente alla strada di Ravenna.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo la parola per far se comparire una piccola divergenza in punto geografico che esiste tra l'onorevole Brunet e me.

Il signor Brunet suppone che le strade che formano argomento della concessione Adami possano avere qualche cosa che fare con quella di cui ora si tratta; mi basta semplicemente gettare l'occhio sulla carta geografica per vedere che vi è un'immensa distanza tra le une e le altre, e che è impossibile che le strade della concessione Adami che vanno da Napoli al mezzogiorno si riannodino colla strada da Napoli a Ceprano che va verso il settentrione.

Egli ha detto di prolungare la strada da Capua per Salerno; ma sfido io a prolungare la strada da Capua per Salerno. Salerno è al mezzogiorno, e Capua è verso il settentrione; un semplice sguardo sulla carta geografica, lo ripeto, è sufficiente per vedere che forse l'onorevole signor Brunet non l'aveva presente quando faceva le sue osservazioni.

Da Cancellò a Sarno la strada va prolungata sino ad Avellino, ma quando è arrivata fino ad Avellino non si può in nessun modo congiungere colle strade che formano argomento della concessione Adami; da Eboli e da Salerno verso il mezzogiorno quando sia arrivata ad Avellino potrà in seguito essere prolungata alla volta di Benevento, traversare l'Apennino, ed andare verso l'Adriatico e rannodarsi colla gran linea longitudinale da Ancona a Brindisi, e potrà venire seguitata quando saranno studiate le linee secondarie di cui parlavo giorni fa alla Camera; ma mi permetta l'onorevole Brunet di fargli osservare che le strade calabro-sicule e le strade di Capua e di Cancellò, ecc., non potranno mai essere congiunte direttamente per le difficoltà materiali delle linee esistenti nell'intervallo.

PRESIDENTE. Consulterò la Camera se intenda chiudere la discussione generale.

(È chiusa.)

Darò lettura dell'articolo 1°:

« È approvata la convenzione, in data 3 ottobre 1860, ed annessovi capitolato stipulato fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed i signori Levy e De Cochery, quali rappresentanti della compagnia concessionaria delle strade ferrate romane; con quale convenzione e capitolato è concessa la costruzione e l'esercizio di un ramo di strada ferrata per Ravenna, è provveduto per la ultimazione della linea da Bologna ad Ancona entro l'anno 1861, e pella provvisoria sistemazione dei rapporti della società predetta col Governo del Re, per quanto riguarda le concessioni delle ferrovie concesse alla società stessa situate nel territorio attuale del regno. »

Non leggerò nè la convenzione del 3 ottobre 1860, nè l'annessovi capitolato, salvochè in quelle parti su le quali qualche deputato intendesse proporre delle modificazioni. Pregherei dunque i signori deputati che intendono proporre delle modificazioni a qualche articolo della convenzione del capitolato di enunciarle alla Camera.

FIorenzi. Intenderei di proporre una modificazione all'articolo 2 della legge.

PRESIDENTE. Ora siamo all'articolo 1°.

FIorenzi. Prego dunque il signor presidente a conservarmi la parola per quando verrà in discussione l'articolo 2.

PRESIDENTE. Non essendovi alcuno che intenda proporre delle modificazioni, metterò ai voti l'articolo 1.

(La Camera approva.)

« Art. 2. Il ramo di strada ferrata predetto si staccherà da quella di Bologna alla stazione d'Imola, procederà per Bagnara, Lugo e Bagnacavallo, e nel raggio di chilometri due e mezzo da Russi, a Ravenna. »

Il deputato Fiorenzi ha facoltà di parlare.

FIorenzi. Proporrei una modificazione a quest'articolo, giacchè nella Commissione la minoranza non è riuscita a persuadere la maggioranza della convenienza di condurre la strada a riunirsi alla centrale piuttosto a Castel Bolognese che ad Imola.

Nella prima concessione fatta di questa strada alla società, alla ditta Tatti e Gonzales, con decreto del governatore delle Romagne, onorevole deputato Farini, si stabilì che l'andamento fosse per Russi, Bagnacavallo, Lugo e Castel Bolognese. Il motivo di questo tracciato fu, prima di tutto, perchè Castel Bolognese si trova allo sbocco della valle del Senio, per la quale si ha una strada provinciale quasi ultimata, che deve andare in Toscana e mettere in comunicazione la valle di Mugello e la parte più fertile della Toscana colle Romagne; ed oltre ciò si trova ad eguale distanza dalle altre due valli del Santerno e del Lamone, per le quali pure discendono altre strade provinciali, che mettono o metteranno pure in comunicazione la Toscana colle Romagne.

Quindi il punto più opportuno fu trovato il Bolognese, come quello che si trova allo sbocco di una strada provinciale, e ad eguale distanza da altri due.

Oltre ciò si osservava che la città di Faenza, molto popolata ed industriale, la quale fa parte della provincia di Ravenna, quando la strada si fosse portata a fare capo ad Imola, si sarebbe trovata quasi interamente divisa dal suo capoluogo, e quindi non avrebbe potuto per nulla profittarne. Al contrario, quando non si fosse dovuto andare che a Castel Bolognese, l'allungamento della strada per andare a Ravenna non sarebbe stato tanto sensibile da non poter accedervi con utilità.

La maggioranza della Commissione ha creduto più opportuno prendere per obiettivo diretto Bologna, giacchè ha osservato che dai dati statistici si ha che le merci che sbarcano al porto di Ravenna vanno per nove decimi verso Bologna e per un decimo verso l'Italia meridionale.

Però sembra a me che non si sia tenuto conto del commercio di esportazione, il quale fin qui si fa per mare, non essendovi strada ferrata; ma, quando questa esista, non converrà più certamente imbarcare le merci a Ravenna per imbarcarle in Ancona o nei porti di sottomonte, ma si troverà più opportuno il trasporto per istrada ferrata.

Ora, la bassa Romagna ha molti prodotti che vanno nella bassa Italia, come la canape, i risi, i bozzoli, nel tempo della filatura della seta, ed anche vini ed aceti. Attualmente tutte queste merci s'imbarcano a Ravenna e si conducono in Ancona, od in altri porti dell'Adriatico; ma in seguito si porteranno più facilmente e con maggior convenienza sulle strade ferrate per non fare un imbarco ed uno sbarco.

Allora, se queste merci dovessero fare il giro fino ad Imola per poi rivolgersi verso Ancona, incontrerebbero una spesa soverchia; e quindi, anche per questo lato, la strada ferrata riuscirebbe inutile alla bassa Romagna.

E bisogna osservare ancora che nelle vicinanze d'Imola il terreno è molto accidentato, giacchè gli ultimi contrafforti dell'Apennino si spingono al disotto della strada nazionale; di più il Santerno in quel punto non è perfettamente stabilito nel suo alveo e va facilmente divagando dall'una e dall'altra parte, per cui una strada in quel punto richiederà qualche difficoltà ad essere stabilita e mantenuta in seguito,

Perciò la società andrà per questa parte soggetta ad una maggiore spesa, che io crederei si possa diminuire senza danno, anzi con vantaggio della linea.

Perchè poi la società stessa non avesse per sé tutto il vantaggio, ma vi fosse anche il vantaggio del Governo, io crederei che, in luogo d'imporre la condizione di andare ad Imola, fosse più utile prescrivere che la società facesse l'immissione del Senio nel Lamone.

Con questo si eviterebbe un ponte, si eviterebbero due rampe costose o molto incommode per il transito; ed oltre ad avere un miglioramento nel tracciato della strada ferrata, si farebbe anche un grandissimo vantaggio a quei paesi; giacchè sarebbero liberati da un fiume il quale minaccia continuamente d'inondare e Lugo e Bagnacavallo, ed impedisce gli scoli di tutto il Bagnacavallese, i quali, senza di esso, potrebbero essere condotti a far capo nei punti più bassi del Reno, risanando così molti terreni i quali oggi sono quasi paludosi.

Con questo si apporterebbe anche un miglioramento alla bonificazione della bassa del Lamone, perchè, unendo il Senio a questo fiume, la bonificazione potrebbe farsi tanto più celeremente, e con questo 7000 ettari di terra potrebbero essere ridonati a coltura 25 o 30 anni prima di quello che si potrà fare coll'attuale bonificazione del solo Lamone.

Per questi lavori erano già stati fatti gli studi, e nella concessione, fatta col decreto del governatore delle Romagne, era pure ingiunto alla società di assoggettarsi a questa condizione.

Io credo che anche questa sia utilissima a mantenersi, e perciò propongo che nell'articolo 2, invece di dire: che la strada procederà per Bagnara, Lugo e Bagnacavallo, si dica: procederà per Solarolo, Lugo, Bagnacavallo, Russi e Ravenna. Poi aggiungerei un terzo articolo, così concepito: « La società potrà essere obbligata ad eseguire l'immissione del Senio nel Lamone. »

RASPONI. Io appoggio l'emendamento proposto dal deputato Fiorenzi; sono però in debito, aggiungendo una seconda parte a quello, di proporre un nuovo emendamento nell'interesse del tracciato da Ravenna a Bagnacavallo.

È inutile che io ripeta tutto quanto ha detto il relatore della Commissione in ordine ai tracciati proposti, ciò nondimeno brevemente dirò che le varianti proposte alla Commissione dal Ministero erano due: l'una concerneva il tratto dal punto di congiunzione dalla linea Bologna-Ancona a Lugo, e l'altra il tratto da Bagnacavallo a Ravenna.

Per quanto si possano addurre buone ragioni per provare che sia più conveniente il congiungimento in Imola che in Castel Bolognese, io dichiaro che tengo molto a che la congiunzione abbia luogo in Castel Bolognese, in quanto che sembrano che sarebbe fare ingiustizia ad un paese sufficientemente ricco, e che era stato privilegiato di questo favore nel passato, sotto il Governo delle Romagne, quando era ministro dei lavori pubblici il conte Ippolito Gamba.

Io credo poi che tutta la parte superiore della provincia di Ravenna, che è parte molto ricca, molto popolosa e fornita di comode strade, abbia dritto anch'essa a questo privilegio della stazione di congiungimento in Castel Bolognese.

Un'altra considerazione è quella del comodo e del vantaggio della città di Faenza che è pure in Romagna una importante città, sotto speciale aspetto, per essere il suo popolo molto dedito alle industrie e alle manifatture. Mi pare che la città di Faenza non fruirebbe in nessun modo del tragitto per ferrovie sino a Ravenna, quando la stazione fosse in Imola, mentre, quando si facesse il punto di congiunzione in Castel

Bolognese, questo punto potrebbe vantaggiare egualmente Faenza che Imola.

Quando si tratta di ferrovie che oltre all'interesse del commercio marittimo hanno lo scopo speciale di agevolare il commercio interno in provincie così importanti come le romagnole, non bisogna certo che sia trascurato il vantaggio di una città che agli occhi miei è una delle più importanti delle Romagne.

Ora vengo all'altro tracciato proposto da Bagnacavallo a Ravenna.

La Commissione (due soli dei suoi membri essendo dissidenti) ha deciso a grandissima maggioranza che si dovesse dare la preferenza a quel tracciato che più si allontana da Russi; ora il tracciato che più si allontana sarebbe a due chilometri e mezzo. Ognuno vede come questa distanza, sia tale da recare non lieve incomodo agli abitanti di quella ricca terra e danno al commercio di tutto quel territorio ricchissimo, al quale Russi fa centro. Havvi ancora un altro tracciato proposto; questo passerebbe ad un chilometro soltanto da Russi, e a me pare che fosse da preferirsi.

Io confesso che annetto qualche importanza a che la stazione di Russi sia avvicinata il più che sia possibile al paese, poichè credo rendermi esatta ragione delle condizioni di questa strada ferrata. Egli è infatti fuor di dubbio che essa sola non basterà ai bisogni della Romagna, essendo diretta non solo a vantaggiare l'importantissimo porto di Ravenna, ma a congiungere altresì la ricca piazza commerciale di Lugo. Tanto a Ravenna stessa, come a Faenza, Imola e Bologna, è noto a tutti che il commercio di Ravenna si volge nella maggior parte verso l'Emilia e verso Bologna, e questa è la ragione per cui bisognava congiungere Ravenna a Lugo, e da Lugo protrarre la ferrovia verso la linea centrale in un punto abbastanza comodo tanto per Faenza che per Imola e Bologna; ma non permetterò nondimeno che si dimentichi che una parte del commercio d'importazione di Ravenna mira alle provincie toscane, e perciò, diceva poc'anzi, che questa linea non è sufficiente per gl'interessi nostri: io credo che col tempo Ravenna dovrà congiungersi a Forlì o a Faenza in più breve modo, e ciò potrà farsi per Russi, volgendosi la ferrovia a quella delle due città anzidette, a cui farà capo quella linea che è nei voti di tutta la popolazione romagnola, e che è destinata a porre in comunicazione diretta la città di Ravenna col porto di Livorno. In quest'aspettativa, che è quasi certezza, giova abbreviare (avvicinando la ferrovia a Russi) il tratto che rimarrà ad eseguirsi per riunirlo a Forlì o a Faenza.

Ad ogni modo io desidero di essere assicurato dal signor ministro intorno alla stazione di Russi, essendo naturale che vedendo condotta la strada a tanta distanza da Russi, come è quella di due chilometri e mezzo, nasca in taluno il pensiero che non si voglia dare a questo paese nemmeno il vantaggio della stazione.

Io desidero che sieno quegli abitanti rassicurati, e lo domando alla cortesia del signor ministro.

FARINI. Chiedo di parlare.

Vorrei aggiungere poche parole.

VALERIO, relatore. Se vuole permettermelo, darò qualche schiarimento a questo riguardo, rispondendo agli onorevoli preopinanti.

Dirò brevemente le ragioni che hanno indotto la Commissione a dichiarare nettamente, d'accordo col Ministero, da qual punto si deve staccare la linea.

La discussione aggiravasi sulla scelta a farsi tra Imola e Faenza, per punto di distacco di questa linea; quelli che

preferivano Faenza, avrebbero accettato come mezzo termine Castel Bolognese.

La Commissione con due soli voti dissidenti ha creduto di scegliere Imola, ed in quest'opinione è venuto il Ministero. La ragione di tal deliberazione è questa.

È provato che del commercio che si fa tra Ravenna e le Romagne i nove decimi si volgono verso Bologna e un decimo solo si dirige verso Faenza.

Ciò posto, ne viene per necessaria conseguenza che, quando anche si fosse venuto a Castel Bolognese, l'orario del servizio si sarebbe dovuto regolare in modo da servire specialmente al commercio che si fa verso Bologna, per modo che i Faentini, i quali sarebbero venuti a Castel Bolognese, avrebbero dovuto fermarsi sino al passaggio del convoglio che serve a Bologna; perchè naturalmente la diramazione da Castel Bolognese a Ravenna non si potrà percorrere se non in ragione di un convoglio da Castel Bolognese a Ravenna ogni due convogli, l'uno ascendente e l'altro discendente, sulla linea principale da Bologna ad Ancona.

Questa considerazione riflette essenzialmente il servizio dei passeggeri, pei quali la questione importante è quella del tempo. La precedente considerazione riflette al servizio delle merci che si deve rivolgere nella direzione per cui tende la massa maggiore d'interessi.

Evidentemente Castel Bolognese, a mezza via fra Imola e Faenza, sarebbe un mezzo termine, che non soddisferà nessuno; e per questa ragione la Commissione credette pure di dover scegliere deliberatamente Imola.

Se non che gli onorevoli Fiorenzi e Rasponi accennano alla possibilità di un'altra linea di strada ferrata, che per un altro varco dell'Apennino, dal bacino Toscano, metta a Faenza od a Forlì. Quando questa idea venisse a verificarsi (il che non sarà certo così tosto), allora certo sarà necessario di spingere da Faenza o da Forlì una linea di strada ferrata a Ravenna; ma, anche in questo caso, Castel Bolognese non sarebbe la stazione opportuna.

Per lo che la vostra Commissione, od almeno la maggioranza di essa persistendo nella sua opinione, non accetta la prima parte dell'emendamento proposto dall'onorevole Fiorenzi.

Quanto alla seconda parte che riguarda la immissione del Senio nel Lamone, la Commissione opinò, quando si è già dibattuta questa proposta nel suo seno, che, se veramente v'ha convenienza di fare questa immissione, il Governo ha le mani libere per farla, mentre la Commissione non aveva tutti gli elementi necessari per giudicarne; lasciando la cosa com'è scritta, la questione non è pregiudicata.

Se crede che il Senio versato nel Lamone possa far bene a quei paesi, e nello stesso tempo portare un vantaggio alla società, facendole fare il risparmio di un ponte, solo il Ministero potrà deciderne con giusta cognizione di causa, locchè non potrebbe fare per ora la Commissione; quindi essa non crede di poter accettare per ora la proposta dell'onorevole Fiorenzi, lasciandola come vergine e non pregiudicata al giudizio del Ministero.

Viene ora la terza questione rispetto alla stazione di Russi.

Scrivendo nella legge le parole: « e nel raggio di chilometri due e mezzo da Russi, » la Commissione non intese di prescrivere altro che il limite di allontanamento da Russi ammesso nella linea; lasciando poi al Ministero ed alla società della quale è capitale interesse di scegliere la via migliore pel commercio a stabilire il tracciato definitivo.

È bene di ritenere che la società presentò due progetti, dei

quali l'uno pone la stazione di Russi a circa un chilometro, l'altro a due chilometri e mezzo da quel borgo.

È poi di tutta evidenza che in corrispondenza di Russi vi deve essere una stazione. Da questo lato credo che non ci sia ragione di dubitare; ed il signor ministro confermerà questa mia affermazione.

Ma non credo che sarebbe utile di scrivere nella legge che la linea dovrà passare per Russi, perchè propriamente per quel paese egli è evidente che non potrà passare, dappoichè dei due progetti presentati l'uno mette la linea ad un chilometro e l'altro la mette a due chilometri e mezzo di distanza da Russi medesimo. Noi, dicendo *nel raggio di due chilometri e mezzo*, credemmo di lasciare la cosa alla responsabilità del ministro ed all'interesse della società la quale non può a meno di voler scegliere quella linea che presenterà maggior reddito, e che sarà quindi per necessità delle cose la migliore pel commercio.

FARINI. Quando accadde di dover trattare della concessione di questa strada ferrata furono consultati e comuni e provincie, e gl'ingegneri di quella provincia, nella quale era allora l'onorevole mio amico, il conte Fiorenzi, per fare il disegno che si credesse meglio soddisfare ai bisogni del paese. I quali sono di due maniere.

Per le strade che non hanno un'importanza internazionale, e nemmeno un'importanza di commerci fra le principali città dello Stato, vuolsi riguardare non solo a quel commercio che da una città di qualche rilievo, come certo è Ravenna, va ad altre città, come Bologna od Ancona, ma anche ai piccoli commerci da provincia a provincia.

Ora accade che in mezzo a quelle popolazioni vi siano traffici da paese a paese, da terra a terra, da città a città che hanno molta importanza, vuoi pel commercio delle granaglie, vuoi soprattutto per quello del bestiame; il quale bestiame in tanta quantità è condotto da uno di questi paesi ad un altro, per modo che l'allontanarsi da centri di tale commercio reca danno agl'interessi parziali di quei paesi.

Noi eravamo molto indifferenti a far andare questa strada ferrata od a Faenza, od a Imola, od a Castel Bolognese; ma fu scelto Castel Bolognese per riguardo ai traffici interni, e perchè tale fu il voto delle popolazioni, per quanto i Faentini e gl'Imolesi meritassero la stessa considerazione di quelli di Castel Bolognese.

Io lascio ora giudice la Camera e la Commissione. Se ammettete che la strada possa essere distante due chilometri e mezzo da Russi (mi scusi la Camera se fo una questione di campanile, poichè sono nato in quel paese), se ammettete, dico, tale distanza, la popolazione di Russi ne avrà poco vantaggio. La distanza di due chilometri e mezzo fa andare alla strada ferrata ben poca gente, perchè molti andranno piuttosto a piedi ai vicini paesi di Bagnacavallo e Lugo, anzichè fare due chilometri e mezzo per raggiungere la strada ferrata per portarsi in quei paesi.

Oltre di che si è detto che ci sarà una stazione a Russi; ma questa sarà a Godo, se la ferrovia passerà alla distanza di due chilometri e mezzo; il che vuol dire che sarà appena nel comune di Russi, perchè la parrocchia di Godo è diocesi di Ravenna, e credo che una parte del territorio dipenda da Ravenna.

Io credo che, per riguardo ad un paese che ha 7 mila abitanti ed un commercio floridissimo di bestiame e di granaglie, è di tutta convenienza, quanto di giustizia, il mettere la stazione in prossimità a Russi, e ne faccio in questo senso calda istanza alla Camera.

PRESIDENTE. Vi è un emendamento del deputato Ra-

sponi che restringe la distanza al raggio di un chilometro invece di due e mezzo.

FARINI. Accetto.

COLOMBANI. Ciò che ha detto or ora l'onorevole Farini, riguardo al tracciamento delle strade ferrate d'importanza locale, è perfettamente vero; devono più vivamente sentire l'attrazione commerciale, l'attrazione economica dei centri secondarii, a cui passano vicino.

Ma c'è un limite anche per questa attrazione, ed io credo che questo limite si possa fino ad un certo punto calcolare.

Voleva domandare alla Commissione, e principalmente all'onorevole relatore che ha così bene studiata la questione, quali sono i calcoli, quali i dati statistici che l'hanno determinata a convenire in questa sentenza, essere cioè opportuno che la strada ferrata di Ravenna non passi a più di due chilometri e mezzo da Russi. Se io dovessi giudicare dai pochissimi dati che ho, dovrei dire che questo limite è inferiore al giusto, ed io l'avrei proposto maggiore; ben lontano in conseguenza di accettare l'altro limite di un chilometro, che si propone nell'emendamento.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini ha facoltà di parlare.

MICHELINI. Credo siamo tutti d'accordo doversi fare una strada ferrata, la quale, diramandosi da quella che si sta costruendo tra Bologna ed Ancona, vada a Ravenna. Nascono i dissidi primieramente nel determinare il punto di partenza, in quanto che alcuni dei preopinanti vogliono parta da Faenza, altri da Imola, e questo è il parere della Commissione. In secondo luogo havvi disparere circa il tracciamento di questa strada, essendo stati indicati dai preopponenti diversi punti pei quali la strada debba necessariamente passare.

Dirò il mio sentimento.

Ammetto che possa considerarsi come richiesta dall'utilità generale della nazione una ferrovia che, legando la ferrovia Bologna-Ancona con Ravenna, mette in comunicazione la Toscana, il mare Mediterraneo e sopra tutto il porto di Livorno, non che la grande valle del Po coll'Adriatico; facciasi dunque, se così si vuole, questa strada con grave sacrificio delle finanze di tutto lo Stato. Ma alla nazione poco importa che tale strada passi piuttosto per l'uno che per l'altro dei varii paesi accennati dai preopinanti, poco importa che si dirami da Faenza, da Imola o da altra stazione della via Bologna-Ancona.

In questo stato di cose io considero che la società è interessata a non fare che le spese proficue, per la speranza che la rendita superi la guarentigia. Tale dovrebbe anche essere il desiderio del Ministero, il quale ha il dovere di curare gl'interessi della nazione tutta e non di qualche località. Sarebbe pertanto mia opinione che si lasciasse al Governo ed alla società l'arbitrio di partire da dove vogliono ed di passare per quei paesi che credono più convenienti, poco presso come è detto nell'art. 1 della convenzione del 3 ottobre 1860, ad eccezione che, per togliere ogni vincolo, vorrei che da quell'articolo della convenzione si sopprimessero le ultime parole: « passando per Lugo, Bagnacavallo e Russi. » Imperciocchè io sono persuaso che la società, mossa dal proprio interesse, farà passare la strada per i luoghi più popolosi e ricchi, collimando sempre in queste cose il pubblico interesse con quello dei costruttori. Se in tutte le altre specie di produzione i produttori si acconciano sempre ai desiderii dei consumatori che siano disposti a pagare, perchè ciò non accadrà anche quanto alle strade ferrate?

L'emendamento pertanto che io propongo consiste nel sopprimere le parole: *alla stazione d'Imola, e quelle per Ba-*

gnara, Lugo e Bagnacavallo, e nel raggio di chilometri due e mezzo da Russi; cosicchè l'articolo resterebbe così concepito:

« Il ramo di strada ferrata predetto si staccherà da quella di Bologna e procederà a Ravenna. »

BUSACCA. Ho chiesto di parlare unicamente per fare una osservazione.

Io credo che, finchè il sistema ferroviario dell'Italia centrale resta qual è, sia di poca importanza nell'interesse generale che il punto di congiunzione sia piuttosto Imola che Castel Bolognese o Faenza, per la ragione che le distanze tra questi punti sono minime; ma io sono di parere che l'importanza di questo punto di congiunzione si accresce quando si consideri l'epoca in cui il sistema ferroviario dell'Italia centrale sarà completato.

Ho inteso accennare più volte in questa discussione che tutto il commercio di Ravenna si fa per Bologna, e lì si ferma. Ma io domando: dov'è l'improbabilità che il commercio di quella parte d'Italia non si diriga anche verso la parte meridionale dell'Italia centrale quando ciò sia reso possibile?

Attualmente è impossibile per la ragione che non vi sono mezzi di comunicazione. Finchè non vi sia una via che metta una parte dell'Italia centrale in comunicazione coll'altra, è ben naturale che ad un certo punto il commercio si arresti.

DI ROBÀ. Chiedo di parlare.

BUSACCA. Ora questo scopo noi non l'otterremo nè colla linea Bologna-Ancona, nè con quella da Bologna a Pistoia e Firenze.

Qui torna in campo la questione che altra volta è stata da me sostenuta.

Lo stato delle ferrovie dell'Italia centrale è attualmente imperfetto. Basta guardare la carta geografica per dimostrarlo.

Prendete un punto qualunque della linea Bologna-Ancona, per esempio Imola, che è il punto prescelto dalla Commissione: da Imola a Bologna, da Bologna alla Porretta, dalla Porretta a Pistoia, da Pistoia a Firenze e poi da Firenze ad Imola, voi avete un pentagono. Presentemente per andare da Imola, o da qualunque altro punto della linea Bologna-Ancona, a Firenze, bisogna percorrere quattro lati di questo pentagono, si deve fare un giro lunghissimo. E questa è la causa per cui il commercio là si arresta. Quando il sistema ferroviario dell'Italia centrale sarà completato, allorché farete una linea diretta che, partendo da Firenze, vada a tagliare quella che da Bologna va ad Ancona, allora cesserà quest'inconveniente, perchè allora, per andare da Firenze al punto in cui partendo da questa città s'incontrerà la linea di Bologna ad Ancona, si avrà da percorrere un lato soltanto del pentagono, anzichè quattro. E ciò che si dimostra colla carta geografica e colla geometria, si riduce anche a cifre.

Prendendo Imola, che è il punto scelto dalla Commissione, noi avremo: distanza da Imola a Ravenna, se non vado errato, 45 chilometri circa; poi da Imola a Bologna credo che siano 34, e forse qualche cosa di più; da Bologna a Firenze 126; se vogliamo andare sino a Livorno per la congiunzione dei due mari ve ne saranno altri 99, e così la distanza da Ravenna a Livorno sarebbe 304; da Ravenna a Firenze 99 chilometri di meno, ossia 205. Se però costruite un tronco che vada direttamente da Firenze ad Imola, avrete, da Ravenna ad Imola, sempre 45 chilometri, da Imola a Firenze non più di 101, da Firenze a Livorno 99; in tutto 245 da Ravenna a Livorno, 146 da Ravenna a Firenze.

Ecco dunque che, completando il sistema ferroviario colla

costruzione di quel tronco, noi risparmieremo 60 chilometri per andare da Ravenna a Firenze o da Ravenna a Livorno.

Il sistema attuale ferroviario dell'Italia centrale, come vedete, è imperfettissimo, però io sostengo che il punto di congiunzione di Ravenna con la linea Bologna-Ancona deve essere considerato anche sotto questo rapporto, e bisogna cioè vedere, quando verrà l'epoca in cui si potrà completare quel sistema, facendo un tronco che partendo da Firenze vada direttamente a tagliare la linea Bologna-Ancona, quale sarà il punto migliore di congiunzione per proseguire sino a Ravenna.

È bene che per ora si faccia il tronco da Ravenna alla linea Bologna-Ancona; ma, a parer mio, il punto di congiunzione dovrebbe scegliersi avendo riguardo anche a quell'altro tronco che io credo indispensabile all'Italia centrale.

Ed io dico quel tronco indispensabile all'Italia centrale, perchè è un errore giudicare della sua importanza da quella che potrebbe darsi ad Imola, a Faenza, a Forlì, e qualunque altra città che vorrà scegliersi per punto di congiunzione. Non si tratta d'una o poche città, bensì si tratta della più rapida comunicazione del porto di Ravenna colla Toscana e con Livorno, e della comunicazione delle due parti dell'Italia centrale che attualmente restano affatto divise. Poichè quel lunghissimo giro che ho notato doversi fare per recarsi da Imola a Firenze, quella necessità di salire sino a Bologna e poi discendere, e, percorrendo una curva, giungere a Firenze, lo stesso giro lunghissimo si deve fare dalle popolazioni tutte che stanno al di qua della linea Bologna-Ancona, presso la stessa, e indistintamente da tutte quelle che stanno al di là; come lo stesso è di quelle che sono sulla linea di Bologna-Firenze se vogliono recarsi alla parte opposta.

Quindi io concludo affermando che il punto di partenza per andare dalla linea Bologna-Ancona verso Ravenna deve essere dalla Commissione e dal Ministero considerato anche avendo riguardo all'eventualità di dover fare quest'altro tronco, che è necessarissimo alle comunicazioni dell'Italia centrale e a quella dei due porti di Ravenna e Livorno.

VALERIO, relatore. Risponderò due parole.

L'onorevole Colombani mi ha domandato quali fossero i calcoli che avessero indotto la Commissione a segnare a due chilometri e mezzo il limite massimo dell'allontanamento della linea da Russi.

La Commissione aveva sotto gli occhi due progetti: l'uno, come ho detto, che passa alla distanza di un chilometro da Russi, l'altro che passa alla distanza di due chilometri e mezzo.

La Commissione si occupò specialmente a vedere quale sarebbe stato il peso imposto al commercio d'importazione e di esportazione dal porto di Ravenna, che, nell'opinione della Commissione, è la parte più importante del commercio di quella linea; esaminò, dico, quale fosse il peso che s'imponesse con un allungamento che sarebbe stato necessario quando la linea si fosse voluta avvicinare di troppo a Russi. La linea che si conduce alla distanza di due chilometri e mezzo si avvicina abbastanza alla linea retta, che sarebbe certo la più conveniente, mentre l'altra allunga di circa un chilometro la via da Imola a Ravenna.

Per questa considerazione la Commissione aveva creduto di dover dichiarare nella legge che l'allungamento della linea non dovesse essere maggiore di quello che si era previsto.

Mentre ho la parola, debbo pure rispondere qualche cosa a quanto ha detto l'onorevole Busacca.

L'onorevole Busacca osservava: ma voi dite che il maggior commercio di Ravenna va a Bologna; perchè? La ragione è

assai semplice; la ragione è che per tutto il resto delle Romagne vi provvedono molto più direttamente gli altri piccoli porti-canali per cui si fa il commercio d'importazione e di esportazione.

Egli ha considerata la questione da un altro punto di vista, dal punto di vista di quel tempo in cui si vorrà rettificare la linea dell'Italia centrale o, per meglio dire, si vorrà rettificare la comunicazione fra il bacino Toscano e la valle del Po.

Se fossimo sul terreno vergine di questa questione, io certamente sarei venuto nella sua opinione, e forse anche vi sarebbe venuta la Commissione; io credo che la linea della Porretta non sia la migliore per rilegare la Toscana colla centrale italiana; ma, al punto in cui siamo, io non so se la Camera ammetterebbe volentieri la discussione sul terreno di vedere se sia ora il caso di studiare un'altra linea.

La linea della Porretta è troppo inoltrata per poter proporre di abbandonarla, nè è ora il caso di pensare ad altra linea.

Quando poi fosse caso di ciò, io ripeto quanto dissi più sopra: non è certo che si verrebbe a riuscire a Castel Bolognese; ciò dipenderà dalla valle per cui sarà condotta la nuova linea transapennina; se pel Lamone, converrà calare su Faenza e da Faenza direttamente alla Ravennate; se mai poi venisse scelto uno sbocco che mettesse più verso Forlì, come fu pure progettato, allora forse sarebbe conveniente che la linea andasse direttamente su Forlì, e da Forlì diretto a Ravenna. Ma oggi guastare, o non far bene la linea ravennate, colla previsione che questa torta a Castel Bolognese possa in un tempo lontano assai ed in data probabilità riuscire utile, non pare cosa che possa per nessun modo ravvisarsi opportuna.

Venendo alla questione di Russi, io cederò la parola all'onorevole Di Rorà.

DI RORÀ. Io aveva deciso di non parlare in questa questione, poichè, patrocinando un tracciato, ne avrei pregiudicato un altro, ed io, a dirla francamente, voleva tenermi neutrale. Ma vedendo che la questione, così grave in sè, per favorire interessi parziali avrebbe preso un'apparenza più ristretta a danno dell'importanza della linea, e si sarebbe ridotta ad una questione di campanile, io credo mio dovere di richiamare la questione sul suo vero terreno.

Questa strada ferrata ha per iscopo di unire l'Adriatico, ossia il porto di Ravenna, che ne è il punto più vicino, colla sponda destra del Po; quindi naturalmente essa dovrà servire a tutto il commercio di importazione e di esportazione di quelle fertili pianure.

Ma inoltre ha un altro scopo importantissimo, quello di unire l'Adriatico al Mediterraneo, Ravenna a Livorno.

A questi due scopi così importanti mi pare debba il tracciato adattarsi tutto, anzichè a questioni locali.

Partendo da questa massima, il punto da scegliere parmi essere naturalmente Imola, siccome quella che è il punto più importante e che va più direttamente allo scopo.

Lo stesso sarebbe per Russi. Ma per questo paese io faccio un'eccezione, perchè io, che lo conosco, devo confessare che è un paese ricco, dove si fa un gran mercato, e che può colle sue risorse riuscire molto utile a questa strada ferrata. Dimodochè si potrebbe prendere un mezzo termine, quello di far passare il tracciato a un chilometro da Russi. Così non si pregiudicherebbe la strada e si favorirebbe quel paese che ne merita la pena. Io credo che il signor ministro non sia contrario all'idea che il relatore ed io abbiamo in proposito.

Si è anche parlato della linea da Firenze per Pontassieve a Ravenna; io credo che la linea è utile, utilissima; ma essa

cade nella seconda categoria : anch'essa dovrà farsi, ma non deve distrarci dalle linee principali.

Sono di parere che non vi sia dubbio che la linea migliore fosse forse quella per val di Lamone, stata studiata e discussa, e che mi pare presenti maggiori facilità d'ogni altra. Quando verrà il momento opportuno, quando si penserà alle linee secondarie, si penserà pure a questa; ma non credo coll'onorevole Busacca che per questa linea futura si debba adesso cambiare il tracciato.

Ora uno scopo positivo c'è, dimodochè dobbiamo attenerci a questa. Nell'avvenire, allora si potranno fare dodici o quindici chilometri per andarsi ad unire da Faenza a Russi.

Ma io prego la Camera di non lasciarsi smovère dall'idea principale, che è quella di riunire Bologna a Ravenna nel nodo più diretto e più facile, ed io credo che questo scopo si ottenga adottando il tracciato proposto dalla Commissione, stabilendo solo in modo positivo il passaggio di Russi.

Io vèdo quante discussioni ha sollevate questo tracciato, e se noi lasciamo al ministro di stabilirlo, noi lo facciamo bersaglio di continue domande perchè sia variato, e con ciò si perde tempo e non si va avanti.

Per conseguenza, io proporrei che venisse fissato il tracciato dalla Camera stessa per la più pronta esecuzione e per risparmiare al ministro tutte le sollecitazioni che gli verrebbero fatte stabilendo il passaggio di Russi.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Giacchi.

GIACCHI. Io intenderei di proporre un emendamento all'articolo 4.

VALERIO, relatore. Domando la parola per un'altra spiegazione che abbiamo dimenticata di fare in quest'articolo, se è finita la discussione attuale.

PRESIDENTE. Io pregherei i vari deputati che nel corso della discussione hanno proposto emendamenti a mandarveli, se vogliono che si mettano ai voti, perchè finora non ho che quello proposto dal deputato Rasponi, a cui si è unito il deputato Fiorenzi.

COLOMBANI. Io non ho fatto altro che oppormi all'emendamento proposto e domandare una spiegazione alla Commissione.

VALERIO, relatore. Domando facoltà di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

VALERIO, relatore. Vorrei solamente dare una spiegazione.

La Commissione, accettando l'emendamento proposto stamane dal signor ministro, il quale consiste nel sostituire le parole: *presso la stazione d'Imola*, alle parole: *alla stazione d'Imola*, intende che con esse non si viene a dar luogo ad alcuna di queste due conseguenze, che, cioè, non si faccia una stazione nuova tra Imola e Castel Bolognese, e non avvenga neppure che la linea, partendo dalla stazione d'Imola, abbia, nel suo cammino verso Lugo e Bagnacavallo, a percorrere un tratto della linea da Bologna ad Ancona, che sia necessario al servizio della medesima. La linea da Bologna ad Ancona è fatta per due binari, ma attualmente il servizio si fa sopra un solo binario. La Commissione ammette che, finchè non si ha bisogno che d'un solo binario, il secondo binario possa servire alla linea da Imola a Ravenna; ma la Commissione intende pure che, quando i due binari sieno necessari per la linea d'Ancona, si debba, per tutto il tratto per cui il tronco d'Imola deve costeggiare la linea da Bologna ad Ancona, fare un terzo binario, allargando, per quanto è necessario, il ponte che passa sul corso d'acqua, il quale separa Imola da Castel Bolognese.

Pregherei quindi il signor ministro di voler dare qualche spiegazione a tal riguardo.

PERUZZI, ministro per i lavori pubblici. Intendo che vi sia una sola stazione ad Imola, e che si usi del secondo binario finchè non sia necessario per la linea principale, in modo che non possa mai l'esercizio da Imola a Ravenna intralciare quello della linea Bologna-Ancona.

PRESIDENTE. Ora metterò ai voti i vari emendamenti che vennero proposti.

Uno è quello del deputato Michelini, secondo il quale l'articolo dovrebbe essere così espresso:

« Il ramo di strada ferrata predetto si staccherà da quella di Bologna e procederà sino a Ravenna. »

L'altro è del deputato Rasponi e Fiorenzi, nel tenore seguente:

« Il ramo di strada ferrata si staccherà da quella di Bologna alla stazione di Castel Bolognese e procederà per Solarolo, Lugo e Bagnacavallo, e nel raggio di un chilometro da Russi a Ravenna. »

Il deputato Fiorenzi propone pure un altro articolo così concepito:

« La società potrà essere obbligata ad eseguire l'immissione del Senio nel Lamone dalla chiusa di Cotignola al Roncellino, evitando così la costruzione di un ponte sul Senio. »

Il deputato Di Rorà vorrebbe che, lasciando l'articolo come viene proposto dalla Commissione, fosse soltanto modificato nelle ultime parole, cioè si dica: « nel raggio di un chilometro da Russi a Ravenna. »

Per tal guisa tale emendamento si confonderebbe coll'ultima parte di quello del deputato Rasponi. Quindi, allorchè verrà in votazione la proposta dell'onorevole Rasponi, metterò separatamente a partito la prima parte dalla seconda, e la Camera, deliberando su quest'ultima, delibererà pure sopra l'emendamento proposto dal deputato Di Rorà.

L'emendamento proposto dal deputato Michelini essendo il più ampio, perchè soppressivo di tutte le delimitazioni del tracciato, lo metterò pel primo ai voti.

Chi intende di approvarlo, si alzi.

(Non è approvato.)

Metterò ora ai voti la prima parte dell'emendamento dei deputati Rasponi e Fiorenzi, nei seguenti termini:

« Il ramo di strada ferrata si staccherà da quello di Bologna alla stazione di Castel Bolognese, e procederà per Solarolo, Lugo e Bagnacavallo. »

(Dopo prova e controprova, è ammessa.)

Ora metterò ai voti la seconda parte, che è così espressa:

« e nel raggio di un chilometro da Russi a Ravenna. »

Chi intende approvarla, si alzi.

(È approvata.)

Dunque l'articolo sarà concepito in questi termini:

« Il ramo di strada ferrata predetto si staccherà da quella di Bologna alla stazione di Castel Bolognese, procederà per Solarolo, Lugo e Bagnacavallo, e nel raggio di due chilometri da Russi a Ravenna. »

Ora metterò ai voti l'articolo 3, che il deputato Fiorenzi vorrebbe aggiungere.

Ne darò nuovamente lettura:

« La società potrà essere obbligata ad eseguire l'immissione del Senio nel Lamone dalla chiusa di Cotignola al Roncellino, evitando così la costruzione di un ponte sul Senio. »

La Commissione lo accetta?

VALERIO, relatore. La Commissione non lo accetta, e ripete la dichiarazione che ha già fatta, che, cioè, essa crede che la possibilità dell'esecuzione di quest'opera ci sia nello

stesso schema di legge, rimettendo al ministro la facoltà di ciò fare, ove la cosa sia veramente conveniente.

FIorenzi. Domando la parola.

PRESIDENTE. Mi pare che ha già svolto questo suo emendamento.

FIorenzi. Io propongo solo che si dica che la società potrà essere obbligata, ecc. Non ne propongo l'obbligo preciso.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Mi permetto di far osservare che questo potrà mi pare che qui sia inutile, poichè non c'è ombra di dubbio che il ministro abbia facoltà di obbligare la società, ove l'obbligo non importi nessun onere allo Stato; ma la questione è di fronte alla società. Questo voleva esser messo nella convenzione, che è stata approvata coll'articolo 1 della legge; ma qui non mi pare che sia la sede di questa disposizione, la quale sarebbe di natura tutta contrattuale.

PRESIDENTE. Metterò ai voti questo emendamento.

(Non è approvato.)

« Art. 3. È soppressa la riserva stipulata coll'articolo 4 della convenzione precipitata. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 4. Nel capitolato d'onori annesso alla precipitata convenzione saranno introdotte le seguenti correzioni:

« 1° All'articolo 20 si aggiunga il seguente alinea:

« Con queste disposizioni non s'intende derogare per nulla al disposto colla legge del 20 novembre 1859 sui lavori pubblici.

« 2° All'articolo 58, dopo le parole *militari congedati*, si sopprimano le parole e *provveduti di buoni attestati*.

« 3° Gli articoli 39 e 40 si scrivano come segue:

« Art. 39. Quando si verifichi il caso dell'arbitramento previsto all'articolo 8 della convenzione, cui si riferisce il presente capitolato, la parte che lo avrà richiesto notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo: qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, il secondo arbitro sarà nominato sull'istanza della parte più diligente, comunicato legalmente all'altra parte, dal presidente della Corte d'appello residente nella capitale del regno nel termine di giorni cinque dalla comunicazione legale sovra prescritta.

« Art. 40. In caso di discrepanza fra i due arbitri, le parti nomineranno un terzo arbitro, e non potendo porsi d'accordo per questa nomina, essa verrà fatta dai due primi arbitri.

« Quando i due primi arbitri non si possano concordare nella scelta del terzo, questo sarà nominato sull'istanza della parte più diligente, comunicata legalmente all'altra parte, dal presidente della Corte d'appello residente nella capitale del regno fra giorni cinque dalla comunicazione legale sovra prescritta. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 5. È approvata la convenzione definitiva intesa addì 29 maggio 1861 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze e la società denominata delle *Strade ferrate romane*, rappresentata dal signor cavaliere Ferdinando Delahante, ed annessa alla presente legge. »

Anche qui dirò di nuovo che non darò lettura della convenzione se nessuno domanda di voler fare qualche modificazione sopra alcun articolo della medesima.

COLOMBANI. Non ho nessuna modificazione a proporre, ma voglio presentare alla Camera un'osservazione che avrei fatta in occasione dell'art. 1, se il presidente avesse udito

che avea domandato la parola. Il dire all'articolo 1 che si approva la convenzione in data 3 ottobre 1860...

PRESIDENTE. Permetta: adesso è votato; d'altra parte le modificazioni che vengono dopo si riferiscono all'opuscolo...

COLOMBANI. Non sarebbe che una questione di forma...

PRESIDENTE. Ella ha ragione; ma non credo possa derivarne inconveniente alcuno lasciando com'è.

COLOMBANI. Vedo anch'io che, se vi era un emendamento da proporre a questo riguardo, era in occasione dell'articolo 1°.

PRESIDENTE. Sarebbe stato più regolare; ma, ripeto, ora l'articolo è votato; ed io credo che non ne possa avvenire il benchè minimo inconveniente.

Pongo dunque ai voti l'articolo 5° stato testè letto.

(È approvato.)

« Art. 6. Per tutte le linee che la società delle strade ferrate romane sarà per esercitare nel territorio del regno d'Italia essa è autorizzata a percepire la tassa di trasporto in base alle tariffe di massima ammesse per la strada ferrata dell'Italia centrale colla legge 8 luglio 1860.

« La società ed il Governo, per ulteriori accordi e nei limiti delle tariffe suddette, formeranno le tariffe definitive allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme per le varie reti di strade ferrate italiane che comunicano fra di loro.

« Sono abrogate tutte le clausole contrattuali inserite nelle varie concessioni fatte alla società contrarie alle predette disposizioni »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 7. Sarà a tutto carico della società delle strade ferrate romane:

« 1° Di contribuire nella metà della spesa necessaria, per erigere, armare e fornire di tutto l'occorrente ad un lodevole servizio la stazione di Napoli che debbe servire all'esercizio cumulativo delle varie linee che metteranno capo a Napoli.

« Il modo di questo contributo verrà stabilito dal ministro dei lavori pubblici, sentite le parti interessate.

« 2° Di fare tutte le opere e provviste occorrenti per ridurre in stato di lodevole esercizio la linea da Canello per Sarno a Sanseverino, di cui essa assume l'esercizio a termini dell'articolo 5 della convenzione 29 maggio 1861. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

« Art. 8. Le opere e le provviste contemplate al n° 2 dell'articolo precedente dovranno essere eseguite nel termine che verrà statuito dal ministro dei lavori pubblici, intesa la società, al seguito del progetto e della perizia che la società stessa dovrà presentare entro un anno dalla data dell'approvazione della presente legge.

« Le spese, che a tal uopo saranno incontrate dalla società nei limiti della perizia, come sopra approvata dal ministro, verranno rimborsate dal Governo entro nove anni. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 9. Col magistero di due periti nominati uno per parte, ed in caso di discrepanza, di un terzo nominato d'accordo, o dal presidente della Corte d'appello residente nella capitale del regno, sarà fatto uno stato di consistenza delle opere tutte costituenti la strada o le strade di cui la società assume l'esecuzione a termini dell'art. 5 della convenzione sopracitata del 29 maggio 1861, del materiale mobile o fisso della medesima, e delle provviste d'ogni genere esistenti in magazzino, e ciò tanto all'atto della consegna delle strade date in esercizio,

quanto all'atto della riconsegna delle medesime, quando sia che l'esercizio abbia a cessare.

« Se l'importare dello stato di consistenza all'atto della riconsegna riesca minore dell'importare dello stato di consistenza fatto all'atto della consegna, la differenza dovrà essere pagata dalla società allo Stato; e viceversa dallo Stato alla società, nel caso contrario.

« Questo pagamento dovrà essere fatto nel mese successivo alla riconsegna medesima. »

COLOMBANI. Mi pare che quest'aggiunta costituisca un cambiamento di qualche importanza al contratto stesso. Domanderei alla Commissione quali sono stati i motivi per cui l'ha accettata.

VALEHIO, relatore. L'onorevole Colombani si riferisce al nuovo articolo 8?

COLOMBANI. Per l'appunto.

VALEHIO, relatore. La convenzione, come era scritta prima, diceva all'articolo 3 puramente e semplicemente:

« La società, dopo la sua organizzazione, rimarrà incaricata di fare l'esercizio delle linee da Canello a Sarno, Sanseverino, Avellino, e delle linee di prolungamento e diramazione che fossero costruite per tutto quel tempo per cui piacerà al Governo, il qual tempo però non potrà, » ecc.

La redazione di quest'articolo non stabilisce altro se non che l'obbligo alla società di fare quest'esercizio. Ma si fece questa considerazione: quando noi consegniamo questa linea, dobbiamo darla in buono stato, oppure la società è obbligata essa stessa a metterla in buono stato? Parve che si potesse imporre alla società l'obbligo di metterla in buono stato a sue spese; ma evidentemente quest'obbligo non era scritto in quest'articolo; in esso è soltanto stabilito che la società assuma l'esercizio della linea. Ora, se le si fa assumere l'esercizio della linea, ne viene la necessità che essa deve esserle consegnata in stato da poter essere esercitata.

Allora si scrisse il numero secondo dell'articolo 7, e s'invitò la società ad accettarlo. La società vide in ciò un onere nuovo, come lo era veramente, e dopo varie discussioni fra i rappresentanti della società ed il ministro, si venne alla redazione del nuovo articolo 8, il quale è una transazione. Con esso la società resta obbligata a fare queste spese, e lo Stato non espone subito le somme necessarie, ma si obbliga a sborsarle dopo nove anni.

Si vede che questo mezzo termine è abbastanza soddisfacente nell'interesse dello Stato, se si ritiene che nella prima redazione la società non aveva quest'obbligo che la Commissione aveva stabilito di imporre, e che il Ministero aveva creduto di potere fino ad un certo punto richiedere alla società, la quale non lo volle assumere.

PRESIDENTE. Il deputato Colombani ha facoltà di parlare.

COLOMBANI. Pare a me, prima di tutto, che implicitamente la società si era assunto quest'obbligo; ed in secondo luogo, mi sembra molto difficile d'impedire che la società si serva poi del disposto in quest'articolo per farsi pagare il materiale, che le servirà per l'esercizio delle altre porzioni della linea. È in questo senso che io vedo un pericolo nella proposta aggiunta, la quale mi sembra una nuova concessione fatta alla società.

PRESIDENTE. Propone qualche emendamento?

COLOMBANI. Proporrei di sopprimere l'articolo.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Era rimasto dubbio intorno all'interpretazione dell'articolo 5° della convenzione, di cui fece cenno l'onorevole relatore, e per parte del Governo, come per parte della società, si sostenevano diverse

opinioni. Colla sua proposta la Commissione ha creduto, e con molta ragione, di schiarirlo.

Si era proposto il n° 2 dell'art. 7 che fu concordato dalla società; non così l'art. 8 che la società dichiarò inaccettabile. E, per dir vero, tanto la Commissione quanto il Ministero hanno dovuto convenire che dubbio vi era, e grave, e che avrebbe prodotte delle conseguenze che potevano facilmente portare a delle liti. Allora si determinò questo modo più pratico, più preciso, col nuovo articolo 8 che la società consentì. E quest'articolo mi pare sia tale da escludere tutti i timori che l'onorevole Colombani ha manifestati; imperocché si è avuto cura di evitare (e questo punto ha formato argomento di lunghissime discussioni), di evitare che quest'aumento di lavori, di provviste, ecc., potesse esser fatto a misura che se ne manifestasse il bisogno, perchè allora appunto ci pareva che potesse incorrersi in quei timori a cui accennava l'onorevole Colombani. Abbiamo invece determinato il periodo di un anno, nel quale il Ministero non sarà tenuto di acconsentire a tutte le compre fatte dalla società, ma dovrà approvarle ed autorizzare la società stessa ad eseguirle quando lo giudicherà necessario per questa linea; quindi tutti gli altri aumenti che potessero farsi saranno a carico della società. Ora egli è chiaro che spetterà al Ministero, sotto la sua responsabilità, di limitare questa sua autorizzazione nei termini che saranno richiesti, non da tutti gli altri esercizi assunti, ma da questa sola linea da Canello a Sarno e Sanseverino.

Con ciò saremo nella stessa condizione in cui siamo sempre per convenzioni di questo genere. I pericoli non mi pare che siano aumentati per la progettata modificazione, che anzi mi comparivano maggiori nel senso dell'antico art. 8, in cui l'ingerenza del Governo non era diretta per mezzo d'ordinanza ministeriale, ma indiretta, per mezzo di periti, i quali sono dipendenti unicamente dalla loro coscienza, ed indipendenti dalla volontà del Governo.

PRESIDENTE. Metterò ai voti l'articolo 9, di cui la Camera ha inteso lettura.

(È approvato.)

« Art. 10 ed ultimo. Sarà provveduto con apposito stanziamento sul bilancio passivo dell'anno corrente per l'adempimento del disposto dall'articolo 3 della suddetta convenzione per ciò che riguarda il pagamento della sovvenzione di cinque milioni di lire. »

(È approvato.)

SAN DONATO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SAN DONATO. Al cominciamento della discussione della legge si è diffusamente parlato della ferrovia da Capua a Ceperano. Io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volermi dire a che punto sono i lavori e a quando si spera l'apertura di questo tronco.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. La strada da Napoli a Ceperano trovasi in costruzione da qualche tempo e la costruzione non è stata condotta molto lodevolmente fino ad ora.

Nell'occasione delle interpellanze per Napoli, diversi deputati ne parlarono, e segnatamente il deputato Cardenti fece un lungo ed elaborato discorso a questo proposito. Io ritengo che, dentro il tempo stabilito in questa convenzione, la strada ferrata da Napoli a Ceperano potrà essere aperta; e questo mi è confermato dalle relazioni degli onorevoli Ranco e Grattoni, le quali relazioni sono anche nei documenti pubblicati dalla Commissione. Osservo che bisognerà non solamente ultimare la strada, ma in alcune parti correggere i la-

veri fatti, perchè, per esempio, la stazione di San Germano è stata completamente sbagliata per un atto di favoritismo che re Ferdinando volle fare a certi interessati.

CONFORTI. Signori, nella concessione, della quale si è ragionato oggi alla Camera, io non veggio nulla che si riferisca agl'impiegati della ferrovia che da Napoli conduce a Capua.

Naturalmente è sôrto un gravissimo dubbio che essi possano essere privati d'impiego, dopo aver servito lo Stato per sì lungo spazio. Il loro possesso certamente è qualche cosa, anzi il possesso è una gran cosa al mondo, solo si può perderlo allorché si commettano delle azioni, le quali vengano giudicate indegne dell'impiegato.

Io posso però assicurare, imperocchè sono stato di ciò testimone oculare, che questi impiegati durante il tempo della dittatura, ossia in tempo straordinario, hanno servito il paese fedelmente e con grande energia.

Ora, non trovando nella convenzione alcun articolo, che possa assicurare la sorte di questi impiegati, potrebbe avvenire che costoro fossero messi a discrezione della compagnia.

Per la qual cosa io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler dare degli schiarimenti, affinchè la loro sorte possa essere assicurata.

PERUZZI, ministro pei lavori pubblici. Io sono lieto che la domanda dell'onorevole Conforti mi porga occasione a dissipare un dubbio, che non sarebbe stato bene rimanesse nell'animo del Parlamento, nella pubblica opinione e presso questi impiegati.

Il Ministero si è preoccupato della loro sorte, ma la parte la più difficile nelle convenzioni di questo genere è sempre quella del personale, imperocchè, se si mettono nelle concessioni di strade ferrate espresse stipulazioni a questo riguardo, egli è chiaro che si viene a vincolare l'acquirente, ed in conseguenza ad attenuare la sua responsabilità che il Governo deve lasciare interissimo per il buon andamento del pubblico servizio. Quindi messa da banda, come si suole in queste circostanze, ogni stipulazione, il ministro si preoccupò della sorte di questi impiegati, e per le ragioni appunto che erano eloquentemente accennate dal signor Conforti, ha ottenuto dalla società le più ampie promesse di usare a tutti quegli impiegati quei maggiori riguardi che saranno conciliabili coll'interesse del pubblico servizio e col buon andamento dell'impresa.

Il ministro poi non trascurerà occasione per richiamare la società a mantenere queste promesse da essa fatteci anche per lettera che ci siamo scambiata.

Ma il punto vero della questione non istà qui; quello che accennava l'onorevole Conforti è principalmente quello che si riferisce a diritti acquisiti relativamente a pensioni per lunghi servizi prestati.

Intorno a ciò il ministro ha richiamato l'attenzione della Corte dei conti napoletana, alla quale ha passato gli stati di questi impiegati per averne quelle proposizioni che il Ministero terrà in grandissimo conto onde provvedere, a termini di legge, alla sorte degli impiegati medesimi, qualora alcuni di essi non potessero dalla società essere mantenuti in servizio.

PRESIDENTE. Ora che è terminata la discussione su questa legge, proporrei che si passasse alla votazione di altro progetto di legge che mi pare non possa incontrare difficoltà, quello cioè per spese maggiori e spese nuove sul bilancio del 1860.

Voci. Sì! sì!

ECCITAMENTO DEL PRESIDENTE PER ACCELERARE I LAVORI DELLE COMMISSIONI E DELLA CAMERA.

PRESIDENTE. Prima però debbo rivolgere due preghiere ai signori deputati.

La prima la faccio ai signori relatori delle Commissioni affinchè pongano cura ad accelerare, il più che sarà possibile, i lavori loro affidati, onde non manchi materia da porre all'ordine del giorno, poichè per domani non vi è più che un sol progetto di legge. Si sono bensì presentate relazioni, ma alcune furono poi ritirate, dimodochè non si poterono stampare nè distribuire.

Raccomando dunque caldamente ai signori relatori di presentare al più presto le relazioni, onde non avvenga che per qualche giorno si debbano sospendere le sedute pubbliche.

L'altra preghiera che debbo dirigere ai signori deputati si è d'intervenire per tempo alla seduta, onde non si debba sempre aprire la discussione non solo un'ora, ma un'ora e mezzo, due ore, due ore e mezzo, dopo il termine prefisso.

Io li invito dunque ad usare maggiore sollecitudine affinchè la tornata si possa incominciare almeno prima delle otto, e così non si perda tempo, a danno dei lavori che dobbiamo sbrigare, e dei deputati che sono puntuali nel recarsi alla Camera.

CAPONE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parli.

CAPONE. Desidererei di sapere quando potrebbe essere in pronto la relazione sul progetto di legge sulla cassa dei depositi e prestiti, giacchè so che la Commissione non solo è costituita, ma ha già nominato il suo relatore. Se potesse essere posta all'ordine del giorno prontamente, sarebbe bene, perchè è cosa che interessa molto e molti.

DEPRETIS. La Commissione mi ha fatto l'onore di nominarmi relatore di quel progetto di legge, debbo quindi rispondere al signor deputato e nel tempo stesso far osservare alla Camera che la Commissione ha nominato il relatore senza aver terminato la discussione della legge, affinchè esso si ponesse in relazione con la direzione del debito pubblico e coll'amministrazione della cassa, e riunisse alcuni dati ed alcune informazioni che sono necessarie alla Commissione per continuare e finire l'esame di questa legge importantissima.

Appena che la Commissione abbia terminato i suoi lavori, la Camera può star sicura che farò il debito mio e mi occuperò immediatamente a preparare la relazione. Osserverò tuttavia alla Camera che la legge, secondo il disegno ministeriale, non è destinata ad aver vigore che al 1° gennaio 1862.

ALFIERI. Io farò un'istanza analoga a quella dell'onorevole Capone per un'altra legge che è da qualche tempo negli uffizi, ed è quella relativa ai cumuli di impieghi e di pensioni. Desidererei che anche questa venisse in discussione in tempo prossimo, perchè la credo molto interessante per le finanze dello Stato.

CAPONE. Io ebbi già l'onore di dire altra volta alla Camera che quella Commissione, di cui faccio parte, appena costituita si è fatto premura di chiamare nel suo seno il signor guardasigilli, che era allora l'onorevole Cassinis, e gli fece osservare il bisogno grandissimo di avere alcuni dati statistici. Il signor ministro domandò tempo per raccogliarli; quindi, d'accordo con esso, si stabilì di riparlare alla riapertura prossima della Camera. Ciò posto, non è possibile alla Commissione di soddisfare al desiderio dell'onorevole deputato Alfieri.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA VENDITA AL PATRIMONIO PRIVATO DI S. M. DEL PODERE DEMANIALE DEL BASSO PARCO ALLA VENARIA.

MENICHETTI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per la convenzione tra le finanze dello Stato ed il patrimonio particolare di S. M. per la vendita di un fondo nel comune di Venaria Reale.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

DISCUSSIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE PER MAGGIORI SPESE SUL BILANCIO 1860.

PRESIDENTE. Prima di passare allo squittinio secreto sul progetto di legge testè discusso, porrò in discussione quello per spese maggiori e spese nuove sul bilancio 1860.

La discussione generale è aperta.

Il deputato Ricciardi ha facoltà di parlare.

RICCIARDI. Una sola parola per protestare contro l'abusio di queste spese maggiori.

Confesso alla Camera che queste spese maggiori sono per me un vero incubo, ed anzi ho dato una palla nera ad altri progetti proposti dal Ministero, precisamente perchè portavano una spesa maggiore.

Questa volta la darei anche nera se non vedessi un compenso, vale a dire che nei motivi di domanda di queste spese maggiori si dice che sono diminuite alcune somme per altre spese. Di modo che prego gli onorevoli ministri di usare il meno possibile di queste benedette spese maggiori.

PRESIDENTE. Mi pare che in quest'occasione, siccome v'è un compenso, non è forse il caso di fare queste osservazioni...

RICCIARDI. Perciò questa legge io la voto a causa di questo compenso.

PRESIDENTE. Siccome vengono soventi innanzi alla Camera progetti di legge consimili a questo, mi pare che si potrebbero fare in altra circostanza queste avvertenze, e allora il ministro risponderà.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, si passerà alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Sono autorizzate sul bilancio dello Stato per l'esercizio 1860 maggiori spese e spese nuove rilevanti alla complessiva somma di lire duecento settantacinque mila trecento ventisei e centesimi otto, ripartibile fra i bilanci delle antiche provincie, della Lombardia e dell'Emilia, e fra i Ministeri delle finanze, dell'estero, dell'istruzione pubblica e dell'interno, non che fra varie categorie dei bilanci stessi in conformità del quadro alla presente unito. »

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

« Art. 2. Per l'applicazione della spesa straordinaria di lire 97,872, 98 sul bilancio dell'interno per le antiche provincie del regno è istituita apposita categoria col n° 68^{ter} e colla denominazione *Riforma della sala delle adunanze del Senato del regno ed opere accessorie nel palazzo Madama.* »

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

« Art. 3. Sono annullati sul bilancio del Ministero delle finanze per le provincie di Lombardia crediti per la concorrenza di lire cento sessantamila settecento cinquantadue, centesimi venti, ripartibili fra le categorie 13 e 15 concernenti il debito vitalizio continuativo nelle proporzioni seguenti, cioè:

Categoria n° 13, *Ministero dell'interno* L. 156,449, 59.

Id. » 15, *id. delle finanze* » 4,502, 81. »

LANZA GIOVANNI. Vorrei per parte della Commissione una spiegazione riguardo a quest'articolo; vorrei cioè sapere a qual bilancio s'intende riferire l'economia di cui qui si ragiona, giacchè non si parla dell'esercizio in cui dee cadere.

PRESIDENTE. Pare, secondo l'articolo 1° della presente legge, che anche l'articolo presente si debba riferire al bilancio 1860.

LANZA GIOVANNI. È così, lo so, per quanto concerne le spese, ma non dicesi su qual bilancio sia il risparmio qui menzionato, ed io credo indispensabile che venga tal cosa dichiarata. D'altronde faccio osservare che, se l'economia di circa 160,000 lire cade nel bilancio 1860, è inutile prenderne atto giacchè è già chiuso l'esercizio di quell'annata. Quello che non è speso cade senza dubbio in economia, e non è più in facoltà del Ministero di valersi del fondo che ne risulta. Mi sembra adunque inutile farne parola.

Prego perciò la Commissione a dirmi se le economie di cui si fa cenno in quest'articolo abbiano realmente a farsi sul bilancio del 1860. In seguito alle spiegazioni che mi si daranno, mi riservo di fare ulteriori osservazioni sulla convenienza delle parole con cui l'articolo è espresso.

Voci. Non c'è il relatore Castagnola.

GUGLIANETTI. Io osservo all'onorevole Lanza che nella Commissione si parlò della categoria 10^a ed 11^a del debito vitalizio da porsi a carico del bilancio del Ministero delle finanze in Lombardia. È vero che nella legge si dice che l'aumento è di 160,000 lire, ma per contro si ha l'economia sulla somma bilanciata di 190,000 e più, la quale è dipendente dal Ministero delle finanze. Risulta adunque un discreto residuo che si darà nel resoconto del rispettivo esercizio nella colonna dei risparmi, e tutto questo (come implicitamente si dice nel primo articolo della legge) è posto nelle colonne del bilancio del 1860. È naturale che nel medesimo bilancio, nel quale vi è la spesa, si porti pur anche l'economia.

LANZA GIOVANNI. Se è nel bilancio del 1860, io non propongo altro che lo si dichiari nella legge, dove non è detto a quale esercizio appartenga; dunque, se si è sicuri che l'economia cade sul bilancio del 1860, bisognerà aggiungere le parole: *per lo stesso esercizio.*

GUGLIANETTI. Non ci può essere dubbio, perchè i bilanci della Lombardia non sono portati che pel 1860.

LANZA GIOVANNI. In tal caso resterebbe l'articolo per lo meno inutile.

PRESIDENTE. Questo schema di legge era stato presentato prima che si chiudesse l'esercizio. Ma, dacchè il deputato Lanza insiste e che per altro verso la sua proposta non ha altro scopo che di conferire maggior chiarezza al testo dell'articolo, mi pare che si potrebbe accettare dalla Camera.

Si direbbe adunque: « sono annullati *sul bilancio per lo stesso esercizio,* » ecc.

Pongo dunque ai voti quest'articolo coll'aggiunta che ho ora accennata. Chi vuole approvarlo, si alzi.

(La Camera lo approva.)

Si passerà alla votazione delle due leggi per isquittinio secreto.

Risultamento della votazione:

Per la legge delle ferrovie romane:

Presenti e votanti 204

Maggioranza 103

Favorevoli 192

Contrarii 12

(La Camera approva.)

Risultamento della votazione per maggiori spese sul bilancio del 1860:

Presenti e votanti	204
Maggioranza	103
Favorevoli	193
Contrarii	11

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 12.

Ordine del giorno della tornata di domani:

- 1° Interpellanze del deputato Romano al Ministero, intorno ad alcuni atti amministrativi della luogotenenza di Napoli; Discussione dei progetti di legge:
- 2° Modificazioni al Codice penale militare;
- 3° Vendita alla lista civile del podere demaniale del Basso Parco presso la Venaria Reale.

TORNATA DEL 9 LUGLIO 1861

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE RATTAZZI.

SOMMARIO. Omaggi. = Verificazione di elezioni. = Relazioni sugli schemi di legge per la costruzione delle ferrovie delle provincie calabresi e siciliane, e per una strada nazionale da Bobbio a Piacenza = Incidente circa le interpellanze del deputato Romano sopra alcuni atti della luogotenenza di Napoli — Avvertenze del presidente, del ministro dell'interno, e del presidente del Consiglio — Riserve e annunci d'interpellanze dei deputati Ricciardi, San Donato e Miceli — Risposte del presidente del Consiglio riguardo ad alcuni uffiziali superiori napoletani. = Domande del deputato Susani intorno alle condizioni degl'ingegneri in Lombardia — Domande del deputato La Farina concernenti la cittadella di Messina — Domande del deputato Panattoni sulle petizioni in carta bollata — Risposte del ministro Minghetti. = Annunci d'interpellanze dei deputati Maresca e Bruno. = Votazione ed approvazione di un disegno di legge per vendita di beni demaniali alla Venaria. = Dichiarazione dei deputati Torrigiani, Pepoli Gioachino, e di altri, relativa ai beni demaniali nelle provincie di Parma, Piacenza, Modena e Reggio. = Relazione sugli schemi di legge per la costruzione di un ponte di chiatte sul Po a Casalmaggiore, e per vendita di beni demaniali. = Il deputato Carletti incomincia le sue interpellanze sugli appodati — Osservazioni dei deputati Panattoni e Pepoli Gioachino — Istanze del deputato Finzi circa la relazione sul progetto di legge relativo al decimo di guerra e risposte del deputato Pasini. = Relazioni di petizioni — Discussione su quella del comune di Bosco — Parlano i deputati Mellana, Bianchi, Sanguinetti, Salvoni relatore, Michelini, Chiaves, ed il ministro di grazia e giustizia — È inviata al Consiglio dei ministri — Convalidamento di altra elezione. = Domanda del deputato Ricciardi relativa alla nomina di un notaio per la marineria a Napoli. = Relazione sullo schema di legge per il decimo di guerra. = Relazione di altre petizioni — Il deputato Greco appoggia la petizione del signor Pucci di Calabria — Petizione delle monache clarisse di Mola di Bari — Il deputato Castellano propone che si passi all'ordine del giorno — Parlano i deputati Massari, Mellana, Depretis, Negrotto relatore, Petruccelli, ed il ministro di grazia e giustizia — Si passa sovr'essa all'ordine del giorno.

La seduta è aperta alle 7 e 3/4 antimeridiane.

MASSARI, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente tornata, che è approvato.

GIGLIUCCI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

7512. Le Giunte municipali di Marcaria, di Castellucchio, di Rodigo e di Gazzoldo, provincia di Cremona, chiedono la soppressione dei diritti di pedaggio che tuttora si riscuotono al ponte del fiume Oglio in Marcaria.

7513. Del-Sarto Odoardo domanda gli sia valutato come tempo utile di servizio quello decorso dal 1852 al 1860, durante il quale rimase privo dell'impiego che copriva di auditore di guerra di prima istanza.

7514. La Giunta municipale di Solmona, provincia di

Abruzzo Ulteriore II, domanda che quel comune sia sede del tribunale distrettuale, e che la progettata strada ferrata percorra le pianure della Pescara, di Solmona e della Marsica.

7515. Guazzaroni Francesco, medico-condotto di Cervia, provincia di Ravenna, rivolge un'istanza tendente al medesimo oggetto della petizione 6943.

7516. La Giunta municipale di Lama, provincia di Chieti, chiede che i minori osservanti, stabiliti nel già convento dei padri celestini, siano esclusi dalla decretata soppressione di ordini religiosi.

7517. Il Consiglio municipale di Ravenna fa voti per l'effettuazione della strada ferrata che, attraversando le Romagne, congiunga Livorno e Firenze a Ravenna.

PRESIDENTE. Il professore dottore Giovanni Antonio