

CONTINUAZIONE DELLA TORNATA DEL 13 LUGLIO 1861

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE RATTAZZI.

SOMMARIO. *Relazione sopra lo schema di legge per abrogazione di decreti del Governo parmense. — Continua la discussione del progetto di legge relativo alle ferrovie calabro-sicule — Il deputato Petruccelli sostiene il suo emendamento, per la strada del Tirreno, ed è combattuto dal deputato Allievi relatore, e dal deputato Plutino che propugna la via del Jonio — Il deputato Musolino discorre in appoggio dell'emendamento Petruccelli — Proposta del deputato Mazziotti — Entrambe sono rigettate — Il deputato Bruno ritira la sua — Approvazione della convenzione come fu emendata dalla Commissione — Emendamenti dei deputati Valerio e Trezzi al capitolato, approvati — Approvazione dell'art. 1 del progetto, emendato — Emendamento del deputato Boggio all'art. 3 — Incidente sull'ordine della discussione — Approvazione dell'articolo 2 — Modificazione del deputato Lanza all'articolo 3 — Emendamento del deputato Boggio, non appoggiato — Approvazione dell'articolo. — Discussione del disegno di legge per la costruzione di una ferrovia da Chiusi a Orte — Considerazioni e voti del deputato Michelini — Emendamento del deputato Valerio al capitolato, ammesso — Emendamento del deputato Lanza Giovanni alla convenzione, oppugnato dai deputati Susani, relatore e Valerio e dal ministro per i lavori pubblici, e rigettato — Approvazione degli articoli e dei due progetti discussi. — Presentazione di due disegni di legge del ministro dei lavori pubblici per l'approvazione di una convenzione colla compagnia telegrafica di Malta, Corfù, ecc., e per la riforma postale — votazione ed approvazione dello schema di legge per l'abrogazione di decreti dell'ex-Governo parmense — Invio di petizioni domandato dal deputato Crispi. — Richiami del deputato Miceli relativi ad ufficiali (di nazione francese) combattenti nell'esercito meridionale — Avvertenze del ministro Peruzzi. — Domande del deputato Levi circa la legge per l'abolizione dei vincoli feudali in Lombardia e risposte del presidente. — Adunanza per la continuazione del Comitato segreto.*

La seduta è riaperta alle ore 2 pomeridiane.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER ABROGAZIONE DI DECRETI DEL CESSATO GOVERNO PARMENSE.

GRANDI. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul progetto di legge relativo all'abrogazione dei decreti del cessato Governo parmense del 18 dicembre 1825 e 24 gennaio 1826.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata distribuita fra poco.

CONTINUAZIONE DELLA DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO ALLE FERROVIE CALABRO-SICULE.

PRESIDENTE. Continua la discussione sulla concessione Adami.

Dietro deliberazione presa dalla Camera, in seguito alla proposta del deputato Lanza, non rimangono più a discutersi che gli emendamenti relativi al tracciamento della linea. Fra tutti gli emendamenti, non vi è che quello del deputato Petruccelli, che, a mio credere, riguarda il tracciamento della linea.

Il deputato Petruccelli ha facoltà di parlare per isvolgere il suo emendamento.

PETRUCCELLI. Non ho a dire che poche parole sull'emendamento che ho avuto l'onore di proporre.

Io stesso era propenso a sostenere, ed aveva nell'ufficio sostenuta la linea che propone oggi la Commissione. Presi poi delle informazioni dagli abitanti dei luoghi dove la linea deve passare, ed essi stessi con coscienza mi hanno detto che le difficoltà sul suo corso erano immense.

Fra le altre cose, il terreno che la linea dovrebbe seguire è attraversato da niente meno che sessanta corsi d'acqua, tra torrenti, torrentuoli e grosse fiumane (vi sono solamente sette od otto grandissimi). Questi fiumi non hanno neppur letto, per modo che si sarebbe costretti, direi quasi, a fare un ponte continuato da Taranto a Rossano.

Debbonsi poi questi fiumi arginare, e converrà far queste dighe lunga pezza dentro terra, acciocchè le acque non straripassero. Inoltre una parte del terreno, sul quale la linea dovrebbe essere tracciata, è terreno maremmano, e, prima di gettarvi sopra il tracciato della ferrovia, converrà palafittarlo, onde possa avere la strada una certa solidità. Ora tutti gl'ingegneri convengono che è meno costoso un chilometro di ferrovia aperto anche nella roccia, che un chilometro praticato in un terreno acquitrinoso.

Io non voglio pronunciare sulle difficoltà che si incontrerebbero, perchè non sono ancora studiati i due tracciati e non possiamo decidere *a priori*. Ma avverto che dalla parte del Tirreno si guadagneranno 80 chilometri; e su quanti? Su 370! Ebbene, guadagnare 80 chilometri su 370 mi par qualche cosa di stupefacente, e tale da consigliare senza equivoco di non andar ad aprire altra linea.

Non parliamo, ripeto, delle difficoltà del suolo, esse sa-

ranno verificate, perchè io non domando che si prenda una linea piuttosto che l'altra, domando che il ministro abbia uno o due mesi onde studiare la cosa e scegliere di queste linee quella che crederà la più vantaggiosa e la più idonea economicamente.

Quanto poi alla popolazione che la Commissione crede ancor meglio servita per la linea del Jonio, perchè ivi avviene una maggiore, io credo che essa sia nell'errore. Per la linea del Tirreno, quantunque lambisca appena l'estrema parte della Basilicata il distretto di Lagonegro, desso è il distretto il più commerciale, il più attivo, il più svelto della provincia, e quindi l'affluenza dei viaggiatori e delle merci su questa linea ferroviaria sarà due volte più grande che non per la linea del Jonio.

C'è poi un'altra considerazione che per me è suprema. Che cosa, o signori, c'è in faccia del Jonio? L'Africa, a una distanza immensa. Che cosa c'è rimpetto al Tirreno? C'è la Sicilia. Ebbene, o signori, ricordatevi questo. Quando si è sur un naviglio, fosse anche a vapore, e la tempesta vi sobbalza, ed il naufragio vi minaccia, e non si vede che un cielo scurissimo e dei flutti in rivolta; e voi venite sia da Reggio, sia da Sicilia, e voi v'indirizzate per andare, dove? Alla capitale del vostro Stato; a tanta distanza, fra tanti pericoli, in mezzo a tanta agonia materiale e morale, oh no, per Dio! no, voi non credete allora nell'Italia una, voi vi scelmate: questa Italia, un'Italia così fatta andare non potete!

Ora ricordatevi che la linea del Tirreno a Reggio, avendo là, ad un'ora di distanza, la Sicilia, Messina, ove mettono capo le ferrovie sicule, la linea del Tirreno che congiunga la Sicilia al continente, ne accorcia lo spazio di 80 chilometri. Voi volete l'unità immediata, intera, benedetta; ebbene, questi sono i principali modi per far la unità italiana, e nella più sollecita maniera.

Quanto a Potenza, il capoluogo della Basilicata di cui si preoccupa la Commissione, ho l'onore di far osservare che per la linea del Tirreno essa si trova, ad Auletta, lontana dalla ferrovia di circa trenta chilometri; per quella del Jonio poi forse meglio di 120 a 150 chilometri.

Ci si dice: si farà poi una diramazione. Eh! si possono fare tante cose! Ma queste cose sono nell'avvenire, mentre per il presente si ha questo, che la Basilicata avrà fin da principio un tronco di ferrovia per un cantone abitato, attivo, voglioso; mentrè, se la linea percorre il Jonio, attraverserà una solitudine squallidissima.

A me pare dunque che la domanda che io fo alla Commissione ed al Ministero di meglio studiare il corso della linea, onde vedere quale sia la più conveniente, quale servirebbe al maggior numero di popolazione, quale sia la più facile, e quale infine sia quella che unisca più presto la Sicilia al resto d'Italia, a me pare, dico, che, ciò domandando, io stia nei limiti della giustizia senza alcuna idea preconcepita di municipalismo o di campanile. Quindi io mantengo il mio emendamento, che cioè, prima di sancire la linea del Jonio, si compiano gli studi sulla linea del Tirreno, la quale io credo assai più utile per le popolazioni e di minore dispendio per il pubblico tesoro.

ALLEVI, relatore. L'onorevole signor ministro pei lavori pubblici ha espresso alcuni dubbi sull'opportunità di scegliere sin d'ora e determinare la preferenza in favore della linea da Taranto a Reggio, in confronto dell'altra che andrebbe da Reggio a raggiungere a Eboli o Salerno la via di Napoli. Io prego la Camera a voler considerare come tra i membri della Commissione, i quali tutti hanno una conoscenza particolare di quelle provincie, non è nessuno che ab-

bia mai mosso un dubbio sulla preferenza tra l'una e l'altra di queste due linee.

Ci sono considerazioni tecniche che non possono essere sconosciute da nessuno; la linea che da Eboli va a Reggio dovrebbe risalire la valle del Sele, attraversare appunto la provincia di Basilicata in una piccola parte di essa che è la più montuosa; poi in seguito attraversare l'Apennino precisamente laddove esso si ammassa contro il mare, per aprire la valle del Crati verso oriente, dove, vicino a Paola, tutti quelli che conoscono i luoghi sanno che vi è una lunga costiera dirupata.

Le difficoltà per attraversare questo punto sono gravissime, e chiunque le poteva rilevare, mentre la linea del Jonio è una linea che non presenta che delle difficoltà veramente ordinarie.

Noi facciamo questa strada per le Calabrie, per le provincie meridionali, le quali sono prive ancora di strade ferrate.

Ora, la maggior parte delle popolazioni delle Calabrie si trova precisamente a oriente dell'Apennino. Le capitali della Calabria, Catanzaro e Cosenza, si trovano tutte da questo lato, e quindi evidentemente qui si raccoglie la maggior somma degli interessi.

Oltre a ciò noi raggiungiamo un altro vantaggio in questa strada, ed è di congiungere la Basilicata alle altre reti ferroviarie italiane.

Ora, signori, la Basilicata non solo è già a quest'ora una provincia molto importante, ma è una delle provincie che interessano di più dal punto di vista dell'avvenire, perchè è una delle provincie che può ancora fare i più grandi progressi economici.

Ora noi, determinando una linea che venga da Taranto lungo la provincia di Basilicata alla Calabria, veniamo a creare in seguito la necessità di quelle diramazioni che fanno capo a questa grande arteria.

D'altronde, come diceva già il signor ministro, non è che si neghi alle Calabrie ed alle altre provincie attigue di avere nel tratto successivo una strada, la quale possa soddisfare ai bisogni di quelle popolazioni; ma quando si tratta di porre oggi tutta la questione in questi termini, se si debba eleggere piuttosto l'una che l'altra linea, non vi è dubbio; quando delle due se ne debba far una.

La Commissione non esita un momento a decidere che questa linea deve esser quella che va da Taranto a Reggio, la quale ha poi anche il vantaggio di congiungere immediatamente quelle provincie al resto d'Italia in un modo il più comodo ed immediato.

Per queste considerazioni la Commissione pregherebbe il signor ministro a superare gli scrupoli che esso ha manifestati, e ad accettare la determinazione che oggi gli è proposta dalla Commissione.

PETRUCELLI. Bisogna dire che io mi sia male spiegato.

Io non ho detto che si debba preferire una linea piuttosto che un'altra; ho detto che si studino le due linee e si prenda quella che è la migliore.

La Basilicata, cui faceva tanto prevalere il signor relatore, è interessata egualmente nella linea del Jonio che in quella del Tirreno, anzi di più nella linea del Tirreno, perchè, come io diceva testè, essa attraversa un distretto popolato da gente intenta al commercio, mentre che, attraversando la sponda del Jonio, nella Basilicata, quivi, l'antica Magna Grecia, non si attraversa che maremme, petrai, lande popolate di rettili e feconde sole di febbri.

C'è di più, la linea strategica è nella linea del Tirreno. La

linea che percorre il Jonio è tutta esposta dal lato del mare, mentre questa del Tirreno attraversa un continente nel centro della provincia, ed essendo nell'interno sarebbe per conseguenza al coperto da qualunque attacco dal mare, ove un vascello arresta e schiaccia un convoglio.

C'è di più, nelle vicinanze precisamente della linea del Tirreno vi sono tre porti interessantissimi che si aprono nel Cileno. C'è il porto Scalea, il porto antichissimo Palinuro ed il seno di San Giovanni a Piro, ove gli stessi vapori da guerra cercano talvolta un ricovero.

Infine, io dico, poichè i Consigli provinciali sono per riunirsi al 1° settembre, perchè non si attende fino a quell'epoca onde domandare altresì a quei Consigli provinciali quale è la strada che preferiscono?

Mi pare che questi sono non meno del Ministero e della Commissione interessati a studiare la linea; si aspetti il loro parere.

Quindi io mantengo la mia proposizione che il Ministero, cioè, studii prima le due linee, e scelga poi quella che sarà la più economica e la più conveniente al benessere delle popolazioni napolitane, alla più sollecita congiunzione delle calabro-sicule colle altre linee italiane.

PRESIDENTE. Il deputato Plutino ha facoltà di parlare.

PLUTINO. Mi perdoni l'onorevole Petruccelli, ma egli nel descrivere le condizioni della strada del Jonio è caduto in esagerazioni grandissime. . .

PETRUCCELLI. La conosco quella strada.

PLUTINO. Anch'io la conosco; è per ciò che ne parlo.

Egli ha cominciato per dire che da Taranto a Reggio sono tanti i fiumi, che si deve fare un unico ponte dall'una città all'altra. Questo è un paradossso di nuovo genere; io posso dire all'onorevole Petruccelli che ci sono delle pianure per cinquanta, sessanta miglia di seguito, non attraversate da alcun fiume, ma solo da qualche torrente. Vi sono cinque o sei fiumi; ma se tanti sono nel Jonio, ben otto o dieci vi sono sul Tirreno di uguale e forse maggiore importanza.

Abbiamo dunque da una parte pianura perfetta, dall'altra montagne a picco attraversate da fiumi e da torrenti immensi; io non comprendo come si possa muover dubbio che la strada del Jonio non sia le cento volte più facile di quella del Tirreno.

MUSOLINO. Domando di parlare.

PLUTINO. L'onorevole Petruccelli oppone alla strada del Jonio i ponti a costrurre; io potrei dire che dalla parte del Tirreno ci vorranno degli immensi trafori.

Vicino a Reggio, da Bagnara a Palmi, vi è una lunghezza di dieci miglia, tutta rupi a picco sul mare, alla quale non è umanamente possibile di addossare una strada, se non con un fortissimo tunnel. Così tutta la strada che sta di contro alla provincia di Cosenza è tutta composta dai versanti del Monte Alto, come lo chiamano, che scendono nel mare a picco per burroni, dimodochè la strada che vi si è fatta da Cosenza a Paola è chiamata del *Palombaro*, perchè appunto sono tanto a picco quelle rupi, che vi fan nido le palombe selvagge, siccome inaccessibili anche ai cacciatori.

Io me ne appello a tutti i Cosentini che seggono in questa Camera, i quali hanno fatto quella strada, e sono picchi tali, che una volta la diligenza è stata capovolta dal vento, come avviene sul colle di Tenda. In conseguenza del che, o signori, bisogna posare d'innanzi al Parlamento la questione nella sua nuda verità. Io credo che la strada del Jonio è cento volte più facile di quella del Tirreno.

Veniamo ora alla questione della produzione e della popolazione.

Tutto il versante del Jonio rappresenta le città delle Calabrie principali per popolazione. Ci sono a quando a quando delle città di 8, 10, 12, 16, 18 mila abitanti.

Le produzioni maggiori in gelsi, in olivi ed in granaglie sono tutte giacenti sul Jonio. C'è la miniera di carbon fossile d'Agnana, la quale un giorno, io spero, sarà fonte di ricchezza per l'Italia; ci sono miniere di rame; c'è la Mongiana, che è una importantissima miniera di ferro; e poi ci sono le grandi montagne di sale di Lungro, le quali, appena si farà la strada che dal Jonio penetra sino a Cosenza, potranno benissimo dare i loro prodotti a tutta l'Italia, essendo tali che potranno fornire un sale prezioso e cristallino a tutta l'Italia a buon prezzo.

Ora tutte queste produzioni al momento non possono nemmeno mettersi in commercio, per la ragione che il golfo di Taranto è tanto battuto dai marosi che dominano in quella spiaggia, che per tutta la stagione invernale è inaccessibile alle barche del nostro cabotaggio. Dal capo Spartivento sino al golfo di Taranto la comunicazione marittima in tempo d'inverno è assolutamente impedita, perchè vicino a terra c'è un basso-fondo, e tutte le nostre barche da quaranta a cento tonnellate non possono nè essere tratte a terra come si fa in tempo d'estate, nè mandare a terra i barchetti per caricare le granaglie e poi farne il commercio. In conseguenza quelle popolazioni restano assolutamente segregate dal consorzio umano per tutta la stagione invernale; per cui io credo che è assolutamente indispensabile che quelle popolazioni siano dapprima messe in comunicazione colla grande arteria delle strade ferrate italiane.

Dalla parte del Tirreno poi noi abbiamo tre o quattro paraggi, i quali periodicamente tutte le settimane hanno il loro arrivo da Napoli a Messina di vapori nazionali, e viceversa, e servono a mettere in comunicazione quelle popolazioni, in modo che il commercio che da questa parte non soffre, dall'altra parte è perfettamente abbandonato nella stagione invernale, e nell'estate è solo alimentato dal cabotaggio a vela.

Ora, se voi fate una strada ferrata sul Tirreno, voi costringete tutte le popolazioni del Jonio a cavalcare l'Apennino e poi scendere a trovare la strada ferrata; e per le popolazioni sarebbe meno male; ma voi obbligate i Calabresi a prendere le loro produzioni, caricarle su veicoli o muli e trasportarle poi per trovare la strada ferrata a 40, 50, 60 miglia di distanza, nel mentre che voi potete accordare il beneficio di farci passare la strada ferrata in mezzo alle immense pianure, attraversando gli oliveti, i gelsi, le produzioni di tutti quei paesi, le quali produzioni possono essere caricate allo scalo stesso ove son prodotte.

Io non comprendo perchè dunque si vuol sostenere che la strada ferrata sia fatta sul Tirreno, piuttosto che sul Jonio.

Io quindi domando che il signor ministro pei lavori pubblici abbia in considerazione quest'idea pratica che io mi permetto di sommettergli. Da Salerno si può fare una diramazione di 60, 80, 100 chilometri, che entrino sino ad Eboli, sino ad Auletta, sino a Lagonegro, se è possibile; così noi doteremo le popolazioni, le quali si trovano in quei siti, di una strada ferrata, che è la sola possibile. Io credo che da Lagonegro a Cosenza la strada ferrata non può praticarsi; in conseguenza, quando noi avremo congiunto Lagonegro con Salerno per Eboli con una strada ferrata, avremo accordato a quelle popolazioni il gran vantaggio che possono desiderare.

Dall'altro lato, nel Jonio, si può far partire un'altra diramazione tra il golfo di Sant'Eufemia e di Squillace. Questo

istmo è appena lungo diciotto miglia, e colà si abbassa la catena dei monti. Con questa nuova diramazione si mette in comunicazione il Jonio col Tirreno, e la strada ferrata potrà proseguire per cento chilometri, passando per Maida, Pizzo, Tropea, Nicotera e Palmi.

Con questa seconda diramazione, la quale sarà di circa cento chilometri, noi avremo dotate le popolazioni, che sono sul mare Tirreno, di quelle strade ferrate che sono possibili, e così facendo noi avremo dato un grande sviluppo a tutti gli interessi materiali di quelle popolazioni, mettendole in comunicazione diretta fra loro e col resto d'Italia, e facilitandone i trasporti dei loro prodotti anche per terra, senza gettarci in braccia ad intraprese difficilissime, di costruzioni quasi impossibili e rovinose per lo Stato, e quindi per i contribuenti.

PRESIDENTE. Il deputato Costa ha facoltà di parlare.

COSTA ORONZIO. Parlo anch'io nello stesso senso.

Voci. Sarebbe meglio alternare.

PRESIDENTE. Allora la facoltà di parlare spetta al deputato Musolino.

MUSOLINO. Signor presidente, io dirò pochissime parole. Io appoggio l'emendamento Petruccelli.

Egli ha esposte le ragioni amministrative, finanziarie ed anche strategiche, che lo giustificano pienamente. Darò soltanto qualche risposta all'onorevole Plutino, il quale è caduto in alcune inesattezze.

Fra le altre cose egli asserisce che la Mongiana è sul versante orientale. Ora tutti sanno che la Mongiana, famosa ferriera dello Stato, comunica col Tirreno. (*Interruzioni*)....

Un deputato al centro. Questo non ha che fare colla questione.

PRESIDENTE. Prego la Camera di far silenzio.

MUSOLINO. Questa ferriera è quella che somministrava tutti i proiettili all'artiglieria borbonica. Quando essi erano fabbricati, s'imbarcavano nel golfo di Sant'Eufemia, e di là poi per la via di mare andavano a Napoli...

PLUTINO. Domando perdono...

PRESIDENTE. Prego il deputato Plutino di non interrompere.

MUSOLINO. Inoltre l'onorevole Plutino asserisce che la miniera di carbon fossile, esercitata da una compagnia francese, è anche sita sulla linea del Jonio.

Ora tutti sanno egualmente che tale miniera giace presso a Briatico, ai piedi della montagna dove si eleva Monteleone, cioè sulla linea del Tirreno. Basta osservare la carta geografica per essere convinto dell'evidenza di tali verità.

Fin qui tutti gli oratori non han fatto che trattare la questione tecnica. E pure non è questa una condotta plausibile, dacchè tutti convengono che non si son fatti gli studi convenevoli. Come dunque si può pronunziare con vera cognizione di causa?

Io osservo che l'onorevole ministro nel suo primitivo progetto aveva preso per punto di partenza Salerno. Non vi è motivo di credere che egli volesse seguire la via del Tirreno senza sufficienti motivi.

Invece la Commissione, che è venuta dopo, e che certo porta tutta la presunzione di non avere migliori dati del ministro, diverge dal punto da quello seguito, e lanciandosi dapprima da Salerno a Taranto, va da questo a raggiungere Reggio lunghesso il litorale del Jonio.

Io non voglio entrare a vedere chi dei due abbia ragione, se l'onorevole ministro o l'onorevolissima Commissione; ma in questa circostanza propendo per la proposta ministerale: non posso ammettere che il ministro si sia determinato a

scegliere la linea del Tirreno, senza avere per ciò un buon fondamento.

Ad ogni modo, volendo essere imparziale ed indulgente anche per la Commissione, dirò che si facciano prima gli studi più accurati e severi, e che senza pregiudicare nessuna delle due linee del Tirreno o del Jonio, si dia la preferenza a quella che l'indagine più accurata avrà mostrata preferibile.

Sento dire ch'è questo il mezzo di non aver mai più la strada ferrata per la negligenza o poco buona voglia del Governo. Io non sono di questa opinione.

Senza essere troppo deferente pel Ministero, questa volta ed in questa occasione ritengo che, quando il Parlamento avrà assegnato un termine perentorio agli studi convenienti, il Governo dovrà eseguire inevitabilmente i lavori.

Per conseguenza appoggio l'emendamento del deputato Petruccelli, che credo il più imparziale.

PLUTINO. Chiedo di parlare per un fatto personale. (*Rumori*)

Non posso restare sotto l'impressione delle parole del signor Musolino. Io sostengo che la Mangiana dista da Stilo solo tre ore, mentre invece ne dista dieci da Bivona sul Tirreno.

PRESIDENTE. Prego il deputato Plutino. . . .

PLUTINO. Egli ha parlato delle miniere di carbone fossile, e ha detto che sono sul mare Tirreno; ma invece sono sul mar Jonio a due o tre miglia discoste da quel mare, vicino Gerace. (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Faccio osservare al signor Plutino che questa non è una questione personale.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Prego la Camera di far silenzio.

MAZZIOTTI. Per troncane tutte queste questioni bisogna attenerci all'articolo del Ministero.

Rimane infatti a stabilirsi quale sia il modo di esecuzione più facile e più economico.

Quando il Ministero ci dice non posso coscienziosamente decidermi per la linea. . . .

PRESIDENTE. Osservo all'onorevole deputato Mazziotti che mi pare che la questione a questo punto sia già abbastanza dilucidata. Hanno già parlato vari oratori in diverso senso, io temo che gli onorevoli deputati a cui sta a cuore che questa legge sia votata, col prolungare la discussione sopra l'una e l'altra linea, finiranno per far sì che non si voterà la legge e non se ne avrà nessuna! (*Bravo!*) Se desiderano che la legge sia votata, poichè si è discusso, e si sono intesi due oratori da una parte e due dall'altra, la Camera è in condizione di poter decidere se deve stare piuttosto al progetto del Ministero o a quello della Commissione; lascino che la Camera deliberi, allora si potrà votare il complesso, altrimenti mi rincresce a dirlo, perchè non voglio avere apparenza d'impedire che la discussione segua, se si continua la discussione in questo modo, perdendosi sopra ogni emendamento moltissimo tempo, si finirà col non approvare la legge.

MAZZIOTTI. Appunto nell'interesse di far presto, io. . . (*Rumori*)

Voci. Ai voti! ai voti!

UN DEPUTATO. Domando la chiusura.

PETRUCCELLI. Signor presidente, la prego di mettere ai voti il mio emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del deputato Petruccelli. Ne darò lettura:

« Il Governo del Re è autorizzato a stipulare col signor

Adami e compagnia una convenzione per la costruzione di una ferrovia da Taranto a Reggio, ovvero da Eboli a Reggio per la Basilicata e le Calabrie, lungo le sponde del Jonio o lungo il Tirreno.

« Il ministro dei lavori pubblici farà intraprendere immediatamente lo studio di queste due linee lucano-calabre, a fine di determinare quale delle due meriti la preferenza sotto il rapporto dell'economia, della strategia, della brevità e del prodotto, prima di dar mano ai lavori, secondo l'art. 4.

« Il Governo del Re è inoltre autorizzato a stipulare col detto Adami e compagnia una convenzione per la costruzione di una ferrovia da Messina a Siracusa. »

Chi approva quest'emendamento, è pregato d'alzarsi.

(Non è approvato.)

Ora metterò in discussione la convenzione. Se c'è qualche deputato che intenda proporre delle modificazioni alla medesima, lo pregherei di presentarle.

BRUNO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Sull'articolo primo della convenzione?

BRUNO. Sul primo articolo della legge non si votò che l'emendamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRUNO. Questa mattina, preoccupato da una linea che ho vista tracciata nella carta geografica, io mi era permesso di fare delle osservazioni, le quali venivano anche rafforzate da una contraddizione che, a mio modo di vedere, trovava (forse m'ingannava) tra le parole della Commissione e le dichiarazioni del Ministero.

Ma, dacchè più tardi il signor ministro ha dichiarato e, direi quasi, rettificato che la linea tracciata sulla carta geografica non aveva alcun valore, e che egli si formava tutto altro concetto delle linee che dovevano tracciarsi in Sicilia, io non ho più alcuna ragione d'insistere nel mio emendamento, e, per fare più presto, lo ritiro. (Benè!) Ho solo voluto dire queste parole per mostrare da quali ragioni io partiva questa mattina, e le ragioni per cui ora più non insisto nel mio emendamento.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Perché non sia da capo riportata in campo quella malaugurata carta geografica, io pregherei gli onorevoli deputati a non tenerne nessunissimo conto; giacchè è detto nella carta stessa, e forse è sfuggito all'onorevole Bruno, che in essa non vi ha di determinato che i punti estremi, e che, quanto ai punti intermedi, quelle linee sono soltanto dimostrative. Havvi nella carta stessa una leggenda che ciò spiega; come pure nella lettera che ebbi l'onore d'indirizzare all'onorevole presidente ebbi cura di dichiararlo.

Pregherei quindi la Camera a non volere mai portare in discussione le linee di quella carta, altrimenti perderemmo moltissimo tempo, senza venirne mai a niente.

PRESIDENTE. Osservo pure che di quella lettera che accompagnava la carta io ho data lettura alla Camera.

MAZZIOTTI. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Ci sono degli emendamenti, i quali non furono messi ai voti. Io ne ho presentato uno... (Rumori)

PRESIDENTE. Mi scusi; gli emendamenti che furono presentati erano relativi alla linea principale od alle diramazioni; quanto alle varie diramazioni proposte, la Camera ha questa mattina deliberato che non se ne dovesse tener conto, votando la questione pregiudiziale. (È vero! è vero!)

MAZZIOTTI. Mi perdoni, ma il mio emendamento rifletteva la linea principale. È come quello dell'onorevole Lovito. (Rumori)

PRESIDENTE. Allora ella avrebbe dovuto rendermene av-

vertito quando dissi chiaramente che il solo emendamento, il quale, a mio parere, si riferisse ad una modificazione del tracciato principale, era quello del deputato Petruccelli.

MANDOJ-ALBANESE. Vi è anche il mio.

PRESIDENTE. Darò lettura dell'emendamento del deputato Mazziotti, del seguente tenore:

« È autorizzato il Governo del Re a stipulare col signor Adami e compagni una convenzione per la costruzione di una ferrovia che congiunge Salerno a Reggio e che avrà origine, sia a Salerno, sia ad Eboli, sia in qualunque altro punto sulla linea da Napoli, Foggia, Taranto, che sarà fissato dopo gli studi con quelle diramazioni che a giudizio del Governo si avessero a praticare, mirando principalmente al concetto strategico di tutta Italia, e poi al vantaggio commerciale delle provincie che la strada traversa. »

Chi approva quest'emendamento, si alzi.

(Non è approvato.)

Se nessuno domanda di parlare sopra la convenzione, la metterò ai voti come è stata emendata dalla Commissione.

(È approvata.)

Sul capitolato c'era il deputato Boggio che aveva proposti due emendamenti; ma, siccome non lo vedo presente per svolgerli, li notifico alla Camera per iscarico della Presidenza; non credo però che sia il caso di porli ai voti.

Non rimane dunque che un emendamento solo, del deputato Valerio.

Il deputato Valerio proporrebbe l'ultimo alinea dell'articolo 54 del capitolato così formulato:

« Il secondo arbitro sarà nominato ad istanza della parte più diligente, legalmente comunicata all'altra parte, e fra cinque giorni da questa comunicazione. »

La Commissione accetta?

LANZA GIOVANNI. Sì, accetta.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Domando di proporre poche modificazioni al capitolato per qualche inesattezza che sarebbe stata trovata al punto di vista tecnico.

L'articolo 47, secondo la Commissione, andava conservato; io proporrei invece che fosse soppresso, perchè si riferisce al mobiliare; ora, siccome a termini dell'articolo 15 della convenzione gli accollatori non sono più incaricati di fornire il mobiliare, mi pare che cada quest'articolo.

ALLIEVI, relatore. La Commissione accetta la soppressione di questo articolo.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Poi la Commissione propone di sopprimere i primi quattro paragrafi dell'articolo 148. Io non dissento da questa soppressione, ma, per provvedere in qualche modo ad alcune disposizioni pur necessarie, contenute in detti quattro paragrafi, io proporrei che l'alinea 6° dell'articolo 146, il quale comincia: « Le spese per queste ricognizioni » ecc., fosse redatto in questo modo: « Le spese per queste ricognizioni e verificazioni e per tutte le altre necessarie ad accertare i fatti e le circostanze che possono dare alla società ragione a un rimborso qualsiasi saranno dalla società medesima rimborsate al Governo. » Così sarà provveduto alla verifica di questi fatti.

ALLIEVI, relatore. La Commissione accetta anche questa modificazione.

PRESIDENTE. Siccome non c'è altra proposta, metterò ai voti il capitolato colla modificazione proposta dal deputato Valerio, e accettata dalla Commissione, e colle due altre ora esposte dal signor ministro dei lavori pubblici, accettate egualmente dalla Commissione.

Chi approva il capitolato così emendato, voglia alzarsi.

(È approvato.)

Metterò ai voti l'articolo 1° il quale sostanzialmente è già approvato.

TREZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

TREZZI. L'articolo quale è proposto dalla Commissione non potrebbe andare, poichè, avendo quest'oggi la società accettato tutte le modificazioni, non è più il caso di autorizzare il Governo a stipulare una convenzione, ma bensì quello di approvare la convenzione già stipulata, non dando la facoltà alla società di potersi ritirare; quindi sarebbe il caso di dire:

È approvata la convenzione colle modificazioni, non che sia autorizzato il Governo a fare delle convenzioni nuove.

PRESIDENTE. Il deputato Trezzi dice che vi è una diversità tra l'articolo 1° del Ministero e l'articolo 1° della Commissione.

Nell'articolo del Ministero si legge: è approvato, invece in quello della Commissione si legge: è autorizzato il Governo.

La Commissione aveva ragione di proporre questa formola, perchè si trattava d'introdurre modificazioni alla convenzione che non sarebbero state accettate dalla società.

Ora che la società ha accettato queste modificazioni, il deputato Trezzi osserva essere più conveniente ritornare alla formola del Ministero, onde non lasciare alla società la facoltà di liberarsi, quando ha approvato queste modificazioni.

PISANELLI. Vi è una proposta della Commissione accettata dalla società, ma non è stabilita una convenzione; in conseguenza rimane l'articolo primo colle modificazioni.

VALERIO. In tutti i contratti che si sono fatti finora, e che la Camera ha approvato, esisteva dapprima una convenzione, convenzione alla quale si sono fatte delle modificazioni che le società interessate hanno accettato, e dappertutto abbiamo adoperata la formola che propone l'onorevole Trezzi; cioè è approvata la convenzione in data, ecc., colle modificazioni risultanti, ecc.

LANZA GIOVANNI. Non si può dire che sia approvata, quando non è ancora stipulata questa convenzione.

PRESIDENTE. Mi permetta l'onorevole Lanza di osservare che l'articolo dice: approvata *colle modificazioni*; questo significa che se la società non vuol aderire, ne ha la facoltà.

CRISPI. Vi è un'altra circostanza della quale bisogna tener conto. La convenzione del 30 aprile scorso fu fatta col signor Adami; la convenzione che la Camera ora è chiamata ad autorizzare va a farsi con tutti gl'individui di cui si fa cenno in uno degli emendamenti stampati, i quali sono sotto gli occhi di tutti i deputati. Quindi bisogna lasciar la formola proposta dalla Commissione, che dà facoltà al Governo di stipulare la convenzione col signor cavaliere Adami e suoi nuovi soci i quali, ripeto, sono indicati in uno, degli emendamenti.

TREZZI. Io non potrei ammettere questa osservazione, poichè la convenzione è sempre la stessa, e l'accettazione di queste modificazioni fu fatta da questi interpreti che sono soci; sarebbe un precedente pericoloso.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del deputato Trezzi, il quale consiste nel surrogare alle parole: « è autorizzato il Governo del Re a stipulare » l'altra formola: « è approvata la convenzione. »

(Dopo prova e controprova, l'emendamento è adottato.)

Dunque sarebbe così concepito:

« È approvata la convenzione in data 30 aprile 1861 ed annessovi capitolato, intesa tra i ministri dei lavori pubblici

e delle finanze, ed il signor cavaliere Pietro Augusto Adami, Adriano Lemmi... »

Voci dal banco della Commissione. No! no!

LANZA GIOVANNI. E poi i nomi che seguono nell'emendamento della Commissione.

PRESIDENTE. Quanto alla convenzione non possiamo cambiare i nomi. Si potrà dire il signor Adami e soci.

LANZA GIOVANNI. Dei signori Adami di Livorno e fratelli Bolmida di Torino....

PRESIDENTE. Scusi, qui si riferisce alla convenzione; non possiamo cambiare i nomi.

LANZA GIOVANNI. Allora Adami e compagni come dalla convenzione.

PRESIDENTE. Dunque si potrebbe dire:

« È approvata la convenzione in data 30 aprile 1860 ed annessovi capitolato intesa tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, ed il signor cavaliere Pietro Augusto Adami e soci, per la costruzione di una ferrovia da Taranto a Reggio nella Basilicata e nelle Calabrie e della linea da Messina a Siracusa per Catania e di quella da Catania a Palermo, con diramazione sopra Girgenti nella Sicilia, con le modificazioni tanto alla convenzione, quanto al capitolato, risultanti dagli esemplari uniti alla presente legge. »

Metterò ai voti quest'articolo così redatto.

(È approvato.)

Dopo questo voto mi pare che divengono inutili gli articoli 2 e 3.

LANZA GIOVANNI. Si sopprimano.

BOGGIO. No, no. Domando di parlare.

Quanto all'articolo 2, il voto che, per quanto mi fu riferito, ha poc'anzi emesso la Camera, e al quale, lo dirò francamente, io mi rallegro di non essermi associato. . . . (Oh! oh! Rumori)

Dico che se fossi stato presente avrei votato contro; non essendo stato presente, non ho potuto prendere parte alla votazione, ma. . . .

PRESIDENTE. Ma, ora che fu già deliberato, non è necessario che venga a dire ciò che voleva fare. . . .

BOGGIO. Perdoni, signor presidente, succede frequentissimamente che, dopo una votazione, quelli fra i deputati, che erano assenti, scrivano per dichiarare quale sarebbe stato il loro voto; invece di scrivere, io lo dichiaro a voce. (ilarità)

PRESIDENTE. Ma questo ora non ha che fare colla questione.

BOGGIO. Premessa questa dichiarazione che ero in diritto di fare, ammetto che dopo la votazione in massa del capitolato, e l'accettazione dei signori Adami e soci, l'articolo secondo diviene inutile, e non ha più ragione di esistere; ma altro debbo dire in ordine all'articolo terzo, il quale provvede a ben diverso ordine di interessi.

Esso statuisce che, qualora la compagnia Adami non costruisca, rimarrà ugualmente decretata la costruzione delle linee, con facoltà al Governo di intraprenderla direttamente per conto dello Stato.

Or bene, a questo articolo 3 io propongo sia surrogato quest'altra disposizione:

« È pure fatta facoltà al Governo di concedere la costruzione e l'esercizio a private società, nel qual caso non avrà luogo il compenso dell'uno e mezzo per cento alla compagnia Adami. »

È un nuovo articolo che io propongo sia surrogato al terzo articolo della Commissione.

PRESIDENTE. Osservo al deputato Boggio che coll'arti-

colo 1° fu già approvata la convenzione, quindi non rimane più libera il Governo di coacodere la linea ad altri.

BOGGIO. Domanda perdona; la convenzione, quale fu votata, non impone l'obbligo alla compagnia Adami di costruire; essa costruisce quando s'accorda nei prezzi col Governo, se no, è libera di astenersi; il capitolato prevede perciò appunto il caso in cui la società Adami non costruisca essa medesima.

A questo caso come provvederemo?

Ecco lo scopo del nuovo articolo che io propongo.

Due sono i modi di provvedere: l'uno è quello che la semplice costruzione sia data ad altri, l'altro modo è che il Governo abbia facoltà di dare e la costruzione e l'esercizio. Io sono adunque interamente, assolutamente nei limiti del capitolato.

PRESIDENTE. Scusi, allora bisogna che il suo emendamento sia espresso in altri termini, cioè che nel caso in cui, a termini del capitolato, la società Adami non voglia eseguire la costruzione della ferrovia, il Governo sarà autorizzato, ecc. Ma se ella mette: il Governo è autorizzato, vede che si trova in urto con quanto si è già votato.

BOGGIO. Ringrazio il signor presidente di aver corretto il mio articolo, e di averlo così reso più accettabile. (*Ilarità*)

PRESIDENTE. Non più accettabile, ma discutibile.

BOGGIO. Bene; di averlo reso discutibile (*ilarità e segni d'impazienza.*) Sicchè io sono sempre in obbligo di ringraziarlo.

PRESIDENTE. La prego; non c'è bisogno di ringraziamenti.

BOGGIO. Ora che l'articolo è discutibile io lo sostengo, non colla speranza che la Camera lo approvi (*Rumori*), ma perchè credo di adempiere ad un dovere.

Io sono convinto che la convenzione, se non v'è questo temperamento, sia grandemente nociva all'interesse delle finanze. Con questo temperamento io credo che il danno che sta sopra le finanze è diminuito, perchè, qualora Adami non costruisca, allora si potrà dare la concessione intera.

SUSANI. Domando di parlare.

BOGGIO. Nel qual caso non avrebbe più luogo il compenso dell'uno e mezzo.

Questo compenso, che si darà negli altri casi, oramai che rappresenta? Rappresenta una somma di denaro sprecata in pura perdita, perchè si dà un compenso a taluno che nulla fa, si dà una somma egregia, si danno cinque o sei milioni a chi assolutamente fa nulla, nè studi, nè opere. Invece il mio articolo avrebbe il vantaggio. . . .

PRESIDENTE. Osservo all'onorevole Boggio, che va di nuovo contro l'articolo 1° che è votato. Parli del caso in cui la costruzione non abbia luogo. . . .

BOGGIO. Appunto.

PRESIDENTE. E non metta di nuovo in discussione la convenienza della convenzione; perchè, ripeto, essa è stata votata. Se ella continua a discutere su questo terreno, non lo lascio più continuare, perchè questa discussione è già terminata.

BOGGIO. Va benissimo. Io non voglio rientrare in una discussione già esaurita. Io capisco l'impazienza della Camera di finirla. . . (*Rumori*)

PRESIDENTE. Non è questione d'impazienza; è questione di non discutere quello che è già approvato.

BOGGIO. . . ma, malgrado tutti i rumori, io dico che è una questione di molti milioni. Vedo che si fanno spese infinite. . .

PRESIDENTE. Il deputato Boggio non si tiene alla di-

scussione del suo emendamento; egli ritorna sulla questione, che è già stata decisa. . .

BOGGIO. No, no; io parlo dell'esercizio da darsi nel caso in cui Adami non costruisca; invece l'articolo 1 trattava dell'esercizio da imporsi.

PRESIDENTE. La questione dell'esercizio è già stata decisa dalla Camera questa mattina, quando ha respinto la sua proposta. . .

BOGGIO. Perdoni. . . (*Nuovo mormorio d'impazienza*)

PRESIDENTE. Lo prego di lasciarmi finire.

Ella ritorna non solo sull'esercizio, ella ritorna sulla convenienza della convenzione. Ora queste quistioni sono già state decise questa mattina, quando la Camera ha respinto il suo emendamento, o, dirò meglio, quando la Camera non l'ha appoggiato.

BOGGIO. Infatti non fummo che tre ad appoggiarlo. . . (*Risa*)

PRESIDENTE. La Camera ha approvato la convenzione col votare l'articolo 1°; perciò, insistendo ella a voler discutere sull'esercizio quando non si può, io le tolgo la parola. (*Bravo! a sinistra*)

BOGGIO. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non le posso dare la parola, dal momento ch'ella vuol ritornare sulla convenzione.

BOGGIO. Chiedo di parlare per un fatto personale. (*Rumori d'impazienza*)

PRESIDENTE. Non è questione di fatto personale qui. . .

BOGGIO. Allora ho diritto di chiedere che il verbale faccia risultare della mia protesta contro una censura che credo ingiusta. (*Vivi rumori*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Richiamo all'ordine il deputato Boggio. (*Bravo! Bene! a sinistra*) Io credo che la mia deliberazione di non lasciargli mettere in discussione quello che la Camera ha deciso non è ingiusta, epperò non posso accettare la sua protesta. (*Applausi a sinistra e Bravo! al centro*)

BOGGIO. Ebbene, io mi rallegro di questo richiamo all'ordine. (*Rumori di disapprovazione*)

Voci a sinistra. All'ordine! all'ordine!

Altre voci. Basta! basta! (*Movimenti di vivissima impazienza*)

PRESIDENTE. La Commissione persiste nel voler soppressi gli articoli 2 e 3, e mantiene gli articoli 4 e 5 con una piccola modificazione.

L'articolo 4, che sarebbe ora l'articolo 2, è in questi termini:

« I lavori saranno incominciati immediatamente tanto sulla linea da Taranto a Reggio, come sulle linee di Sicilia. »

Lo metto ai voti.

(La Camera approva.)

« Articolo 3. È stanziato un fondo di 20 milioni nel bilancio dell'anno 1861, sia per la esecuzione della convenzione, se avrà luogo, sia pei lavori da intraprendersi direttamente dallo Stato. »

LANZA GIOVANNI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

LANZA GIOVANNI. Qui sarebbe la sede opportuna per l'enunciato emendamento.

Quest'articolo dovrebbe essere in questi termini:

« È stanziato un primo fondo di 20 milioni nel bilancio dell'anno 1861, sia per la esecuzione della convenzione, sia pei lavori da intraprendersi direttamente dallo Stato. »

Poi si dovrebbe aggiungere un'alinea così concepito:

« Si provvederà nei bilanci successivi allo stanziamento

dei fondi necessari per la prosecuzione delle ferrovie concesse. »

BOGGIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE, Parli.

BOGGIO. Io non capisco come si possa stanziare senza alcuna necessità un fondo di 20 milioni sopra un bilancio già eccessivamente oberato.

PLUTINO. (Con vivacità) Chiedo di parlare. (Rumori a sinistra)

BOGGIO. Io credo di avere attentamente studiato i primi, i secondi ed i terzi progetti di cotesta convenzione; epperò parmi di non andare errato affermando che questi 20 milioni la Commissione li propose, e saviamente, allorchè credeva possibile che la convenzione colla società Adami non avesse luogo; cioè che la compagnia Adami non accettasse i nuovi patti. I venti milioni in quell'ipotesi erano necessari, perchè, non dovendosi indugiare la costruzione delle ferrovie, lo Stato abbisognava di largo stanziamento di fondi per far esso fronte alla spesa.

Ma dacchè la società Adami accettò le nuove condizioni, che trovò ben a ragione non meno vantaggiose delle prime, è superfluo lo stanziamento dei venti milioni.

A tenore delle nuove clausole proposte dalla Commissione, e votate dalla Camera senza discussione, la società Adami dovrà di regola generale anticipare lavori per un solo milione; in via eccezionale potrà essere tenuta ad anticipare lavori per tre milioni.

Or bene, tenuta anche a calcolo, come fece sin da principio la società Adami, la necessità d'un fondo doppio per capitale circolante, la somma occorrente per i lavori starà fra i due ed i sei milioni. Perchè dunque stanzieremo venti milioni?

Il nostro bilancio si presenta in condizioni pur troppo infelici, diciamolo pur schiettamente, giacchè è cosa che balza agli occhi di tutti; il nostro bilancio è oberatissimo; la presente Sessione non ha poco contribuito ad impinguare le spese. In tale stato di cose io non credo si possano votare somme, anche solo nominali, che faranno apparire sempre peggiori le nostre condizioni finanziarie.

Arroge quest'altro riflesso, che gli studi essendo appena iniziati su poche sezioni, ed occorrendo assai tempo prima che si possano cominciare i lavori, è impossibile che nel corso dell'anno il Governo debba anticipare una somma di venti milioni. A che pro dunque stanziarla?

Quindi è che, desiderando io che la legge si avvicini alla realtà delle cose, propongo che invece di dire: « È stanziato un fondo di venti milioni » si dica: « È stanziato un fondo di sei milioni. »

Spero che quest'emendamento non incontrerà opposizione nè per parte del Governo, nè per parte della Commissione, perchè, dopo l'accettazione fatta dalla società Adami, sono modificate le condizioni nelle quali i venti milioni erano da prima stati proposti; ed accettando quest'emendamento, noi proveremo di voler essere gelosi custodi del pubblico danaro.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiato l'emendamento del deputato Boggio.

(Non è appoggiato.)

Metterò ai voti l'articolo cogli emendamenti del deputato Lanza. Chi intende approvarlo, si alzi.

(È approvato.)

È terminato con questo la discussione, non essendovi altri articoli.

Prego i signori deputati di rimanere al loro posto per l'altro progetto.

DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER CONCESSIONE DI UNA FERROVIA DA CHIUSI AD ORTE.

PRESIDENTE. Porrò ora in discussione l'altro progetto di legge relativo alla convenzione colla società della strada ferrata centrale-toscana per la costruzione di un tronco di ferrovia da Chiusi ad Orte.

La discussione generale è aperta.

Darò prima di tutto la parola al-relatore per una variazione da introdursi.

SUSANI, relatore. Sono corsi nella relazione due errori di stampa. Uno di questi importa molto che non corra nella legge.

Il decreto citato all'articolo 22 è del 18 febbraio 1861, non del 1860; nella relazione poi dove si dice: 58300 obbligazioni alla pagina 5, deve dirsi invece 37333.

PRESIDENTE. Si terrà conto di queste variazioni.

La parola è al deputato Pepoli.

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. Accorderò allora la facoltà di parlare al deputato Michelini.

MICHELINI. L'Italia meridionale e la centrale non debbono lagnarsi del primo Parlamento italiano: i milioni per la costruzione delle strade ferrate in quelle contrade sono stati profusi, e bene sta. Sia questa una solenne testimonianza di simpatia verso di esse.

Ora i deputati di quelle provincie, ritornando nei loro focolari, debbono compiere un assunto non meno importante di quello legislativo, al quale oggi poniamo termine, l'assunto cioè di farsi tutti banditori di concordia e di unione...

Voci dalla sinistra. Non abbiamo bisogno di queste esortazioni!

MICHELINI... di sedare i dissidi, di dar forza al Governo per rendere impotenti le sette. Essi debbono anche preparare quelle popolazioni a pagare ed a pagar molto, onde ristaurare le finanze che in questa Sessione abbiamo cotanto esaurite. (Rumori continui a sinistra)

PRESIDENTE. Avverto il deputato Michelini che le cose che dice sono affatto estranee alla discussione, che è già terminata.

MICHELINI. Non si è nemmeno voluto estendere alla Toscana ed alle provincie napoletane il decimo di guerra che gravita sulle altre provincie italiane! Non voglio funestare con rimproveri questi estremi momenti di riunione, ma almeno quando ritorneremo a sedere su questi scanni portiamo tutti con noi ferma deliberazione di porre irrevocabilmente fine alle spese che non siano assolutamente necessarie, e di estendere a tutte le provincie quelle contribuzioni, cui già altre sono soggette. Se così non faremo... (Vive interruzioni)

PRESIDENTE. Non posso consentire che il deputato Michelini ritorni ora sopra questi argomenti. Egli non ha la parola.

Io prego la Camera a voler fare un po' di silenzio, perchè altrimenti è impossibile, in mezzo a tanto rumore, il potersi far intendere; i miei polmoni non sono di ferro.

Nessuno chiedendo più la parola, interrogo la Camera se intenda chiudere la discussione generale e passare a quella degli articoli.

(La Camera passa alla discussione degli articoli.)

« Art. 1. È approvata la convenzione, in data 19 giugno 1861, intesa tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze

ed il signor professore cavaliere Policarpo Bandini, segretario generale e gerente rappresentante la società anonima della strada ferrata centrale-toscana per la concessione a quest'ultima di costruire ed esercitare le sezioni di ferrovia da Chiusi per le vallate del Paglia e del Tevere fino all'incontro colla strada ferrata da Ancona a Roma, colle modificazioni fatte all'esemplare unito alla presente legge. »

Il ministro dei lavori pubblici accetta queste modificazioni?

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Le accetto.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha proposto il seguente emendamento all'articolo 25 della convenzione:

« Il secondo arbitro sarà nominato ad istanza della parte più diligente, legalmente comunicata all'altra parte, e fra cinque giorni dalla comunicazione, dal presidente della Corte d'appello sedente a Firenze.

« Nello stesso modo sarà fatta la nomina del terzo arbitro, nel caso in cui i due primi non convengano nella scelta del medesimo. »

La Commissione accetta?

SUSANI, relatore. La Commissione aderisce, perchè non è che una questione di forma, per rendere quest'articolo conforme all'altro progetto che la Camera ha votato.

LANZA GIOVANNI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LANZA GIOVANNI. Ho chiesto di parlare per proporre un'aggiunta, qualora venga accettata dalla Commissione e dal Ministero.

In tutte le concessioni di strade ferrate, anche in quelle che non portavano onere diretto allo Stato, il Governo ed il Parlamento ben a ragione hanno cercato di procurarsi alcun vantaggio nell'interesse pubblico, particolarmente per i trasporti dei militari e dei detenuti, per la distribuzione delle lettere ed anche per il trasporto dei generi di privativa demaniale.

Non abbiamo che a percorrere diverse concessioni, particolarmente quelle fatte in Piemonte, per vedere che dovunque questi vantaggi sono stati chiesti dal Governo ed accordati dalle società.

Ancora ultimamente, quando approvammo la concessione della strada ravennate, erano sanciti questi vantaggi.

In questa invece, mentre vedo che si accorda il trasporto a metà prezzo dei detenuti e dei militari, mentre si accorda anche il trasporto delle lettere gratuitamente, non si parla del trasporto a metà prezzo dei generi di privativa demaniale, vale a dire del sale e dei tabacchi.

Trattandosi di una convenzione, in cui non solamente il Governo cede, per il periodo di 99 anni circa, la proprietà e l'esercizio di questa strada, ma assicura inoltre un interesse, e l'ammortizzazione di un certo capitale convertito in obbligazioni, mi pare che vi sia una ragione di più perchè il Governo richiegga almeno quei vantaggi che ha ottenuto da quelle società, le quali non hanno dal Governo un sussidio diretto, od una garanzia d'interessi.

Quindi io proporrei che dopo l'articolo 12 s'aggiungesse un altro articolo, che diverrebbe 13, così concepito:

« Il sale, i tabacchi ed altri generi di privativa demaniale, che si spediranno per conto delle regie finanze, dovranno essere trasportati sulla ferrovia per metà del prezzo della tariffa. »

Non credo che sia chiedere niente di più di quello che si sia chiesto e ottenuto da altre società; quindi spero che nè il Ministero, nè la Commissione non avranno difficoltà alcuna ad accettare questa mia proposta. Ben inteso che debbe essere limitato quest'onere alla società per la sola linea in di-

scorso. Forse si potrebbe prender motivo da questa concessione per chiedere che lo stesso onere fosse anche imposto alle altre linee della società centrale toscana, ma credo sarebbe abusar alquanto della circostanza che si concede a questa società una nuova linea, ed io non voglio usare di questo diritto, e sto unicamente alla concessione attuale.

Parmi non sia esagerato il voler imporre alla società, in compenso dei sacrifici che il Governo fa a favore della medesima, questo lieve onere.

SUSANI, relatore. La Commissione non potrebbe accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Lanza, imperocchè le circostanze particolari di questa convenzione non le sembrano permettere che si introduca questa nuova clausola.

La Camera voglia considerare come in questa convenzione si sia già dallo Stato ottenuto un notevole vantaggio sul trasporto dei militari liberi, i quali si riceveranno a un terzo del prezzo di tariffa; e anche per il trasporto gratuito delle lettere su tutta la linea della centrale-toscana, e non solamente sul tratto che di nuovo si concede. Per le precedenti concessioni la società non poteva essere costretta a concederci questo vantaggio.

I concessionari avrebbero potuto per i contratti precedenti rifiutarsi, ed hanno fatto effettivamente una larga facilitazione allo Stato rinunciando al lucro che avrebbero potuto serbare esercitando per 150 anni, senza nessuna riduzione in favore dello Stato, i 153 chilometri della antica rete. Se l'emendamento fosse adottato, la convenzione correrebbe pericolo di non poter essere accettata dalla società. (*Rumori*) D'altra parte la maggior riduzione, la quale, in questo caso, si è patuita a fronte di altre concessioni pel trasporto dei militari, vuole aversi a compenso anche del non aver ottenuta questa aggiunta che, del resto, se è nella maggior parte delle convenzioni, non è però in tutte. Siccome noi garantiamo l'interesse, egli è inoltre ovvio che quello che da una parte si risparmierebbe, bisognerebbe aggiungerlo dall'altra.

LANZA GIOVANNI. Le osservazioni dell'onorevole preopinante mi pare non debbano avere abbastanza efficacia per indurre la Camera a respingere il mio emendamento.

Non si può contestare che i vantaggi che lo Stato fa alla società centrale-toscana nella concessione di questa nuova linea sono di molto rilievo; basta dire che la garanzia del 5 per cento d'interessi ascende ad una capital somma di 10 milioni, vantaggio questo che non fu accordato a tutte le società.

Io potrei citare delle società private, le quali non hanno potuto ottenere nemmeno un centesimo nè di garanzia, nè di sussidio, e che ciò nonostante hanno l'onere di trasportare, oltre ai militari e ai detenuti, anche le lettere ed i generi di privativa demaniale.

Io non vorrei eccezioni: sarebbe un privilegio ingiusto accordato a questa società, cui si accordano già favori più che ad ogni altra. Nè si venga a dire che ciò sarebbe un fittizio vantaggio al Governo, perchè, guarentendo l'interesse, fintantochè il 5 per cento non sia raggiunto, il vantaggio che avrebbe il Governo dalla riduzione della tariffa in fatto si ridurrebbe a nulla, perchè dovrebbe pur sempre il Governo fare il trasporto delle lettere a sue spese.

Questa osservazione avrebbe forza quanto al trasporto dei militari e delle lettere; ma il signor relatore, per provare troppo, ha provato nulla.

Sia bene, come accade in tutte le concessioni nelle quali si accorda una garanzia d'interesse, che fino a tanto che la società non può ricavare dalla linea un prodotto tale da compensare l'interesse che guarentisce, rinunzi a certi vantaggi,

ma è necessario che questa società venga ragguagliata a tutte le altre le quali hanno ottenuto dallo Stato condizioni assai meno vantaggiose.

VALERIO. Le osservazioni che fa l'onorevole deputato Lanza starebbero ottimamente se si trattasse di una concessione vergine, ma qui si tratta di un caso specialissimo.

La società centrale-toscana ha già una linea esistente in virtù di un'antica concessione del 1856, rinnovata ed estesa poi dal Governo provvisorio toscano nel 1860.

In questa concessione non solamente non vi erano degli obblighi, a cui fa allusione l'onorevole Lanza, e che sono effettivamente in tutte le altre concessioni, meno (noti bene) in tutte le concessioni toscane; ma non vi era neppure l'obbligo del trasporto ridotto dei detenuti e del trasporto gratuito postale.

Potrà quindi rilevare l'onorevole Lanza che con questa nuova concessione si sono estesi degli obblighi che la società non aveva anche all'antica linea, ma non si è potuto ottenere nemmeno di estenderli a far tempo dalla nuova concessione stessa.

Questa parte della convenzione ha fatto oggetto di una discussione assai viva nel seno della Commissione, e di trattative dirette per mezzo del ministro colla società, onde indurla a levar via dagli articoli 10 e 12 della convenzione il termine da cui dovevano cominciare le riduzioni, che è stabilito a tre anni dopo l'apertura completa della linea; locchè riesce a circa sei anni dalla data della concessione.

Vede dunque l'onorevole Lanza che qui si tratta di condizioni che furono dibattute fra le parti.

Gli faccio poi notare che, in corrispettivo appunto di ciò, a differenza delle altre che fanno i trasporti militari a prezzi ridotti alla metà, questa società si è incaricata di farli al prezzo ridotto al terzo.

Con tutto ciò non voglio dire che, in massima, non sia precisamente giusto quanto osservava l'onorevole Lanza, ma vorrei far notare alla Camera che qui si tratta di una questione pregiudicata; si tratta di una condizione di cose dipendenti da fatti anteriori, e che noi non possiamo affatto non accettare fino a un certo punto, tanto più che in Toscana questa disposizione farebbe eccezione, in quanto che tutte le ferrovie toscane fanno una eccezione alle altre in questa materia.

LANZA GIOVANNI. Io persisto, perchè non so comprendere come si possa fare opposizione a che il Governo si riservi il trasporto a metà prezzo dei generi di privativa demaniale per una strada che finalmente costruisce egli stesso...

Voci. No! no!

LANZA GIOVANNI. Il Governo assicura i capitali, assicura la loro ammortizzazione. . . .

Voci. Ma no!

PRESIDENTE. Non interrompano.

LANZA GIOVANNI. Può darsi che il prodotto della strada sia tale da rimborsare il Governo; ma questa è soltanto una speranza; il fatto sta che il Governo garantisce tanto l'interesse delle obbligazioni che si emetteranno per avere i fondi necessari a costruire la strada, quanto i fondi per estinguerle. Dunque, non so capire come la società potrebbe convenientemente rifiutarsi ad uno di quegli oneri che tutte le altre società volontariamente assumono, quand'anche costruggano con capitali proprii e senza alcun sussidio del Governo.

PERUZZI, ministro dei lavori pubblici. Mi pare che l'onorevole Lanza non si sia reso conto preciso delle condizioni della presente concessione, imperocchè non si tratta qui di

una garanzia assoluta d'interessi, ma unicamente degli interessi necessari a fare, come suol dirsi, il servizio delle obbligazioni da emettere per la costruzione di questo tronco, il quale è parte minima della linea da Empoli ad Orte; la linea totale ha una lunghezza dai 230 ai 240 chilometri, e questo tronco speciale è di 70 od 80. La rendita che preme alla società, quella sulle azioni non è garantita affatto dal Governo; sarà quella che sarà. Quando vi sarà tanto da pagare gli interessi e l'ammortizzazione di queste obbligazioni, il Governo sarà esente da ogni sacrificio.

In conseguenza, la società della strada ferrata sanese, per ciò che concerne questa concessione, non è nella condizione che l'onorevole Lanza accennava.

A priori, a caso vergine io sono d'accordo coll'onorevole deputato; ma qui si tratta d'una convenzione che ha pochissime gravezze per lo Stato, ed è forse, per il momento, meno utile alla società che non allo Stato. Assicura, è vero, l'avvenire della società, ma è un atto di coraggio, un nuovo atto di benemeranza che quegli azionisti fanno nell'interesse pubblico e nell'interesse di un'impresa che essi hanno con molti e lodevoli sforzi attuato.

Ora il Governo, nel trattare, ha cercato di ottenere tutto quel più che poteva, ed ottenne quei trasporti che nella legge sono accennati, anche sulle linee vecchie sulle quali non erano stabiliti; e la linea vecchia, come diceva, è circa il doppio in lunghezza della nuova. Ora il voler aggiungere un onere, il quale, per dire il vero, non sarebbe poi nella pratica d'una grande entità e che potrebbe forse rendere inutile questa convenzione ponendo l'altro contraente nella libertà di rifiutarlo, non mi pare conveniente.

Il Ministero ha cercato di tirare quanto più ha potuto in queste trattative; ma, trattandosi di un affare che non è veramente troppo grasso per l'altro contraente, non si è poi potuto andare troppo in là.

In conseguenza io pregherei l'onorevole Lanza a non insistere, od almeno pregherei la Camera a non adottare questo emendamento, il quale, nel mentre che produrrebbe un effetto di poca importanza in una linea così breve come questa, la quale non servirà poi sempre a grandi comunicazioni, potrebbe forse mettere a rischio l'esecuzione di questa convenzione, e quindi l'esecuzione d'una linea, la quale nel momento attuale è importantissima, perchè è la sola per la quale possiamo adesso aver la certezza di metterci in comunicazione con Roma.

PRESIDENTE. Insistendo il deputato Lanza nel suo emendamento, lo metterò ai voti, dopo di averne dato lettura. Esso è così espresso:

« Il sale, i tabacchi e tutti i generi di privativa demaniale che si spediranno per conto delle regie finanze, dovranno essere trasportati sulla ferrovia per la metà del prezzo della tariffa. »

Chi intende approvarlo, sorga.

(Dopo prova e controprova, è rigettato.)

Metterò dunque ai voti l'articolo 1° sì e come venne formulato dalla Commissione:

« È approvata la convenzione, in data del 19 giugno 1861, intesa tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed il signor professore cavaliere Policarpo Bandini, segretario generale e gerente rappresentante la società anonima della strada ferrata centrale-toscana, per la concessione a quest'ultima di costruire ed esercitare le sezioni di ferrovia da Chiusi per le vallate del Paglia e del Tevere fino all'incontro colla strada ferrata da Ancona a Roma, colle modificazioni fatte all'esemplare unito alla presente legge. »

(È approvato, e lo sono del pari i tre seguenti senza discussione):

« Art. 2. È fatta facoltà al Governo di ritirare i titoli 3 per 0/0 che furono fin qui emessi per la costruzione della strada ferrata da Asciano a Grosseto, conformemente alle prescrizioni del decreto del Governo della Toscana 19 novembre 1859.

« Art. 3. È autorizzata la emissione delle obbligazioni di cui all'articolo 17 della qui annessa convenzione 19 giugno 1861, tanto a sostituzione dei titoli 3 per 0/0 creati e non emessi, quanto per provvedere all'eventuale riscatto dei titoli già attualmente emessi.

« Art. 4. Le epoche, le quantità ed il saggio al quale si faranno, a misura del bisogno, le emissioni delle obbligazioni di cui all'articolo 17 della convenzione, verranno stabilite di accordo fra la società ed il Governo, dal quale saranno prescritte le norme opportune ad assicurare ampiamente la pubblica concorrenza. »

Se la Camera lo crede, dopo la votazione di questa legge, si potrebbe passare alla discussione sul disegno di legge per l'abrogazione dei decreti del cessato Governo parmense del 18 dicembre 1825 e 24 gennaio 1826. (Voci numerose di assenso) È una legge già votata dal Senato, la quale probabilmente non darà luogo a discussione, perchè è una semplice dichiarazione, forse soverchia, essendo già questi decreti stati abrogati dal decreto dittatoriale del signor Farini.

Si procede allo squittinio segreto sul complesso dei due progetti di legge.

Risultamento della votazione sul disegno di legge relativo alla convenzione colla società Adami, per la costruzione di strade ferrate nelle provincie napolitane e siciliane :

Presenti e votanti	250
Maggioranza	116
Voti favorevoli	218
Voti contrari	12

(La Camera approva.)

Ferrovìa da Chiusi ad Orte:

Presenti e votanti	252
Maggioranza	117
Voti favorevoli	220
Voti contrari	12

(La Camera approva.)

PRESENTAZIONE DI DISEGNI DI LEGGE: 1° PER L'APPROVAZIONE DI UNA CONVENZIONE TELEGRAFICA CON MALTA, CORFÙ, ECC.; 2° PER LA RIFORMA POSTALE.

PERUZZI, ministro *pei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare alla Camera due disegni di legge (*Atti di stupore e ilarità*): uno per l'approvazione di una convenzione colla compagnia telegrafica di Malta, Corfù, Italia (*Mediterranean extension*), per la costruzione fatta di una comunicazione telegrafica sottomarina fra Otranto e Corfù in continuazione delle linee terrestri italiane.

Questa convenzione non l'ho avuta che oggi, epperò non ho potuto presentarla prima.

L'altro disegno di legge è per la riforma postale. Lo presento in questo momento, perchè prima non era pronto; ed essendo un progetto che solleva molte questioni di massima, ho creduto conveniente di presentarlo ora, perchè nell'intervallo tra i due periodi della Sessione potrà essere discusso

dalla stampa, esaminato dai signori deputati, e studiato in modo che la pubblica opinione venga a preparare la discussione che quindi avrà qui luogo. (*Bene! bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questi disegni di legge.

ADOZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE PER L'ABROGAZIONE DI DECRETI DEL CESSATO GOVERNO PARMENSE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge relativo all'abrogazione dei decreti del cessato Governo parmense del 18 dicembre 1825 e 24 gennaio 1826.

MICELI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Il deputato Miceli domanda la parola sul progetto di legge?

MICELI. Chiedo la parola per la terza volta, onde muovere un'interpellanza. . .

PRESIDENTE. Permetta allora che si termini dapprima la discussione di questa legge, e poscia gli darò la parola prima di procedere alla votazione segreta. C'è anche il deputato Crispi che ha chiesto la parola prima di lei relativamente ad una petizione, e mi riservo pure di accordargli la parola dopo la discussione dell'attuale progetto di legge.

Aprirò dunque la discussione sul progetto di legge. Se nessuno domanda la parola, si passerà alla discussione dell'articolo unico.

« Per effetto del decreto dittatoriale del 9 novembre 1859 sull'abolizione dei feudi e fedecommissi, pubblicato in tutte le provincie dell'Emilia, in virtù di altro decreto del 9 marzo 1860, n° 74, s'intendono abrogati nei cessati Stati di Parma le disposizioni dei decreti ducali del 18 dicembre 1825, numero 57, e del 24 gennaio 1826, n° 8. »

Lo pongo a partito.

(È approvato.)

INVIO DI PETIZIONI.

PRESIDENTE. Accorderò ora la parola al deputato Crispi.

CRISPI. Colle petizioni 6992, 7395 e 7366, alcuni cittadini del regno, i quali al 1820 e al 1848 erano stati forzosamente obbligati a prestar danaro ai Governi provvisorii di Sicilia e di Lombardia, chiedevano la riconoscenza dei loro crediti e la iscrizione degli stessi nel Gran Libro del debito pubblico italiano.

Io avevo pregato la Camera di voler permettere la discussione di queste petizioni il giorno in cui ebbe luogo quella della legge per l'unificazione dei debiti pubblici. Io ne parlai allora nel mio discorso, ma non si venne ad una deliberazione speciale in proposito.

Avendo in appresso pregato l'onorevole ministro delle finanze se mai accettasse che queste petizioni fossero a lui rimesse, onde studiare tale pratica e prendere poi quelle misure che riputerebbe di giustizia, il signor ministro assentiva. Quindi pregherei la Camera a voler ordinare che queste petizioni vengano rimesse al ministro delle finanze.

PERUZZI, ministro *pei lavori pubblici*. Il mio collega il ministro delle finanze essendo ritenuto al Senato, accetto in

nome suo il rinvio, e assicuro che egli ne farà argomento dei suoi studi.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il rinvio al ministro delle finanze delle petizioni accennate dal deputato Crispi.

Se non vi sono opposizioni, s'intende approvato il rinvio.
(È approvato.)

RICHIAMI DEI DEPUTATI MICELI E LEVI.

PRESIDENTE. Il deputato Miceli ha facoltà di parlare.

MICELI. Più volte ho mosso interpellanza al signor ministro della guerra riguardo al decreto del 27 giugno, inserito nella gazzetta ufficiale del 30, contro il quale hanno protestato il colonnello Clusseret ed altri ufficiali francesi appartenenti all'esercito meridionale.

Siccome il signor ministro per la guerra non è presente, domando se qualche altro ministro possa rispondere in sua vece.

PERUZZI, ministro per i lavori pubblici. Mi dispiace di non essere in grado adesso di risponderle, ma spero che sarò scusato, per la considerazione che si tratta di una materia tanto estranea al mio dicastero.

MICELI. È mio obbligo dichiarare che è la terza volta che io annuncio questa interpellanza, alla quale il ministro per la guerra promise di rispondere; e molto mi rincresce che, essendo egli lontano, non possa farsi la discussione, che io credo sommamente necessaria, perchè tanto interessa il decoro del nome italiano.

Gli anzidetti ufficiali francesi, invitati dall'incaricato di affari del dittatore Garibaldi in Parigi, provveduti di regolare brevetto, vengono ingiustamente privati del loro grado. Essi lo acquistarono combattendo valorosamente per noi; videro i loro compagni morire nelle nostre battaglie, ed alcuni di essi mostrano le cicatrici delle loro gloriose ferite.

Giacchè non mi è dato altrimenti chiedere ragione di questo fatto, come deputato al Parlamento italiano e come compagno d'armi di quei generosi stranieri, che fra i pericoli della guerra rappresentavano tra noi il gran principio della fratellanza dei popoli, io protesto in nome dell'onore e della giustizia contro il decreto del 27 giugno, e basterà a discarico mio e de' miei amici politici l'inserzione di queste proteste nel verbale della tornata.

PRESIDENTE. Dal momento ch'ella ha pronunziato queste parole, esse saranno certamente inserite nel rendiconto. Osservi però che il ministro per la guerra non è presente, perchè trovasi trattenuto in Senato da una grave discussione.

PERUZZI, ministro per i lavori pubblici. Io per altro non posso lasciar passare alcune parole proferite dall'onorevole Miceli, senza far osservare che, se l'onorevole preopinante avesse seguito a questo proposito gli usi parlamentari, cioè di annunziare le sue interpellanze e pregare la Camera a fissare un giorno per udirle, il ministro non avrebbe certo mancato di trovarsi presente nel giorno fissato. Evidentemente, quando le due Camere tengono seduta contemporaneamente, uno non può essere ad un tempo presente a tutte e due le sedute; ed oggi il mio collega è al Senato per la discussione del prestito.

MICELI. Io rispondo al signor ministro che da quattro giorni ho annunziato la mia interpellanza, la quale doveva aver luogo ieri, e che l'adunanza si sciolse, senza che avessi potuto compiere a questo dovere.

Questa mattina io l'ho annunziata nuovamente, mentr'era presente il ministro della guerra, e mi fu risposto dal signor presidente della Camera che se ne sarebbe parlato dopo che fosse esaurito l'ordine del giorno. Io ho dunque adempiuto alle leggi parlamentari, e non è mia colpa se un affare così importante non sia discusso.

PRESIDENTE. Non essendo dunque più il caso di dar seguito a questa discussione, si farà l'appello nominale per lo squittinio segreto sul disegno di legge testè votato.

Prego i signori deputati di non uscire, perchè abbiamo a formare il Comitato segreto.

LEVI. Mi dispiace di non vedere al suo posto il ministro guardasigilli. (*Rumori*)

Da lungo tempo si aspetta da più comuni in Lombardia la legge sull'abolizione dei vincoli feudali. Questa legge fu da questa Camera rimandata al Senato, dal Senato respinta ancora a questa Camera; essa quindi si è come fermata a mezzo cammino, e non se ne ebbe più notizie. Se non si potesse più mettere all'ordine del giorno, io bramerei almeno saperne qualche cosa, sì per l'importanza che ha in sè questa legge riparatrice, come per i molti interessi che lascia in sospenso, e riguardano così i privati, come vari enti morali, a cui importa altamente si metta fine ad una condizione di cose che, ultimo avanzo d'un passato che vuolsi cancellare, è una contraddizione permanente colla civiltà e coll'epoca novella.

PRESIDENTE. Osservo all'onorevole Levi che non è il guardasigilli che potrebbe dargli risposta su quest'argomento.

Il guardasigilli ha presentato il suo schema di legge, e quando questo è in esame al Parlamento, il Ministero non ne ha più responsabilità. Lo schema è presso la Commissione, e se essa ne avesse potuto compiere il suo lavoro e presentarlo, l'avrei messo all'ordine del giorno; ma la Commissione, che egli poteva sollecitare, non ha ancora terminato il suo studio. Questo sarà dunque uno dei progetti che verranno posti in discussione al primo aprirsi del secondo periodo della Sessione.

(*Il deputato Allievi si alza in mezzo al rumore, e dice che la Commissione non potè presentare la relazione, essendo il relatore ammalato.*)

Si farà l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	212
Maggioranza	107
Voti favorevoli	208
Voti contrari	4

(La Camera approva.)

Non essendovi più materia da porre all'ordine del giorno per lunedì, i signori deputati saranno convocati a domicilio.

Li prego intanto di riprendere il loro posto, onde costituirsi in Comitato segreto per ultimare la discussione del bilancio interno della Camera.

La seduta pubblica è levata alle ore 4.