

2^A TORNATA DEL 7 AGOSTO 1862

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE TECCHIO, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi — Seguito della discussione del disegno di legge per le ferrovie meridionali e lombarde — Proposta di un articolo del deputato Camerata-Scovazzo — Incidente sull'ordine della discussione — Proposta del deputato Mandoj-Albanese, rinviata — Emendamento del deputato Castellano all'articolo 1, oppugnato dai deputati Susani e Nisco — Lettera del conte Bastogi, e sue proposte di modificazione ad alcuni articoli della di lui proposta — Lettura di circolare ad azionisti — Aggiunta del deputato De Peppo all'articolo 1 per diramazione in favore di Lucera — Opposizioni del deputato Susani, e dichiarazione del ministro per i lavori pubblici, Depretis — Aggiunta del deputato Bonghi per Manfredonia, oppugnata dal ministro, e rigettata — Domande del deputato Catucci al n° 2 e spiegazioni del deputato Susani — Emendamento del deputato Lanciano, ritirato dopo spiegazioni — Proposte d'ordine dei deputati Ricciardi, Peruzzi e Melchiorre — Aggiunta del deputato Jacini al numero 4, approvata — Aggiunta del deputato Valerio in favore di Casteggio, rigettata — Riserve del deputato Allievi — Emendamento del deputato Mosca all'alinea dell'articolo — Osservazioni del ministro, e del relatore — È approvato l'emendamento, e quindi l'articolo 1 della proposta Bastogi — Istanze del deputato Mellana circa alcuni contratti coi comuni, e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Emendamento del deputato Peruzzi all'articolo secondo — Emendamento del deputato Mandoj-Albanese. = Risultamento della prima votazione per la nomina della Commissione del bilancio 1863.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/4 pomeridiane.

DANZETTA. Domanderei l'urgenza della petizione controscritta col numero 8611 di Feliciano Marinelli, addetto all'amministrazione gabellaria al lago Trasimeno.

(È dichiarata d'urgenza.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DI FERROVIE NELLE PROVINCE MERIDIONALI E IN LOMBARDA.

PRESIDENTE. Si ripiglia la discussione del progetto di legge relativo alla concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia.

Avverto la Camera che è giunto al banco della Presidenza, e fu anche distribuito a stampa, l'articolo seguente che novantadue deputati propongono in via di emendamento sia aggiunto alla legge:

« È data pure facoltà al Governo del Re di stipulare ed eseguire uno o più contratti di concessioni per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie calabro-sicule alle condizioni medesime di quelle prescritte nella presente legge per le strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia, e migliorarle ove potrà. »

Sono firmati: Camerata-Scovazzo, D'Ondes-Reggio, G. Ugdulena, F. Crispi, A. Mordini, Cipriani, Curzio, Pallotta, N. Fabrizj, F. N. Catucci, N. Schiavoni, Friscia, P. S. Mancini, G. Ricciardi, Gravina, G. Ricci, G. Avezana, Riccardo Sineo, Sanna-Sanna, B. Musolino, A. Costa, C. Poerio, C. De Cesare, F. De Boni,

De Luca, Brofferio, C. Sandonnini, P. Beltrami, Monzani, B. Fabricatore, G. Di Martino, G. Romano, Berti-Pichat, P. A. Romeo, G. Libertini, S. Pica, De Peppo, Polti, Maccabruni, Doria, F. De Siervo, P. professore Sinibaldi, G. Del Re, L. Giordano, G. Massola, Castellano, Boggio, A. Ranieri, S. Jadopi, P. Palomba, N. Melchiorre, L. Gherardi, F. Torelli, Caso, Dorucci, F. Santocanale, G. B. Carletti-Giampieri, P. Paternostro, Grixoni, Menichetti, Mordini, G. Pisanelli, F. Fiorenzi, P. Arezzo, Mandoj-Albanese, P. E. Imbriani, A. Zanolini, E. Pessina, D. Morelli, P. Ballanti, G. Romano, Bonghi, Bruno, L. Ranco, Villa, Ruggiero, Castellani-Fantoni, Leardi, Monti, G. A. Molfino, Mazza, G. B. Bottero, Minghelli-Vaini, S. Rendina, F. Longo, E. Pirajno, La Porta, Giacchi, P. Leo, C. Braico.

Non è indicato a qual numero si voglia porre questo articolo. M'immagino che sarà l'ultimo. (Si! si!)

Quindi, se non vi è opposizione, passeremo all'articolo 1.

La Camera ieri ha deliberato che si mettano in discussione gli articoli della proposta presentata dal conte Bastogi come emendamento al primitivo progetto ministeriale.

L'articolo 1 della proposta di convenzione presentata dal conte Bastogi è così concepito...

NISCO. Domando la parola sull'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Parli.

NISCO. L'articolo 1 della proposta Bastogi racchiude in sè la facoltà di adottare o la linea di Termoli o la linea di Conza...

PRESIDENTE. Permetta, se ella intende parlare sul merito, e non sull'ordine della discussione, bisogna che io conservi l'ordine delle iscrizioni.

NISCO. Ma quest'articolo...

PRESIDENTE. Lasci che lo legga.

« Art. 1. È accordata al signor conte Bastogi la concessione delle seguenti linee di strade ferrate:

« Una linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con una diramazione da Bari a Taranto;

« 2° Una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno;

« 3° Una linea da Ceprano a Pescara per Sora, Celano, Solmona e Popoli;

« 4° Una linea da Voghera a Pavia, e finalmente una linea da Pavia a Brescia per Cremona.

« Il signor concessionario sarà autorizzato ad acquistare la linea da Napoli a Salerno con diramazione per Castellammare, la quale in tal caso entrerà a far parte della concessione ai patti della presente convenzione. »

Sopra quest'articolo è iscritto il deputato Castellano, e sopra l'alinea aggiunto è iscritto il deputato Mancini.

RATTAZZI, presidente del Consiglio. Domando la parola per l'ordine della discussione.

Parmi che si potrebbero pel momento lasciare in disparte le persone e discutere sulle diverse linee. L'accordare poi la concessione all'uno o all'altro sarà quello che la Camera deciderà in conseguenza della discussione.

BONGHI. Parmi, se non ricordo male, che quando si tratta di approvare una convenzione non si votano gli articoli della medesima, ma solamente gli emendamenti che siano proposti dall'uno o dall'altro deputato, dimodochè ciò che vi è di personale in quel primo articolo non sarà votato che coll'articolo della legge.

RATTAZZI, presidente del Consiglio. Purchè sia inteso.

BONGHI. Quando l'onorevole Castellano, l'onorevole Mancini ed anche io, avremo posto emendamenti su alcuno dei capoversi di questo articolo, la Camera potrà votarli rimanendo perfettamente libera la questione, la quale è riservata alla votazione della legge.

PRESIDENTE. Il deputato Mosca ha la parola sull'ordine della discussione.

MOSCA. Io intendeva di proporre due emendamenti a questo articolo 1.

Riguardo all'uno la Commissione e il Ministero sarebbero già d'accordo per adottarne la sostanza, almeno in via sospensiva, quindi il mio scopo sarebbe raggiunto.

L'altro emendamento riguarda l'ultimo alinea, nel quale invece di dire: « Il signor concessionario sarà autorizzato ad acquistare, ecc. » si dicesse: « Il concessionario delle prime tre linee sarà autorizzato, ecc. »

PRESIDENTE. Lo enuncierà quando saremo all'ultimo alinea, sul quale tuttavia il primo iscritto è il deputato Mancini.

Quanto al primo alinea pare siano tutti d'accordo di riservare il nome del concessionario. (*Sì! sì!*)

MANDOJ-ALBANESE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su questa questione?

MANDOJ-ALBANESE. Sì; per una questione pregiudiziale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MANDOJ-ALBANESE. Signori; il tracciato da Salerno per la valle del Sele e dell'Ofanto è questione ampiamente già discussa altra fiata in questo recinto, quando cioè si discusse il contratto Talabot.

SUSANI. Domando la parola.

MANDOJ-ALBANESE. In quella occasione fu ampiamente e vigorosamente dimostrata la necessità di quell'arteria principale ferroviaria.

MANCINI. Domando la parola.

MANDOJ-ALBANESE. Io non tornerò a dimostrare ora la necessità di quell'importantissimo tratto ferroviario; ma la Camera mi permetterà che io legga le conclusioni dell'egregia Commissione nominata l'anno scorso, nel seno della quale fu largamente trattata e discussa codesta grave questione:

« Le qualità che debbono risolvere la scelta di un secondo varco dell'Appennino sono la sua giacitura rispetto alla superficie del regno e la facilità dell'eseguirlo. È evidente che, se non si crede che si debba varcare l'Appennino ad ogni tratto, e' bisogna cercare questo varco più giù che sia possibile, affinché serva meglio alle popolazioni a cui il primo non può servire.

« Ora, il varco più meridionale, in relazione alla linea adriatica, è, di certo, quello di Conza, che giace sui confini dei due principati e di Basilicata, le provincie mediane dell'ex-regno. E, se si ha a giudicare dall'utilità delle popolazioni, si può rimpiangere, non che sia troppo al mezzogiorno, ma bensì che non lo sia abbastanza. Giacchè al di qua di quel passo vi sono le provincie di Abruzzo Citeriore, di Benevento, di Molise, di Capitanata e di Principato Ulteriore con 1,727,858 abitanti, mentre stanno al di là le provincie di Basilicata, di Principato Citeriore, di Terra di Bari e d'Otranto con 2,122,513 abitanti; alla quale grandissima massa d'uomini è fatto, mediante questo tragitto dell'Appennino, più facile l'arrivo a Napoli che mediante qualunque altro. Giacchè bisogna aggiungere che non potrà intervenire molto tempo prima che codesta strada ferrata, che oggi allo sbocco della galleria di Conza si dirige sopra Foggia, si dirami anche per Melfi sopra Barletta o Bari, affinché sia pronta a raccogliere tutte le merci importate in quegli scali dell'Adriatico dalle spiagge opposte o dall'Oriente, e trasportarle in Napoli sia per rimanervi, sia per esserne rispedito lungo la linea tirrena nei vari porti del Mediterraneo. (*Conversazioni generali*)

PRESIDENTE. Prego il deputato Mandoj-Albanese di voler dichiarare in che cosa consiste la sua questione pregiudiziale.

MANDOJ-ALBANESE. Consiste nel fare che quello che la Camera già decise nell'anno scorso sia rispettato. È un affare già passato in giudizio. Solamente perchè non è piaciuto a Talabot di eseguire il suo contratto, noi

dovremo incominciare da capo la delicata discussione del tracciato? Quei paesi per dove quel tracciato passa hanno in certo modo acquistato un diritto.

Io non voglio qui rinnovare la discussione sopra un argomento delicatissimo già deciso, già esaminato e discusso più giorni in quest'Aula. Io non vorrei in queste ultime ore della Camera che si perda del tempo.

Ecco perchè metto innanzi la questione pregiudiziale.

Il nuovo schema di legge che ha dato argomento alla proposta della Commissione è stato firmato da me, ed io ho creduto, come dice anche l'introduzione dello stesso schema di legge, che quella nuova via servisse per completare le ferrovie di Napoli, non mai per offendere il tracciato già votato. Non poteva io, deputato del Salernitano, non volere la ferrovia per la mia provincia, non poteva io suicidarmi!

Queste cose dico perchè non vorrei che fosse decisa sul momento stesso la grave questione dalla Camera, non vi si tornasse nuovamente sopra, non se ne parlasse più del tracciato da Salerno a Conza; così guadagneremo moltissimo tempo, ed usciremo da un diluvio di emendamenti.

PRESIDENTE. Ella avrà la parola al suo turno.

L'anno scorso si trattava d'una linea sola. Quest'anno invece trattiamo di tre linee. Il tema delle deliberazioni della Camera è dunque essenzialmente diverso da quello su cui la Camera deliberò l'anno scorso. Del resto ella spiegherà le sue ragioni quando verrà in discussione l'articolo aggiunto dalla Commissione. Io debbo conservare l'ordine degli iscritti.

La facoltà di parlare spetta al deputato Castellano.

MANDOJ-ALBANESE. Io fo osservare, signor presidente, che, approvata la pregiudiziale dalla Camera, il tracciato sarebbe conservato qual è stato sin qui, mentre, all'opposto, bisognerà discutere il nuovo tracciato proposto, la sua utilità economica, ecc., le quali cose sono senza dubbio di gran lunga inferiori al primo tracciato.

SUSANI. Pongo la questione pregiudiziale alla pregiudiziale del signor Mandoj-Albanese.

PRESIDENTE. La questione proposta dal deputato Mandoj-Albanese sarebbe una questione di merito, e non una questione pregiudiziale. Lo scegliere piuttosto l'uno che l'altro tracciato è evidentemente questione di merito.

Il deputato Castellano ha ora facoltà di parlare.

CASTELLANO. Se l'articolo che è stato proposto si arrestasse ai termini che ci sono stati annunziati nel darsene lettura alla Camera, io non avrei nulla a ridire, tranne che riserbare il giudizio su chi debba essere il concessionario; ma l'appendice alla relazione della Commissione, presentata dalla medesima dietro l'esame che fece della offerta Bastogi, contiene un'alinea di cui non si è dato lettura, e che la Commissione propone di aggiungere in fine dell'articolo 1. E poichè ci si fa sapere che il signor Bastogi abbia accettato il progetto della Commissione, credo che, stando ai termini della sua

posteriore accettazione, che avrebbero potuto alterare la sua prima offerta, il suddetto alinea verrebbe a far parte integrante della votazione dell'articolo 1, se non se ne provocasse la soppressione, come appunto intendo di proporre.

Ecco i termini nei quali quell'aggiunta è concepita:

« Sarà però in facoltà del concessionario o società di sostituire al tronco di cui al numero 2 una linea da Termoli a Napoli attraverso la regione appennino-sannitica, purchè faccia la ozione nel termine di due mesi. Anche questa linea entrerà a far parte della concessione per gli obblighi e i diritti inerenti. »

TREZZI, relatore. Domando la parola per una mozione d'ordine.

CASTELLANO. Propone inoltre la Commissione di far seguire a quest'alinea altre disposizioni, che sarebbero quelle indicate negli articoli 2, 3 e 4 del primitivo progetto dalla medesima sostituito a quello del Ministero, supponendo il caso che la scelta del concessionario si decidesse per la linea di Termoli. Io combatto questo sistema della Commissione per parecchie ragioni.

SUSANI. Io aveva chiesta la parola per dare una spiegazione la quale forse avrebbe abbreviata la discussione. Se l'onorevole Castellano permette, gli darò questa spiegazione.

CASTELLANO. Sì, sì!

SUSANI. La Commissione, avuto riguardo principalmente alla petizione ed al progetto di legge a lei trasmesso, ha dovuto considerare questa questione della traversa per Termoli; la Commissione ha veduto una straordinaria insistenza da parte degli onorevoli rappresentanti delle provincie meridionali da parte degli abitanti di quella popolosa contrada, che sarebbe attraversata dalla linea di Termoli, e potè persuadersi che quella linea aveva una ragione di essere, avuto riguardo ai bisogni delle provincie meridionali.

La Commissione ha perciò voluto mettere la Camera in condizione di deliberare con piena cognizione di causa sopra questo argomento. Essa ha ammesso e doveva ammettere che le linee votate l'anno scorso dalla Camera avevano una maggiore probabilità di essere nuovamente riconfermate. Perciò, quanto alle linee da farsi nell'Italia meridionale, ha mantenuto il tracciato dell'anno scorso, poi ha proposto all'articolo della legge un'aggiunta, la quale dovrà essere sottoposta alla votazione della Camera.

Con questa aggiunta è detto:

« È pure autorizzato il Governo a concedere la costruzione e l'esercizio di una ferrovia che da Termoli, attraverso la regione appennino-sannitica, metta a Napoli, ecc., » e ciò per riguardi che si diranno a suo tempo.

Quando la Camera adottasse l'articolo 2 proposto dalla Commissione per rendere possibile la soluzione di questa gravissima questione piuttosto che per altro, bisognerebbe ammettere anche l'aggiunta dell'articolo primo della convenzione.

Ora propongo alla Camera, e credo esser nel vero,

che questa questione debba trattarsi all'articolo secondo del disegno di legge, poichè l'introduzione in quest'articolo di un'aggiunta in proposito dipende dalla accettazione per parte della Camera del secondo articolo della legge. È dunque d'uopo adottare la questione sospensiva, ed io la propongo e domando che la votazione di quest'alinea segua dopo che sarà votato l'articolo 2 della legge. In tal modo risparmieremo tempo: l'articolo 1 resterà tal quale era concepito l'anno scorso.

In quanto poi alla proposta Bastogi che stiamo oggi esaminando, è del tutto indifferente che si segua l'uno o l'altro sistema, poichè l'onorevole conte Bastogi ha detto che gli era indifferente accettare il tracciato antico, oppure anche le modificazioni introdotte dalla Commissione. Ora pare a me che, votando l'articolo 1 colla proposta sospensiva... (*L'oratore è rivolto all'indietro*)

PRESIDENTE. È pregato di parlare alla Camera, perchè da questo lato non s'intende.

SUSANI.... le cose restano quali erano l'anno scorso.

PRESIDENTE. Parli il deputato Castellano.

CASTELLANO. L'onorevole Susani nell'offerirmi una spiegazione, al che ho aderito, ha voluto entrare nel merito, ed ha creduto poter giustificare il sistema della Commissione, che ho annunziato di voler combattere. Sicchè, rispondendo al preopinante, incomincio dal dichiarare che io non credo che possa farsi luogo alla questione sospensiva da lui formolata, per le ragioni che vengo ad addurre.

L'articolo 1 è precisamente quello che determina le linee da costruirsi: quindi è in quest'articolo che noi dobbiamo risolvere la questione del se debba o no darsi al concessionario la ozione abbandonatagli dalla Commissione; altrimenti la votazione definitiva della linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno, potrebbe restarne pregiudicata dal solo mettersi in condizione l'esistenza di quella linea che non deve, nè può essere trasportata.

Ritorno alle argomentazioni che sin dal principio mi proponeva di presentare alla Camera per provare quest'ultima mia proposizione.

Il sistema della Commissione è di lasciare in facoltà del concessionario il diritto di preferire una linea ad un'altra. Ora io domando: questo sistema può meritare il plauso della Camera? Tutto al più avrei compreso che avesse potuto proporsi che la Camera lasciasse al Governo la scelta delle linee; ma non mai che questa prerogativa fosse invece trasferita ad un individuo qualunque che venga a contrattare col Governo.

La scelta delle linee appartiene alla Camera, o l'approvarle se le vengano proposte dal Governo.

Ben si apponeva l'onorevole mio amico Mandoj quando osservò nel proporre la questione pregiudiziale, che su questa linea la Camera trovasi di aver già una volta deliberato. Infatti noi abbiamo una legge, quella del 21 luglio 1861, la quale consacra la costruzione della linea da Napoli a Foggia per Salerno ed Eboli. Quindi sarebbe per lo meno inconsiderato, se, per essere man-

cata l'esecuzione di quella legge a causa del ritiro dei contraenti, a pro dei quali approvavasi l'analoga concessione, si rimettesse in discussione questa linea.

Signori, io dirò innanzitutto che in tal caso si verrebbe ad offendere una specie di diritto acquisito, quello, cioè, di popolazioni, le quali, avendo già veduto accolti i loro voti dal Parlamento, anzi dalla legge, hanno per lo meno ragione di confidare che questi voti non possano restar neutralizzati, come potrebbe avvenire, se si consentisse a lasciarli all'arbitrio di un privato.

Ma se queste considerazioni di un ordine generale si oppongono al concetto della Commissione, credo che le altre speciali, che vado ad esporre, sieno anche più convincenti.

L'onorevole Susani ci rammenta innanzitutto che una proposta di legge era stata sottoscritta da molti deputati, i quali reclamavano la linea per Termoli. Signori, io non sono fra quei deputati, ma se mi fosse stata presentata quella proposta, non avrei esitato a sottoscriverla, poichè non sarò mai io quello che contrasterò che una linea di più si possa avere dalle provincie napoletane, dove lo sviluppo delle ferrovie è destinato ad apportare quella prosperità di cui mancano attualmente. Ma la questione è ben diversa; essa consiste nel vedere se gli onorevoli proponenti di quella legge avessero mai avuto soltanto in pensiero con la loro proposta di mettere in condizione la costruzione di una ferrovia, la quale era già da lunga mano stabilita e votata, ed anzi era passata in legge.

Io non lo credo, e me ne appello a tutti coloro dei sottoscrittori di quella proposta che siedono nella Camera.

NISCO. Chiedo di parlare.

CASTELLANO. In conseguenza dico che, quando noi ci troviamo in faccia di cosiffatta questione, non dobbiamo preoccuparci che 50 deputati abbiano formulata una proposta di legge per una linea, dalla concessione della quale non hanno certamente inteso di far dipendere la esclusione dell'altra da Napoli per Salerno a Foggia, di che oggi si contende.

Ma entriamo un poco nel merito della disputa. Si potrebbe abbandonare la linea da Napoli a Foggia per Salerno ed Eboli? Credo di no, perchè vi si oppone la circostanza che la costruzione della rete ferroviaria dell'Italia meridionale deve proporsi lo scopo non solo di congiungere Napoli alle provincie dell'Italia centrale e superiore per la via più breve, ma anche di congiungere quella importantissima città per la più breve delle vie alle altre provincie dell'Italia meridionale.

Ora, mentre alla prima congiunzione è destinata a provvedere la linea da Ceprano a Pescara, non mi si potrà dire che quella più breve per congiungere Napoli alle provincie meridionali sarebbe l'altra, che rimanesse in arbitrio del concessionario di sostituire alla linea per Salerno a Foggia, la linea cioè per Benevento a Termoli. Le distanze stanno in favore della prima, perchè queste distanze dimostrano che mentre noi abbiamo da Napoli a Foggia per la via di Salerno 228

2^a TORNATA DEL 7 AGOSTO

chilometri, ne conteremmo poi 292 per andarvi per la via da Termoli a Foggia partendo da Napoli.

Per conseguenza non può ammettersi la proposta della Commissione sotto questo primo rapporto.

Vero è che la Commissione proporrebbe che, nel caso che la scelta di quest'ultima linea fosse preferita, si costruisse una traversa che da Benevento metterebbe a Foggia; questa traversa, nel mentre aumenterebbe di altri 80 chilometri i 292 di cui ho testè fatto parola, e mentre così porterebbe l'intera linea di Termoli a 372 chilometri, produrrebbe però che in questo caso ne resterebbe abbreviata la distanza a percorrerla da Napoli a Foggia, e ridotta a 184 chilometri.

Ma all'adozione di un tale andamento delle ferrovie, qualora servir dovesse di esclusione all'altro da Napoli per Salerno a Foggia, si oppone un'altra considerazione di ordine anche elevatissimo, ed è che mentre dobbiamo risolvere il problema, da me già accennato, della minor distanza chilometrica, un altro ci si presenta di suprema importanza politica, ossia che la congiunzione abbia ad aver luogo nel più breve termine possibile e desiderabile.

Or bene, nel progetto che darebbe facoltà di sostituire la linea di Termoli a quella da Napoli a Foggia per Salerno ed Eboli, che cosa s'incontra? Che la costruzione dovrebbe eseguirsi in tre anni, laddove per la suddetta linea di Salerno verrebbe ad ottenersene l'apertura al 1° maggio 1863, meno per la galleria di Conza. E notate che la traversa da Benevento a Foggia, la quale dovrebbe ridurre la distanza da Napoli a Foggia a 184 chilometri, secondo la proposta della Commissione non dovrebbe essere compiuta che nel 1866.

Signori, io protesto altamente contro questo progetto. Come deputato mandato dalla città di Napoli al Parlamento, ho il dovere ed il diritto di dire che non si potrà mai pretendere che una città così immensa come quella, la quale, per antiche tradizioni ed abitudini, nonchè per interessi molteplici è ligata alle altre provincie meridionali dell'Italia, ne resti staccata, per quanto potrebbe staccarnela la mancanza di comunicazioni ferroviarie fino al 1866, e ciò pel solo capriccio di un concessionario, al quale piacesse di preferire una linea ad un'altra.

Ma è ancora l'interesse dello Stato che si oppone a questo progetto; dappoi, a prescindere che la linea da Napoli a Foggia per Salerno non aggrava lo Stato per la garanzia, rendendo già lire 26,000 al chilometro, che quando sarà compiuta sorpasseranno certo le lire 29,000 a cui si eleva la detta garanzia, scegliendo invece la linea da Benevento a Foggia per completare l'altra da Napoli a Termoli, onde avere il congiungimento con breve distanza, si dovrebbero fare per questa sola linea, non già un solo, ma due passaggi per l'Appennino; uno cioè nel doverlo traversare da Napoli a Termoli, un altro nel doverlo traversare da Benevento a Foggia. Cosicchè mentre la Commissione è venuta preoccupandosi che non fosse opportuno di fare la linea di Termoli ed insieme quella da Foggia per Salerno a

Napoli per evitare che tre traversate dell'Appennino si dovessero eseguire, neppure arriverebbe ad evitare un tale inconveniente secondo il suo sistema, il quale io non credo che si possa mai adottare.

Ma havvi qualche cosa di più.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ci fece osservare che egli voleva colla maggiore ponderazione possibile riflettere all'andamento di questa linea, per vedere tutte le economie che la stessa poteva offrire nella costruzione. Ed io trovo molto ragionevole questa proposta, perchè credo potremmo decretare soltanto in massima l'andamento della linea da Napoli a Termoli; al che mai mi opporrei, perchè ripeto che quante più saranno le linee, tanto maggiore sarà il beneficio delle provincie meridionali, e con esse di tutto il regno; ma, quando poi avvenisse che questo andamento dovesse scegliersi, dovrebbe lasciarsi alle cure del Governo di stabilirne il tracciato definitivo dietro il risultamento degli studi opportuni.

Infine dirò, o signori, ed avrò terminato di annoiarvi, che, se non è lecito di pretendere che siano spogliati quelli che sono vestiti per vestire g'ignudi, neppure potrebbe essere permesso di mettere in quistione la linea da Napoli a Foggia.

Alle precedenti osservazioni, che giustificano il mio concetto, aggiungo poi che della suddetta linea si trovano già costruiti ed in esercizio 50 chilometri, altri 40 in corso di costruzione, colla strada rotabile che deve temporaneamente sostituire la galleria di Conza anche in corso di costruzione, ed inoltre gli studi già fatti per il compimento della linea medesima. Essa ha pure la grande importanza di essere non solo la più sollecita chiave di comunicazione tra Napoli e tutte le altre provincie, ma di quella benanche, la quale a lungo andare (ed io spero che ciò possa essere al più presto possibile) dovrà necessariamente prolungarsi e compiersi per congiungere Napoli col Principato Citeriore, colla Basilicata, colle Puglie, a cui più direttamente tende, e finalmente con le Calabrie, per la via ferrata che deve unirsi a quella delle Puglie, giusta quanto si trova stabilito con altra apposita legge.

Perciò spero che la giustizia della Camera non permetterà che il concessionario possa godere della combattuta facoltà della scelta che gli si vorrebbe abbandonare dalla Commissione.

PRESIDENTE. Prego il deputato Castellano, se vuol proporre un qualche emendamento, di inviarlo alla Presidenza.

CASTELLANO. Propongo la soppressione dell'ultimo alinea:

« Sarà però in facoltà del concessionario, ecc. »

PRESIDENTE. Favorisca di spiegarsi, perchè ho letto l'articolo 1 del progetto Bastogi e non vedo che vi sia questo alinea.

CASTELLANO. Io propongo in via di emendamento che all'articolo 1 del progetto emendato dalla Commissione si sostituisca l'articolo 1 del progetto ministeriale.

NISCO. Io aveva domandato facoltà di parlare per un fatto personale.

MANCINI. Io l'aveva domandata già da un pezzo.

PRESIDENTE. Ho sott'occhi la lista degli oratori che sono iscritti già da più giorni, e comincia coi nomi dei deputati Susani, Bonghi, ed altri, tutti iscritti sull'articolo 1.

Ieri soltanto il deputato Mancini è venuto ad iscriversi per parlare sopra l'alinea di questo articolo.

MANCINI. Quello di cui si occupò il preopinante.

PRESIDENTE. Il deputato Nisco ha la parola per un fatto personale.

NISCO. Io non ho chiesta la parola per un fatto personale, perchè personalmente mi riguarda la proposta di legge per la linea da Napoli, Capua, Benevento, Termoli.

Gli abitanti delle provincie meridionali non mi debbono una nuova linea, questa la debbono alla Commissione, e specialmente ai deputati lombardi, i quali dichiararono piuttosto di non avere la linea lombarda che privare l'Italia meridionale di quella di Termoli.

Questo lo dico affinchè tutti siano persuasi che i deputati delle provincie non napoletane desiderano il bene delle provincie napoletane più che da noi stessi non si desidera.

Ma ho domandato la parola a cagione che si è potuto credere che io, essendo membro della Commissione, avessi potuto far ammettere in discussione per lo meno la facoltà nel concessionario Bastogi o qualunque altro di poter accettare la linea di Termoli in sostituzione di Conza; è un sentimento di dovere verso coloro che hanno formato la proposta di legge mandata alla Commissione dichiarare che non fu nè proposito loro, nè mio di sostituire la linea di Termoli alla linea di Conza, fu solo desiderio nostro di far entrare un'altra linea nel sistema delle ferrovie napoletane, affinchè questo sistema potesse addivenire fecondo e proficuo. Quale proposta di legge non fu che la conseguenza di una dichiarazione di 20 deputati, la quale fu presentata alla Camera fino dal 3 giugno, quando si presentò la petizione di 219 comuni, nella quale era detto e dimostrato che tutto il sistema delle ferrovie napoletane senza questa linea sarebbe un grandissimo errore tecnico, economico e finanziario.

Dunque non si voleva la esclusione della linea di Conza, nè quella di Pescara, ma soltanto la intromissione, per dir così, di questa nuova linea.

E ciò io debbo dichiarare per riguardo verso me stesso, e per riguardo verso coloro che hanno formato il progetto di legge relativo a tal linea.

Io non vado più innanzi, poichè uscirei dai limiti di una quistione personale; ricordo però all'onorevole presidente che io aveva fin da principio chiesto la parola per una quistione d'ordine, cioè a dire per non mettere qui una discussione la quale non si deve fare se non che all'articolo 2 della legge, altrimenti io, il quale sostengo quella linea come la sostengono molti altri ed a cui non si oppone neanche l'onorevole Castellano, sarei

chiamato a difendere questa linea in un punto in cui sembra che quasi volessi difendere il principio della facoltà in Bastogi o in qualunque altro concessionario di prescegliere quel tracciato gli tornasse più comodo.

Dunque io appoggio la questione sospensiva mossa poco fa dall'onorevole Susani.

PRESIDENTE. Prego la Camera di volermi accordare un po' d'attenzione.

Io temo che, se seguitiamo questo sistema, la discussione e i dubbi s'intrecceranno tra loro siffattamente che assai difficile sarà di conoscere il vero stato delle quistioni sulle singole parti dell'articolo primo.

Siccome questo articolo contiene vari paragrafi o numeri, così io crederei che nella discussione e nella votazione si dovesse procedere distintamente e di man in mano, per ciascuna delle singole parti dell'articolo.

Quindi domando prima di tutto se c'è opposizione al numero primo che dice:

« Una linea lungo il litorale adriatico da Ancona ad Otranto per Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce, con una diramazione da Bari a Taranto. »

BONGHI. Chiedo di parlare.

Una voce. C'è l'emendamento De Peppo.

PRESIDENTE. Certamente. Il deputato De Peppo ha presentato un emendamento a questo primo numero.

Egli propone che tra le parole *Termoli* e *Foggia* segnate nella prima parte dell'articolo primo si aggiunga *Iucera*.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Chiedo facoltà di parlare.

PRESIDENTE. Parli il signor ministro.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ricevo in questo momento dall'onorevole conte Bastogi una lettera con una copia del contratto in stampa postillato da lui, con varie aggiunte sempre da lui sottoscritte, e siccome al punto a cui è giunta la discussione potrebbero per avventura accadere equivoci quanto a quello che nella proposta Bastogi è da lui accettato, e quello che per avventura si può discutere senza sapere precisamente se il conte Bastogi lo accetta, mentre possiamo sapere dal testo che abbiamo sott'occhi quello che il signor Rothschild accetta per ovviare, dico, qualunque equivoco, pregherei la Camera di volermi acconsentire sia data lettura di tutte queste differenze che il signor Bastogi mi ha comunicate. (*Sì! sì!*)

Una voce. Non perdiamo tempo.

PRESIDENTE. Pare che la Camera desideri di udire la lettura di questa lettera.

MELLANA. La Camera deciderà come vuole, ma io non posso a meno di fare un'osservazione.

Un momento fa si è deciso di non occuparci della persona del concessionario, ma soltanto di un capitolato...

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

MELLANA... da votarsi come emendamento alla proposta del Ministero...

BOGGIO. Domando la parola.

MELLANA... Ora io dico che, se si viene ad ammet-

tera le proposte e le offerte di uno degli aspiranti alla concessione si pregiudica la condizione degli altri che non hanno la facoltà di fare altrettanto. (*Rumori*)

È vero o non è vero che in principio della seduta si è dichiarato di passare alla discussione di un capitolato senza occuparci della persona del concessionario? Se questo è vero, come possiamo noi in mezzo alla discussione udire le proposte di uno dei concorrenti?

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se vuol sentire la lettura di questa lettera...

BONGHI. Signor presidente, io ho chiesto la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Per una mozione d'ordine ha la parola.

RATTAZZI, presidente del Consiglio. Domando la parola.

Dal momento che la Camera ha preso ad esaminare la proposta Bastogi, dichiarando però di non vincolarsi nè per una proposta, nè per l'altra, e di riservare la decisione di questo, mi pare assolutamente necessario, per fare questo esame che si abbia intera sott'occhio la proposta stessa; quindi, se vennero a questa portate delle modificazioni, è necessario che la Camera le conosca. Con ciò non si vincola punto il giudizio che si darà poi sulla questione riservata, ma intanto non v'ha dubbio essere necessario che la lettura sia fatta.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se si debba dare lettura di questi documenti.

(La Camera delibera affermativamente.)

Ne darò lettura.

VALERIO. Domando la parola.

Prego il signor presidente di fare questa lettura abbastanza adagio, nei luoghi che presentano variazioni, onde ciascuno di noi possa annotarle.

SUSANI. Per risparmiare il tempo sarebbe meglio dar lettura della lettera e poi delle modificazioni articolo per articolo.

PRESIDENTE. Si legge la lettera.

MASSARI, segretario. (*Legge*)

« Illustrissimo signor ministro,

« Quando io feci la mia offerta per la concessione della costruzione e per l'esercizio delle ferrovie meridionali e della Lombardia, di cui nel progetto di legge 16 giugno 1862, intesi che la mia proposta fosse obbligatoria ed irretirabile. A conferma di questa mia intenzione, dichiaro oggi che io mi tengo obbligato verso il Governo a mantenere la mia offerta, e pronto a stipulare l'atto formale di concessione ad ogni sua richiesta.

« Mi permetto rimetterle una copia della mia proposta e dell'annesso capitolato con quelle modificazioni che ho reputate opportune per agevolare la conclusione di quest'importante affare.

« Mi pregio confermarvi, ecc. »

SUSANI. È bene che si legga l'articolo 1.

MASSARI, segretario. « Art. 1...

Non c'è niente, è tale e quale, è identico.

PRESIDENTE. Favorisca di leggere solo gli emendamenti che ha fatto.

SUSANI. L'articolo 1 sarà bene che lo legga. È necessario che si sappia se è ancora mantenuto tal quale era originariamente l'articolo del progetto ministeriale.

MASSARI, segretario. « Art. 1. È accordato...

SELLA, ministro per le finanze. Domando la parola.

Siccome un momento fa ho avuto sott'occhio il cartolario che tiene ora l'onorevole Massari, io credo che, se non si vuol leggere tutta la convenzione, ce ne possiamo dispensare, bastando leggere le modificazioni che l'onorevole Bastogi dichiara di accettare.

Ora nei primi tre articoli non c'è proposta di modificazione alcuna. Le modificazioni non cominciano che all'articolo 4. Quindi io crederei che convenga di cominciare da questa prima modificazione.

VALERIO. Permettano. Vuol dire dunque che quell'aggiunta su cui si è discusso finora nel capitolato che abbiamo sott'occhio non ci sta.

PRESIDENTE. Non c'è. L'articolo 1 non presenta alcuna modificazione.

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

PRESIDENTE. Mi pare che ora si ponga in dubbio se si voglia che le varie modificazioni vengano lette tutte di seguito (*No! no!*), oppure se si voglia che se ne dia lettura in confronto di ciascun articolo cui si riferiscono. (*Sì! sì!*)

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Le modificazioni proposte dal conte Bastogi non sono molte.

Io prego la Camera di lasciare che si leggano. Così potrà ognuno fare ad ogni singolo articolo un piccolo segno, che richiamerà l'attenzione di ciascuno di noi, e l'avvertirà che quell'articolo è soggetto ad una modificazione. Sapremo in tal modo quali sono queste modificazioni, poichè in caso diverso non sarebbe che il Ministero che avrebbe sott'occhio il testo delle modificazioni sul quale il conte Bastogi si appoggia. (*Segni di approvazione*)

PRESIDENTE. Dunque, se non c'è opposizione, si leggeranno le modificazioni.

MASSARI, segretario. « Art. 4...

Una voce a sinistra. Si legga l'articolo 1. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ma, se stessero attenti, saprebbero che negli articoli 1, 2 e 3 non vi sono modificazioni.

MASSARI, segretario. « Art. 4. Nel caso però in cui circostanze straordinarie o di forza maggiore, delle quali resta al Governo esclusivamente riservato l'apprezzamento, rendessero impossibile l'ultimazione dei lavori per la traversa e per la galleria predetta, anche nel termine portato dalla sovraaddetta tolleranza, il tempo utile per il finale compimento di queste due opere potrà essere, a giudizio del Governo, prorogato di quanto sarà riputato assolutamente indispensabile. »

PRESIDENTE. Come ognuno vede, qui la modificazione consiste nel togliere la parola « massime, » sulla quale infatti si era discusso l'altro giorno. Invece di

dire: « l'ultimazione dei lavori e massime per la traversa, ecc. » si dice: « l'ultimazione dei lavori per la traversa, ecc. »

Una voce. E poi dice: « di queste due opere, » in luogo: « delle opere. »

PRESIDENTE. C'è qualche altra modificazione?

SELLA, ministro per le finanze. V'ha questa eziandio. Invece di dire: « il tempo utile per il finale compimento dei lavori, ecc., » adesso, se ho ben capito, si direbbe: « il tempo utile per il finale compimento di queste due opere. »

PRESIDENTE. Di queste due opere, invece dei lavori.

MASSARI, segretario. « Art. 6. Si aggiunga al capoverso:

« Un eguale servizio di trasporto celere si dovrà stabilire per la traversa di Salerno, quando al compimento dei lavori della medesima fosse per rendersi indispensabile un termine di tolleranza maggiore di quello accordato dall'articolo 3. »

SUSANI. È tal quale come nell'articolo del progetto ministeriale.

MASSARI, segretario. « Art. 8 bis. Fino a costituzione della società, il concessionario assume personalmente l'obbligo di attivare i lavori colla maggiore possibile sollecitudine, facendo metter mano immediatamente, dopochè la presente proposta sarà approvata per legge.

« Art. 10. Accetto nel primo capoverso dell'articolo 10 la soppressione delle parole *regolari ed utili.* »

Al secondo capoverso è sostituito il seguente:

« Per i tronchi di strada pei quali furono fatti i precitati contratti egli è ben inteso che la società non è in nessun caso soggetta all'articolo 9 del capitolato; ma la società dovrà pagare una multa doppia di quella imposta agli intraprenditori in caso di ritardo nel compimento di quei lavori, ben inteso però che la multa imposta agli intraprenditori sarà devoluta alla società.

« Art. 15. Lo Stato garantisce per tutta la rispettiva durata delle concessioni un annuo prodotto lordo chilometrico dell'esercizio delle predette linee:

« a) Di lire 29,000 per le linee indicate nei numeri 1, 2 e 3 dell'articolo 1;

« b) Di lire 20,000 per la linea da Brescia per Cremona e Pavia.

« Art. 17. Accetto la soppressione delle parole: *compresso il materiale mobile.*

« Accetto il corrispondente articolo 21 della convenzione presentata al Ministero.

« Art. 20. Allo stesso titolo lo Stato accorda inoltre alla società tanti beni stabili demaniali pel valore di 10 milioni di lire, il quale valore sarà determinato in quei modi che per l'alienazione dei beni demaniali sieno per legge stabiliti.

« *Capitolato* — Art. 13 bis. Nel computo della lunghezza chilometrica della linea da Brescia a Pavia per Cremona, per l'applicazione delle pattuite guarentigie di prodotto lordo, non sarà tenuto conto di quei tratti di essa che saranno comuni colle strade ferrate lombarde.

« E nello stesso articolo si tolgano le parole: « corrispondentemente all'importanza del movimento che si verificherà sulle linee concesse. »

PRESIDENTE. All'articolo 13 non ci sono queste parole.

MASSARI, segretario. Sono nell'articolo 14.

« Art. 20. Quando piaccia al Governo ed alla Camera, accetto le tariffe dello Stato.

« Art. 21. Accetto anche una differente redazione.

« Art. 31. Aperta all'esercizio la strada Voghera-Pavia, la società, ecc. »

SUSANI. Dove vanno queste parole?

MASSARI, segretario. Invece di *immediatamente dopo l'emaneazione della legge di approvazione della presente concessione*, si dice: *aperta all'esercizio la strada da Voghera a Pavia, la società, ecc.*

« Art. 32. Acconto alla soppressione dell'articolo 32.

« All'articolo 36 si aggiunga la parola *occorrenti* dopo *mobili.*

« All'articolo 43 sono disposto ad accettare anche l'arbitramento. »

PRESIDENTE. L'onorevole Mellana ha facoltà di parlare.

ARGENTINO. Chiedo di parlare per l'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Permetta, l'onorevole Mellana si era riservato di parlare dopo questa lettura.

MELLANA. Ho chiesto di parlare perchè mi è nato un dubbio.

Ho qui sott'occhio la prima lettera dell'onorevole conte Bastogi, nella quale con orgoglio patrio diceva che si era formata una società di capitalisti italiani per sovvenire ai bisogni della nazione in questa specie di lavori.

« E perchè, dice, incerto non resti il concorso dei capitalisti alla costituzione della società, trasmetto alla S. V. i documenti comprovanti avere fin d'ora assicurato in azioni il capitale di cento milioni. »

Infatti unisce alla proposta un elenco di 92 italiani, i quali si obbligano ad assumere quelle azioni.

Ora io domando al Ministero, alla Commissione ed agli onorevoli giureconsulti che siedono in questa Camera, se credono che questi 92 sottoscritti al capitolato presentato alla Camera siano ancora obbligati oggi quando si fossero fatte delle modificazioni. (*Susurro*)

Queste spiegazioni io domando al Ministero ed alla Commissione.

DEPRETTIS, ministro per i lavori pubblici. Sono in grado di rispondere all'onorevole Mellana dando comunicazione alla Camera del testo della formola colla quale i sottoscrittori hanno fatto adesione alla proposta dell'onorevole Bastogi.

La formola è la seguente:

« Luglio, 1862.

« *Signor conte Bastogi,*

« Nel caso che vi decidiate a fare al Governo italiano la sottomissione per ottenere la concessione delle strade

2ª TORNATA DEL 7 AGOSTO

ferrate dell'Italia meridionale con la concessione eventuale della linea da Voghera a Pavia e da Pavia a Brescia per Cremona nella Lombardia per quindi farne concessione ad una società anonima da costituirsi al capitale di cento milioni di lire italiane in azioni, con facoltà di emettere obbligazioni per il doppio del capitale sociale, ci obblighiamo a prendervi parte per la somma di...

« In conseguenza ci assegnerete fin d'ora alla pari numero... azioni da 500 lire ciascuna valor nominale.

« Approviamo fin d'ora tutte le condizioni che vorrete stabilire nella convenzione che concluderete col Governo italiano. »

ARGENTINO. Io vorrei sapere se la Commissione accetta e fa sue le ultime modifiche che si sono introdotte nel progetto Bastogi.

In questo caso la discussione che si era fatta sui cambiamenti da portarsi all'alinea secondo dell'articolo 1 diventa superflua.

Io prego la Camera di considerare ponderatamente quanto sia poco conveniente di apportare dei cambiamenti a ciò che si era stabilito a riguardo del tracciato che è già in via di esecuzione.

Basta guardare la carta per convincersi che rimuovendo la linea di Conza e Melfi la metà del territorio delle provincie napoletane resterebbe privo del beneficio delle ferrovie, il quale sarebbe necessariamente rimandato ad un tempo bastantemente lontano.

In un paese come le provincie meridionali, in un paese ove i monti si aggruppano in modo molto pittoresco a diletto dell'artista ed a disperazione dell'ingegnere, in un paese ove si difetta di carte, il lavoro degli studi ha un valore così grande, di cui si deve assolutamente tener conto.

Non si possono poi privare di un beneficio quelle popolazioni che vi fanno assegno con tanto fondamento. In tutta la linea di Salerno, Conza, Melfi, da più di un anno si fanno alacramente dei preparativi per non far mancare i materiali occorrenti alla costruzione. Dei mutamenti così impreveduti produrrebbero sicuramente gravi disastri.

In quanto a me io vi dirò schiettamente la mia opinione. Io credo che il tracciato stabilito non sia il migliore, ma la mia è un'opinione, l'avrei sostenuta con calore se oggi si trattasse d'iniziare quest'opera. Io son convinto che questo tracciato ha dei grandi inconvenienti, ma sono altresì convinto che siffatti inconvenienti potranno solo correggersi con uno sviluppo della nostra rete ferroviaria.

Uno dei principali difetti di questo tracciato è quello che lascia senza tronco le ultime diramazioni delle ferrovie calabre e pugliesi, e va a creare a Foggia un centro forzato, mentre il centro a cui tendono quelle ferrovie sarebbe Napoli, la quale rimarrebbe priva di un beneficio che legittimamente le è dovuto.

Lascia pure questo tracciato una gran parte della provincia di Salerno e quasi l'intera estesissima Basilicata senza comunicazioni.

Tutti questi inconvenienti vengono rimossi dalla linea da Taranto a Conza, linea importante quanto quella da Ancona a Foggia. Ma la Camera in questo momento non potrebbe prendere sul proposito nessuna deliberazione oltre quella di disporre che venissero eseguiti gli studi analoghi al più presto possibile.

TREZZI, relatore. Le modificazioni alla proposta dell'onorevole Bastogi, che furono lette testè alla Camera, sono quelle che aveva introdotto la Commissione, e alle quali egli ha creduto di sottoscrivere, per modo che la Commissione ha accettato precisamente in precedenza queste modificazioni eventuali, anzi le ha proposte essa stessa.

ARGENTINO. Dunque cade da sè l'appendice.

BONGHI. Domando la parola.

L'onorevole Argentino, vedendo che nella proposta ultima Bastogi manca la domanda di quella facoltà di surrogazione della linea da Termoli a Capua alla linea di Conza che la Commissione aveva introdotta nella sua proposta, domanda se la Commissione receda da questa proposta di surrogazione.

Ora la Commissione non recede da questa preposta di surrogazione; ne lascia naturalmente il giudizio alla Camera, ma fa osservare all'onorevole Argentino che l'accettazione o non accettazione per parte della Camera di questa surrogazione, non introduce veruna differenza nelle relazioni dell'onorevole Bastogi verso lo Stato, perchè noi non diamo che una facoltà della quale il concessionario può usare o non usare; cosicchè, non essendoci alcuno a questo mondo che ricusi di una facoltà di fare o non fare, il contendergliela o non contendergliela non fa alcuna variazione.

Naturalmente quella surrogazione la Commissione l'ha proposta dietro l'esame che ha fatto della reciproca convenienza delle linee nelle provincie meridionali, e certo essa comprendeva che da parecchie parti di questa Camera sarebbero venute delle obiezioni a favore della linea di Conza, giacchè la linea di Conza naturalmente offre ad alcune provincie dei vantaggi e dei comodi che la linea di Termoli rispetto a quelle stesse provincie non dà. Ma la Commissione si rimette di ciò interamente al giudizio della Camera, cosicchè il meglio sarebbe, senza continuare ulteriormente in questa discussione, nella quale a quest'ora ciascuno si è fatto il suo parere, di rimandare questa discussione all'articolo della legge...

Voci. No! no!

Una voce. Giacchè l'abbiamo cominciata, è meglio finirla.

BONGHI... o, se si vuole, votarla ora, ma senza discuterla ulteriormente per non perdere tempo.

La Commissione dunque propone che si voti ora su questa questione, se s'intenda o no di lasciare la facoltà al concessionario di surrogare la linea di Termoli colla linea da Benevento a Foggia alla linea di Conza, riservando però all'articolo di legge di aggiungere a dirittura la linea di Termoli colle altre.

PRESIDENTE. Quella cui l'onorevole deputato allude è l'ultima parte dell'articolo.

Procediamo con ordine. Limitiamoci per ora al numero primo.

Ha sentito la Camera che sul numero 1 l'onorevole De Peppo propone che tra le parole *Termoli* e *Foggia* si aggiunga *Lucera*.

L'onorevole De Peppo ha facoltà di parlare per isvolgere questa proposta.

DE PEPPÒ. Prego la Camera di tollerare per pochi minuti il rauco suono della mia chioccia voce; è sacro debito che adempio.

Ho proposto un emendamento che sta in una parola sola, e questa suona *Lucera*. Meglio che venti comuni domandano, giusta le petizioni avanzate, che dessa abbia un posticino sulla gran linea di strade ferrate progettate. Non dirò che *Lucera* suona una delle più antiche ed illustri città dell'Italia, che vanta l'alleanza di Roma nella guerra del Sannio e di essere stata sede di più nei tempi medii, e poi capitale di due provincie, Capitanata e Molise; nulla di tutto ciò; ma ve la presento qual'è. Essa è una città in amena posizione che occupa il centro della Capitanata; tiene una popolazione di 18 mila abitanti, è sede dei tribunali della provincia, è la primiera tra le città agricole della Puglia, poichè semina per terre proprietarie circa trentamila verzure, è serbatoio, magazzino, deposito del prodotto agricolo di circa altri 150 mila coloni che abitano i circostanti paesi, è centro di comunicazione per la via Sannitica della provincia di Campobasso e dei tre Abruzzi. Dessa, a calcolo fatto, per la sua industria e per quella dei paesi circostanti, pone in commercio in ogni anno al di là di quattro milioni di cereali, e ciò oltre le biade, i legumi, granoni, vini, olii, legnami ed immensa quantità di animali di ogni specie. Ebbene, questa città si è posta in disparte, e con essa tutta la provincia nella parte meridionale ed occidentale. Vediamone i motivi.

Si oppone che la strada adriatica sia mondiale, che pone a menare le merci da un capo all'altro della Penisola, a riunire i due mari, quindi debb'essere breve; è vero, ma in allora non si avrebbe dovuto divergere da *Termoli* a *Sansevero*, mentre la retta correva in *Lucera* non si avrebbe dovuto gettare la strada tra i boschi e nelle lande dei *Ripaldi*, deviandosi così con spesa maggiore. Seguendosi la retta si sarebbero incontrati grossi centri di popolazione in *Ururi*, *Chienti*, *Serracapriola*, *San Paolo*, *Torremaggiore*, e la strada non avrebbe camminato nel deserto per lunghissime miglia.

Non è già che io pretenda a tal modo togliere ad altre città sorelle e neanche al più piccolo villaggio il vantaggio della ferrovia, ma per Dio! la carità stessa vuole che non abbia detrimento quella città a cui danno la strada si è deviata dalla vantata retta che costituisce la brevità.

Restringo più le mie idee nel tratto tra *Sans vero* e *Foggia*.

La strada, com'è tracciata, percorre 36 chilometri senza incontrare, non dico un paese, ma neanche una capanna. Invece percorrendo 44 chilometri per *Lucera* incontrerebbe una città, centro, come testè cennava,

di gran popolazione e di gran commercio. Rammento in tale circostanza la massima proclamata ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici « che il movimento costituisce la bontà e l'economia della strada, » ed invero il commercio migliora sempre a misura che prende, lascia e scambia nel suo cammino. Or bene, quale vantaggio non avrebbe la strada ferrata con lieve diminuzione a *Lucera*, ove la massa dei produttori e consumatori è immensa?

Parte artistica si oppone. Ma no: *Lucera* è su leggera collina, e dalla parte meridionale trovasi sul perfetto piano. Io ebbi l'onore di pregare l'onorevole ministro *Peruzzi*, nel suo accesso a *Foggia*, di venire sopra luogo e far studiare il terreno; ma egli per circostanze imperiose, a me ignote, dovette fare un viaggio elettrico, e con l'elettrico scomparvero pure le mie preghiere. Ora ho replicate le medesime insistenze presso l'onorevole ministro *Depretis*, e mi ha promesso che nella sua venuta avrebbe tutto osservato; io lo ringrazio a nome di quelle popolazioni.

Si oppone la maggiore spesa. Questa non sta, se guardasi la differenza del suolo, ed anche vi fosse, non potrà giammai valutarsi a fronte dell'immenso vantaggio che la strada ritrae. Avvi di più: certo che, se non oggi, quanto prima si vedrà la necessità della strada da *Benevento* a *Foggia*; ebbene, questa dovrebbe allora toccare *Lucera*, punto intermedio. In tal caso si farebbero in meno 20 chilometri di strada, distanza tra *Lucera* e *Foggia*; quindi, lungi di portarsi un danno al Governo con gli otto chilometri in più, che adesso si farebbero deviando per *Lucera* la strada da *Sansevero* a *Foggia* si avrebbe di poi un'economia di 12 chilometri.

Vi sono dei movimenti di terra già fatti; lo sia, ma che perciò? Se debbasi riparare un danno già iniziato, non sarà giustizia ripararlo a tempo? Se è un vantaggio in sè il potere impedire di consumare un danno, e tanto si chiede, facciamo che la strada ferrata non sia un bene che si guardi da lontano e da non potersi profittare; facciamo che le strade ferrate siano una realtà per il commercio interno.

La voce non mi permette di proseguire e quindi mi taccio.

PRESIDENTE. L'onorevole *Susani* ha la parola.

SUSANI. Prego la Camera a voler considerare che si tratta oggi di fare una legge, non di sancire lo studio definitivo di una strada ferrata.

Premetto questo, perchè pare a me che, se noi volessimo nella legge stabilire le questioni del tracciato che furono testè sollevate, il ministro dei lavori pubblici non potrebbe accettare su questo terreno la discussione, e la Camera si trasformerebbe evidentemente in un Consiglio d'arte.

Ora io non penso che l'Assemblea legislativa abbia questa intenzione, e, quando pur lo volesse non lo potrebbe fare senza andare incontro a gravi inconvenienti.

Ad ogni modo osserverò che le ragioni addotte dall'onorevole preopinante, si ponno e devono far valere

2ª TORNATA DEL 7 AGOSTO

presso il ministro, prima ch'egli sancisca il piano definitivo dell'opera.

Io veramente credo che, volendo egli agevolare l'attuazione dell'idea che egli ritiene la più consentanea agl'interessi del paese, avrebbe meglio fatto a pigliar questa via.

Ad ogni modo, poichè la questione è stata sollevata, io mi limito semplicemente ad osservare che il tracciato da Termoli a Foggia sarà ulteriormente determinato, e se non potrà passar per Lucera, la ragione assai probabilmente, almeno a mio avviso, starà nell'essere Lucera in tale condizione di *altimetria* che renderebbe sconveniente il comprenderla direttamente nella linea.

Faccio osservare che la distanza da Lucera al tracciato, almeno qual è nella mia mente, non sarà ad ogni modo considerevole.

La ragione poi che fu detta dall'onorevole preopinante, il quale guardava a quel futuro che io desidero prossimo, di una linea che da Benevento, o almeno dalla regione di Benevento venga a Foggia, non potrebbe che difficilmente valere, imperocchè, se si dovesse passare proprio per Lucera, converrebbe stare sulle alture, che invece la strada di Termoli probabilmente lambirà.

Ma, ripeto, io non mi fermo a dire di ciò, perchè riconosco che, se questa legge ne conducesse a lunghe discussioni di questa natura, il ministro dei lavori pubblici non potrebbe accettarle, come egli non troverebbe ingegneri che lo potessero utilmente servire, se imponesse a loro norme così ristrette, come quelle che dipenderebbero da una legge in cui vi sarebbe prefinito per filo e per segno il tracciato quasi da chilometro a chilometro.

DE PEPPÒ. Debbo rispondere all'onorevole Susani che, niuna difficoltà artistica impedisce di portar la strada per Lucera, sia quella dell'Adriatico, sia la traversa da Benevento. Io non sono tecnico, ma ne ho le assicurazioni da uomini speciali, che hanno studiato il terreno. La domanda da me spiegata non è di un comune, ma di moltissimi, giusta le petizioni avanzate. Non pertanto debbo convenire che la Camera, senza studi pratici della topografia, non potrebbe pronunciarsi, nè il mio labbro sa chiedere ciò che la coscienza non sente; quindi io voleva e domando che la Camera raccomandandi al ministro dei lavori pubblici di far studiare, e che tenga presente Lucera nella doppia strada adriatica, e traversata da Benevento a Foggia.

PRESIDENTE. L'onorevole De Peppo non insiste perchè sia posto ai voti il suo emendamento, ma si limita a raccomandare al ministro dei lavori pubblici che negli studi del tracciato voglia far sì che s'abbia a tenere anche conto, se è possibile, di Lucera.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Non ho difficoltà di dichiarare che terrò conto della raccomandazione fatta dall'onorevole De Peppo; tuttavia non posso a meno di fare osservare che l'articolo del capitolo stabilisce che per le linee attualmente in corso di eseguitamento la società deve condurle a termine secondo

i progetti approvati; egli è perciò che conviene procedere cauti nel consentire a modificazioni, onde la società non possa mettere in campo ragioni o pretesti per ritardare i lavori.

Altro motivo per cui non posso consentire facilmente a modificazioni egli è che non conviene di toccare allo andamento generale di questa linea, che è destinata al grande transito commerciale, che soffrirebbe per ogni deviazione, poichè sarebbe un maggiore percorso. Tuttavia, non trattandosi che di studiare la questione e veder modo di fare quello che sarà possibile, non ho difficoltà d'impegnarmi.

PRESIDENTE. Non essendoci altra proposta sul n° 1, lo pongo ai voti.

ROGGHI. Propongo un'aggiunta al capoverso 1° dell'articolo 1, colla quale sia fatta facoltà ai concessionari di costruire una diramazione da Foggia a Manfredonia.

Ne esporrò le ragioni brevissimamente.

La Commissione aveva aggiunto nel suo primo progetto il tronco di Foggia a Manfredonia, ma sopravvenuta la proposta Bastogi, che per ragioni prevalenti credeva dover accettare, non ha più voluto metterne a repentaglio la sorte coll'aggiungere un tronco, che non era compreso nella prima proposta fatta dal concessionario agli azionisti. D'altra parte ha creduto che, essendo, nel suo parere, questa diramazione di Manfredonia di più facile e meno costosa costruzione, sarebbe tornata in vantaggio al concessionario; e che questo vantaggio non si poteva più acconsentire, quando s'era concesso che il sussidio fosse riportato da sedici milioni a venti.

Pure, levando via questo tronco, la Commissione ne riconosceva l'importanza, e non faceva che rinviarne ad altra e speciale legge la sua costruzione, che si sarebbe potuta fare, essa credeva, a condizioni meno onerose per lo Stato.

Ora io non domando che quella diramazione sia aggiunta alla legge, dimando solo che sia lasciata al concessionario facoltà di costruirla; su quest'aggiunta mi è tanto più necessario d'insistere che il ministro pei lavori pubblici ha detto ieri l'altro alcune parole che non possono non essere intese con dolore da quelle popolazioni.

Egli ha detto che il porto di Manfredonia è di poca, anzi nessuna importanza.

Sarà porto di poca importanza dirimpetto all'ideale che si sarà fatto d'un porto il ministro pei lavori pubblici, ma è certamente un porto di qualche importanza rispetto agli altri della costa adriatica; giacchè è quello di dove, dopo Barletta e Bari, si fa maggior commercio d'esportazione, e, dopo Bari sola, maggior commercio d'importazione che in qualsiasi altro dell'Adriatico.

Di Manfredonia infatti s'esportano tutti i *grani duri delle Puglie* che sommano ad un milione e mezzo di quintali, e tutte le lane di Capitanata che sommano a un 10,000 quintali; e sono le lane e i grani i maggiori prodotti di quei paesi.

D'altra parte Manfredonia è il porto del Gargano, distretto montuoso e fertile di produzioni svariatissime, nel quale quanto più spenderà in lavori pubblici lo Stato, tanto meno sarà costretto a spendervi in soldati e stipendi. Le spese che vi farà in istrade e in ogni altra costruzione saranno, ve l'assicuro, per lo Stato un'economia.

A ciò s'aggiunge che Manfredonia è la rada migliore dell'Adriatico, è la rada nella quale solo le navi da guerra si possono ricoverare lungo tutta quella costa, e per poco che il Governo spendesse a migliorare l'approdo, Manfredonia, anche sotto un punto di vista militare, diventerebbe di primaria importanza.

Queste ragioni, nelle quali potrei dilungarmi di molto, se non vedessi la Camera stanca, mi pare che bastino a mostrare che si debba ammettere l'aggiunta delle parole: *e con facoltà di una diramazione da Foggia a Manfredonia.*

Fo da ultimo osservare che la ragione che il ministro oppone alla costruzione di questo tronco, cioè che il costo chilometrico è minore di quello delle altre, e si può quindi costruire a migliori patti, non regge, giacchè non è punto vero che il territorio a percorrere sia al tutto spianato e che non vi sia bisogno che di porre giù le rotaie di ferro. I terreni a poca distanza sono paludosi, epperò abbisognano di opere d'arte perchè la strada vi si assetti.

Nè è migliore l'altra sua ragione che da Napoli a Manfredonia non ci sia vantaggio che di soli 10 chilometri dirimpetto della linea da Napoli a Barletta. Senza parlare che quando solo fatto il tronco da Benevento per Lucera e Foggia s'otterrebbe il più breve tragitto tra l'Adriatico ed il Tirreno, quando ci fosse modo di giungere per strade ferrate a Manfredonia, senza, dico, accennar questo che è chiaro, tutti sanno che da Foggia a Barletta vi sono 74 chilometri, e da Foggia a Manfredonia 43, cosicchè il vantaggio anche ora è di 31 chilometri e non di soli 10, come il ministro ha detto.

Io non voglio trattenere più oltre la Camera, ma son sicuro che conoscendo l'importanza e l'utilità della posizione di Manfredonia, non potrà non acconsentire ad aggiungere alle altre linee il tronco di soli 43 chilometri da Foggia a Manfredonia.

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

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Mi rincrescerebbe moltissimo se in una precedente seduta in proposito del porto di Manfredonia avessi detto cose le quali potessero spiacere a quelle popolazioni.

Io ho detto che non poteva accettare l'aggiunta del tronco da Foggia a Manfredonia per non imporre un onere troppo grave alle finanze dello Stato.

Ho poi detto del porto di Manfredonia quello che è verità; cioè che non vi si fa un grande commercio marittimo. Del resto esporrò le cifre.

Quando ho veduto nel progetto della Commissione il porto di Manfredonia, lo dico francamente, io sono

rimasto un po' sorpreso come se avessi preso intorno a quel porto ed a quella diramazione un abbaglio, grave, e mi sono rivolto al direttore delle strade ferrate napoletane per avere qualche notizia; e tra le notizie datemi vi è questa; che non vi è nemmeno una sola vettura corriera tra Foggia e Manfredonia che faccia il servizio periodico.

BONGHI. Ora l'intendo bene, vi viaggiano a piedi i briganti.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ma se vi fossero stati questi movimenti vi sarebbero stati prima le diligenze e i velociferi, invece, se si vuol andare da Foggia a Manfredonia, bisogna noleggiare un veicolo qualunque. Questo è segno che non vi è grande movimento commerciale, e che la linea non avrebbe introiti.

Quanto al costo non mi ha mai detto l'ispettore che non ci sia altro che da mettere le rotaie, nè io dissi mai tanto; mi ha detto che sarebbe la linea che costa meno in confronto delle altre; che il paese, se non è perfettamente piano, non presenta grandissime difficoltà, e che con 100 mila lire al chilometro ce n'è a sufficienza per costrurre questa linea.

Ma quale sarebbe la conseguenza di questa speculazione che vorrebbe fare l'onorevole Bonghi col suo emendamento? Ne verrebbe la conseguenza che per un tronco che costerebbe quattro milioni circa lo Stato guarentirebbe l'inezia di 1,160,000 lire di prodotto brutto chilometrico.

E per le finanze dello Stato le conseguenze sarebbero queste. Quando si voglia valutare molto il movimento di questo porto supponendo anche che vi dia tre o quattro mila lire oltre le spese di esercizio che sarebbe già troppo, lo Stato avrà sempre una perdita di almeno 800 mila lire all'anno.

Questo è il bell'emendamento che la Commissione vorrebbe introdurre.

Una voce. L'ha abbandonato.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. L'onorevole Bonghi vuol rimetterlo. Ma io dico che si renderebbe un cattivo servizio allo Stato. Del resto questo porto di Manfredonia ha naturalmente la sua importanza, ma che movimento c'è? Ci sono le statistiche che danno un movimento di 1900 tonnellate, statistica stampata nel 1860 che l'onorevole Bonghi conosce sicuramente, perchè è un bellissimo lavoro. Ora si faccia il conto che cosa possa produrre un movimento di 1900 tonnellate, trasportate a 40 al chilometro di lunghezza, anche tassando a 15 centesimi per tonnellata, e vedrassi che è un'assai piccola cosa.

Io mi limito a queste spiegazioni e prego la Camera a voler respingere la proposta Bonghi.

BONGHI. Domando la parola.

La statistica citata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici è di anni nei quali era proibita l'estrazione dei grani nel regno delle Due Sicilie...

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. È del 1860.

BONGHI. Appunto in essa non si è potuto tener calcolo di tutto il commercio d'esportazione dei grani duri

2^a TORNATA DEL 7 AGOSTO

che si fa nelle Puglie per Manfredonia. Prendo quella degli anni in cui l'estrazione non era proibita, e vedrà come è cento volte tanta ed anche più.

Io potrei, ma non voglio rispondere al ministro dei lavori pubblici nel resto. Quanto a me, se anche la Camera non accetta ora il mio emendamento, sono sicuro che prima che la strada ferrata sia giunta a Foggia, la presente società concessionaria o un'altra avrà chiesto al Governo di costruire la diramazione da Foggia a Manfredonia; tanto per loro sono sicuramente erronee le informazioni sul cui fondamento rigetto ora la mia proposta.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ma allora io vorrei che ella mi desse un'altra statistica da cui il Ministero potesse prendere notizia del movimento commerciale. Io ho presa quella pubblicata nel 1860, che è la più recente che esista, e credo essermi servito della sola fonte autorevole di cui potessi valermi.

BIXIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parli.

BIXIO. Io voglio semplicemente fare qualche osservazione su quanto ebbe a dire testè l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno all'importanza della rada di Manfredonia.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ho ammesso che come rada è importantissima.

BIXIO. Allora non ho più nulla a dire.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti la proposta dell'onorevole Bonghi, la quale consiste nell'aggiungere al numero 1 di questo articolo le parole: « con facoltà di diramazione da Foggia a Manfredonia. »

(Non è approvata.)

« Numero 2. Una linea da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno. »

A questo numero non fu proposto alcun emendamento.

CATUCCI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parli.

CATUCCI. Io non propongo veramente un emendamento; farò prima una brevissima osservazione per avere dilucidazioni dalla Commissione, e poi, ove la Commissione non mi abbia persuaso, proporrò un emendamento. La domanda sarebbe così formulata: perchè la linea deve percorrere da Foggia a Napoli per Ascoli, Eboli e Salerno, e non invece da Napoli a Salerno, e da Salerno ad Eboli? Da Eboli poi non dovrebbe tracciarsi la linea per Conza, ma sibbene per Basilicata, da dove si andrebbe a Taranto, e verso le Calabrie.

Bisogna por mente che da Napoli per Ascoli ed Eboli si forma una linea estremamente lunga, quindi esige una spesa ingente. Oltre a ciò è da osservarsi che da Napoli ad Eboli non vi sono città, non paesi, ma piccoli villaggi, il che dimostra il poco vantaggio innanzi ad una spesa immensa.

Io dico, o signori, queste cose con la guida della logica, poichè, vi confesso, mi dichiaro in queste materie incompetente; è perciò che prego caldamente la Commissione a convincermi sulla posizione vera delle cose

in giustificazione del numero secondo dell'articolo primo della legge che discutiamo.

SUSANI. Ho chiesto la parola per dare alcune spiegazioni all'onorevole preopinante.

Io dirò una volta per tutte, a fine di non annoiare la Camera, che la Commissione ha preso per valida, ed era nel suo dovere, la precedente votazione della Camera.

Non si tratta mica di un voto del Parlamento dato da altri deputati e in altra Sessione.

Erano i medesimi deputati che nella medesima Sessione erano chiamati a rivotare su di questo argomento. La Commissione avrebbe fatto torto alla Camera se avesse creduto di non pigliare per buona la precedente deliberazione.

Io credo di più che vi fossero delle ragioni di lavori già fatti, sebbene, in quanto a questi, io veramente consentirei che si potesse passar sopra; imperocchè, io, il quale giustifico la Commissione nel suo operato, io credo che se la rete non fosse stata studiata e fosse da studiare, avrebbe ragione l'onorevole Catucci e quelli i quali credono che, portata la linea da Eboli verso il passo di Conza, convenisse farla congiungere a Taranto.

Veramente credo che quel tracciato sarebbe stato più utile a quelle popolazioni, e credo che in questo caso si sarebbe vantaggiosamente sostituita la traversa di Termoli per Benevento a Napoli alla traversa di Conza. Ma poichè ora siamo nella condizione di volere innanzitutto le strade di ferro, prego i deputati delle provincie meridionali a permettere che io ricordi a loro un tristissimo esempio avvenuto nella Lombardia, dove per essersi discusso 20 anni sulla direzione che doveva avere la linea da Milano a Brescia, siamo rimasti 20 anni senza potere andare direttamente in ferrovia da Milano a Venezia, e notate bene quel che ci abbiamo guadagnato: ci abbiamo guadagnato che finalmente siamo stati costretti di arrivare a quel tracciato che di tutti i possibili era il più dannoso al paese. Dunque accettate quella ferrovia che ha la migliore probabilità che si faccia, abbiate fede nell'avvenire, nello sviluppo del benessere materiale di quelle popolazioni; allora avrete i tronchi secondari, allora, non temete, gli interessi locali varranno ad imporne e al Governo e al Parlamento; ma intanto, per carità del paese, non tardate ad adottare una buona volta quella base sulla quale si potrà operare con fatti e non con parole; per questo la Commissione non ha creduto di dover deviare dal tracciato di massima, che in generale era già stato sancito. (*Bravo! Bene!*)

ARGENTINO. Io avrei alcune osservazioni a fare a proposito dell'emendamento Catucci, ma siccome le spiegazioni date dall'onorevole Susani pare che abbiano soddisfatto interamente la Camera, così io crederei di non fermarmi molto sopra questa questione.

Se però la Camera me lo consente, onde mettere termine a questa questione... (*No! no!*)

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura.

ARGENTINO. Se la Camera vuol passare ai voti, io propongo la chiusura della discussione. (*Si! sì! — Bravo!*)

PRESIDENTE. Se non c'è opposizione sull'articolo 2, si intenderà approvato.

(È approvato.)

Siamo al numero 3: « Una linea da Ceprano a Pescara. » A questo numero 3 vi ha un emendamento proposto dall'onorevole Lanciano così concepito:

« Tenendosi sulla sponda destra del fiume per congiungere la città di Chieti quanto più è possibile con Celano. »

L'onorevole Lanciano ha la parola per isviluppare il suo emendamento.

SUSANI. Domando la parola per dare una spiegazione, la quale spero possa abbreviare di molto la discussione di questa proposta.

La Commissione ha avuto in mano parecchie petizioni, le quali si riferiscono alla domanda cui mira di dar sostanza l'emendamento proposto dall'onorevole Lanciano.

La Commissione ha avuto anche a proposito di questa linea altre considerazioni a fare, specialmente per ciò che concerne la domanda d'Aquila e degli abitanti dei dintorni d'Aquila, i quali vorrebbero che la differenza di livello che dovrebbe essere vinta passando per Solmona fosse invece vinta facendo girare la strada dalla parte d'Aquila.

La Commissione si è persuasa che il tenersi sulla destra del Pescara, per modo da accostarsi il più possibile a Chieti, è richiesto imperiosamente dalla convenienza del tracciato, dalla convenienza dell'esercizio, la Commissione ha verificato che il Governo si era prima di tutti persuaso di questa verità, e che intende di soddisfare a questo desiderio. La Commissione però non ha potuto far qui il preciso tracciato per quelle medesime ragioni che io esponeva a proposito di Nocera.

Signori, non possiamo discutere un lavoro definitivo, gli studi definitivi non ci saranno che fra un anno. Si raccomandandi dunque l'onorevole proponente al Governo perchè s'abbia riguardo ai legittimi desiderii di quel paese, e quando questi legittimi desiderii siano conformi ai veri interessi ed ai veri bisogni di quel paese, io credo che il Governo nazionale non avrà bisogno che gli si raccomandino di più. Si abbandoni la cosa al giudizio degli uomini tecnici. Così fa, così deve fare, io credo un'Assemblea legislativa.

PRESIDENTE. Il deputato Lanciano ha facoltà di parlare.

RICCIARDI. Domando la parola per una mozione d'ordine. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Il deputato Lanciano ha proposto un emendamento; ha diritto di svolgerlo; così vuole il regolamento.

RICCIARDI. Per risparmiare tempo... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Per risparmiare tempo lasci che il deputato Lanciano svolga il suo emendamento. (*Urtà*)

LANCIANO. L'onorevole Susani disse che gli studi

sulla linea da Ceprano a Pescara non erano ancora fatti; io posso assicurare che questi studi, almeno sul tratto che corre tra Pescara e Popoli, esistono, e che in realtà si viene luminosamente a dimostrare che la questione si deve risolvere in senso favorevole alla città di Chieti, cioè nel senso del mio emendamento.

È tanto è vero che questi studi esistono, che sono stati eseguiti da un egregio ingegnere del genio civile, signor Losi, anzi posso assicurare che a quest'ora i lavori sarebbero stati intrapresi sulla sponda destra del fiume Pescara, se circostanze accidentali non avessero influito a farli ritardare.

Per altro io non pretendo l'impossibile, che, cioè, questa ferrovia raggiunga la città di Chieti sul vertice del colle ove è sita, dico soltanto che deve correre nella sottoposta pianura.

Propongo per conseguenza che la linea, muovendo da Pescara, debba correre la sponda destra del fiume ed accostare il più che sia possibile la città di Chieti; questo è il senso del mio emendamento.

Fo da ultimo riflettere che, quantunque il voto della Commissione sia stato favorevole, tuttavia il suo desiderio non è stato precisato appunto perchè si trovava nella credenza che gli studi che dovevano fornire i dati necessari non esistessero.

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dare qualche schiarimento in proposito.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Vi sono state istanze molte intorno al tracciato della linea da Pescara a Popoli, e più specialmente del municipio di Chieti, il quale voleva che il Governo facesse procedere a studi. Io invece aveva dato incarico al delegato del municipio di fare istanza alla città stessa di prendere l'iniziativa, fare gli studi necessari, e poi venire con una esposizione ragionata della condizione delle vicinanze di Chieti a dimostrare in qual modo si potesse meglio avvicinare il tracciato alla città.

Malgrado ciò, ho acconsentito a che si facessero gli studi. Siccome però non vi è nulla di urgente, a questo riguardo, perchè il tronco non può essere così presto intrapreso, io prego l'onorevole Lanciano di lasciare che questa questione sia meglio studiata dal Governo.

PRESIDENTE. Si acqueta l'onorevole Lanciano a questa dichiarazione?

LANCIANO. Io prendo atto delle dichiarazioni del signor ministro, e ringraziandone lo ritiro la mia proposta.

MANDOJ-ALBANESE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su che?

MANDOJ-ALBANESE. Sulla proposta Lanciano.

PRESIDENTE. Ma se l'ha ritirata!

MANDOJ-ALBANESE. Io la riprendo.

PRESIDENTE. Allora do la parola sull'ordine della discussione all'onorevole Ricciardi.

RICCIARDI. Io credo che, se procediamo di questo passo nella discussione, non ne usciremo mai più. Io propongo che tutti coloro che hanno emendamenti da proporre li rimettano alla Commissione, la quale, o do-

2ª TORNATA DEL 7 AGOSTO

mattina o nella seduta del pomeriggio, potranno riferire su di essi. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Mi pare che con questo sistema non guadagneremo tempo, perchè sarà così perduta tutta la seduta d'oggi.

RICCIARDI. Noi abbiamo altri progetti di legge che possiamo discutere e votare.

Domani si discuteranno i vari emendamenti...

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

RICCIARDI... e così guadagneremo un tempo prezioso. Del resto, come è possibile che la Camera decida su due piedi intorno ad emendamenti gravissimi? L'onorevole De Peppo è venuto a proporci un tronco che allunga la strada di otto chilometri, il che cagionerebbe una spesa considerevole; l'onorevole Bonghi ha proposto un tronco da Foggia a Manfredonia, e l'onorevole Lanciano un altro da Pescara a Chieti.

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Ma li han ritirati.

RICCIARDI. È dunque impossibile che la Camera si pronuncii così all'improvviso. Sono cose gravissime; bisogna darci almeno ventiquattro ore di tempo.

Per conseguenza, io propongo che tutti gli emendamenti siano rimessi alla Commissione, ed intanto si passi alla discussione di altri progetti di legge.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Peruzzi per una mozione d'ordine.

PERUZZI. Io proporrei un'altra mozione d'ordine; e sarebbe la chiusura di questa discussione e la questione pregiudiziale su questi vari emendamenti, passando alla votazione dell'articolo qual è proposto.

Mi spiace di venire con questa mozione a troncare la discussione, giacchè amo sempre che le discussioni si sviluppino, ma allora che io credo che possano condurre ad un utile risultato.

Ora, o signori, io domando che ognuno esamini se una discussione di questo genere possa condurre a ciò. Egli è evidente che ognuno degli onorevoli i quali credono di proporre modificazioni ai tracciati esistenti...

MELCHIORRE. Domando la parola.

PERUZZI... viene qui a sostenere il tracciato che preferisce esponendo quegli argomenti che ha tratti dalla cognizione delle condizioni locali o da informazioni avute. Ma domando io se la Camera, in mezzo a tanti emendamenti che, per lo più, reciprocamente si escludono, potrebbe ad un tratto pronunziare un giudizio. Io credo che noi non abbiamo in nessun modo gli elementi per pronunziare questo giudizio.

Invece la proposta che ci sta sott'occhio è il risultato di studi fatti da molto tempo, ed elaborati negli uffici governativi a ciò espressamente destinati, elaborati dal ministro dei lavori pubblici, i quali naturalmente, prima di presentarvi questo progetto, vi ha portata tutta quella maggior attenzione che per lui si poteva; è stata esaminata da una Commissione, e la Camera l'ha avuto sott'occhio per molto tempo.

E poi, che cosa vogliamo con questa legge? Vogliamo principalmente dotare le provincie meridionali

di strade che le mettano in comunicazione con le altre provincie che costituiscono il regno d'Italia, e vogliamo dotarle di quest'immenso beneficio al più presto possibile.

Ora, supponiamo anche che vi fosse qualche miglioramento da fare in questi tracciati, che sono il risultato dei ricordati studi; ma io vi domando, o signori, ci sarà forse preclusa la via di farlo nell'avvenire? No certamente.

Esaminate tutte le reti di strade ferrate dei vari paesi di Europa: dappertutto voi troverete che vi sono delle mende, mende delle quali alcune sono universalmente riconosciute giuste, mentre altre danno luogo a discussioni che naturalmente non termineranno mai. Ma questi errori si possono correggere cogli sviluppi successivi.

Gli Stati che pei primi si sono decisi a fare una rete principale di strade ferrate hanno acquistato tanto di prosperità, che hanno potuto sviluppare queste reti, per guisa che l'Inghilterra, dopo tanti anni dedicati alla costruzione di strade ferrate, nell'anno decorso ne fece votare dal Parlamento tante quante in nessuna Sessione parlamentare ne erano state votate avanti.

In conseguenza, signori, io credo che, se noi proseguiremo in questa discussione, arriveremo a questo risultato: che adotteremo probabilmente qualche modificazione, senza una sufficiente cognizione, per avere la certezza di avere adottato il meglio, e che in ogni caso, per evitare il pericolo incerto di fare meno bene, cadremo nel pericolo certo di ritardare un risultato il quale, quand'anche non sia il più perfetto sarà certamente quello che risponderà ai bisogni attuali di quelle provincie e dell'Italia. (*Bravo!*)

Per questo prego la Camera di passare alla chiusura e di deliberare intorno all'articolo della Commissione.

Sono certissimo, pel resto, che il ministro dei lavori pubblici, quando abbia sotto gli occhi tutte le proposte che sono state svolte in questa tornata, si farà un dovere di farne argomento di studi, e di farne argomento di progetti di legge quando le condizioni dell'industria e del credito pubblico e privato lo permetteranno. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Il deputato Melchiorre ha la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

MELCHIORRE. Io non voglio abusare dell'impazienza nella quale parmi la Camera con ragione si trovi, perchè io ho bisogno delle sua indulgenza.

Io non sono soddisfatto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, in quanto concernono la questione se la ferrovia che da Pescara deve condursi a Ceprano debba passare nella sponda sinistra o destra del fiume di tal nome per avvicinarsi alla città di Chieti. Non sono soddisfatto di quanto si è ora detto dall'onorevole Peruzzi, che certamente dev'essere nella piena conoscenza di tutto quello che fu eseguito, intorno gli studi compiuti sulla convenienza del passaggio della strada ferrata in esame sulla sponda destra della Pescara, dappoichè furono ordinati dal Governo quando

egli reggeva il Ministero dei lavori pubblici, ed il Governo per questi studi ha speso una ingente somma.

Ora domando: questi denari furono inutilmente spesi? E quando si spendevano si mirò ad uno scopo? E questo scopo è stato raggiunto? Ora, se sia stato raggiunto si dichiara con termini chiari e precisi, perchè cessino una volta le equivocazioni: le equivocazioni, signori, producono il malcontento, alimentano le passioni di partiti (*Rumori*) ed in certo modo possono produrre conseguenze serie, qualora a tempo non si dica nettamente quel che si vuol fare e disporre.

La città di Chieti piange ancora... (*Rumori prolungati*)

PRESIDENTE. Stia nei limiti della mozione d'ordine.

MELCHIORRE. Precisamente, ritorno all'argomento.

Domando che non s'introduca un emendamento che alteri l'armonia della convenzione che oggi si discute, avvegnachè alterata la convenzione, si esige il consenso di colui col quale la convenzione è stata già formata. Per lo che, se la Camera si persuade che il Governo ha speso un tesoro per questi studi, già ultimati ed aventi risultamenti favorevoli al mio assunto, è nel suo diritto di raccomandare ai concessionari che non sieno inutili queste spese, come, per esempio, in questo caso prescrivendo che la ferrovia in discorso corra sulla sponda destra della Pescara per avvicinarsi a Chieti; e così sarà conseguito nel fatto e raggiunto lo scopo che si ebbe in mira quando furono ordinati siffatti studi tecnici, e sarà data infine giusta soddisfazione a Chieti, che credo utile e legittima, imperocchè le ferrovie, quanto più si avvicinano alle città popolate, tanto maggior utile possono portare allo Stato, alle popolazioni, ed ai concessionari incalcolabili vantaggi.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Jacini sulla mozione d'ordine.

JACINI. Io convergo pienamente nelle idee esposte dall'onorevole Peruzzi, compresa la questione pregiudiziale da lui sollevata. Prima che si voti la questione pregiudiziale vorrei però fare una semplicissima osservazione sull'alinea 4, osservazione la quale non si riferirebbe menomamente ai tracciati.

PRESIDENTE. Permetta, bisogna che ci atteniamo per ora alla mozione d'ordine, per vedere se la Camera vuole approvarla o no.

L'onorevole Michellini ha la parola sulla mozione d'ordine.

MICHELINI. Intendo appoggiare, e in certa guisa modificare, la questione pregiudiziale mossa dall'onorevole Peruzzi.

Io credo con lui che la Camera debba respingere tutte queste proposte che ci piovono addosso.

Noi entriamo in una via riprovevolissima e piena di triboli.

Ogni città vuole avere una strada ferrata che le passi vicino; ogni deputato rappresentante di quella città si fa patrocinatore di queste ingiuste pretese. Così i deputati si fanno sollecitatori, donde può venire nocimento alla loro indipendenza.

Ora, se può essere utile all'Italia che si costruiscano ferrovie da Ancona ad Otranto, da Foggia a Napoli, ed anche da Pescara a Ceprano, poco importa per certo all'Italia che quelle strade passino per questa o per quell'altra città di poca importanza. Dunque il danaro dei contribuenti di tutta l'Italia non deve essere speso che a vantaggio dell'Italia intiera. Che se quelle tali città che desiderano di avere una stazione di strada ferrata hanno una reale importanza per popolazione, industria o commercio, oh! allora stiano sicure che alle compagnie costruttrici converrà di fare le necessarie deviazioni per approfittare del movimento che da quelle città deve venire alla ferrovia. In nessun caso adunque la Camera deve far buon viso alle molte ed intempestive domande dalle quali è assalita, e che troppo sanno di spirito municipale.

Laonde appoggio questa questione pregiudiziale del deputato Peruzzi non solamente per le ragioni da lui addotte, ma per quelle soprattutto che ho esposte.

PRESIDENTE. L'onorevole Leardi propone l'ordine del giorno sulla proposta degli onorevoli Peruzzi e Ricciardi, e chiede che si continui la discussione sull'intero articolo.

VALERIO. Chiedo di parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. L'onorevole Valerio ha facoltà di parlare contro questa proposta.

VALERIO. Prego la Camera di ritenere che, accettando la chiusura, noi verremmo a votare sopra cose che non si sono non solo abbastanza studiate, ma neppure accennate.

Io intendo di fare una proposta al numero 4 di questo articolo 1, la quale riguarda una materia affatto nuova a codesta discussione, nuova affatto a questo Parlamento; una materia sulla quale si è già un'altra volta disposto con legge del Parlamento subalpino. E si tratterebbe ora di derogare a quella legge senza neppure voler sentire di che si tratti? È impossibile che la Camera voglia far cosa consimile, nè a termini del regolamento potrebbe farlo.

Credo che l'idea che ha mosso l'onorevole Peruzzi, l'onorevole Mancini e l'onorevole Michellini e far questa proposta pregiudiziale sia giustissima, ma sono di quelle proposte generali che possono portare ad errori nell'applicazione, possono condurci a delle gravi ingiustizie.

Io capisco benissimo che la Camera, che molti deputati possono essere stanchi, possono essere stupefatti della prolungata discussione, possano desiderare ardentemente di vederla finita con delle proposte che ci sono presentate finora con veste troppo municipale. Ma ciò non deve condurci ad impedire la via a proposte non sentite e non note pur anco.

Chi ha fatto questa proposta è certamente stato mosso da buona intenzione, ma il risultato pratico non può non riuscire contrario ad ogni maniera di giustizia.

Domando adunque alla Camera di non accettare la proposta di chiusura, e dichiaro che a proposito del quarto numero di questo articolo 1 mi rimane a fare

una essenziale proposta, la quale ha per oggetto di non lasciare che con un voto d'oggi la Camera disfaccia quanto venne stabilito con legge dal Parlamento subalpino dopo ampia e speciale discussione; di non lasciare che con un voto dato senza discussione non vengasi oggi a recar detrimento alle finanze dello Stato, ed un'ingiustizia a numerose ed eccellenti popolazioni.

Voci. Ai voti! voti!

PERUZZI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PERUZZI. Non è per essere *stufo* di questa discussione che io ho fatto la proposizione che ho avuto l'onore di sottoporre all'esame di questa Camera. Un simile motivo non potrebbe mai indurmi a fare una proposizione qualsivoglia in quest'Assemblea.

Il motivo che mi ha indotto a fare questa proposizione è unicamente quello della profonda convinzione che ho che una discussione di questo genere non potrebbe mai condurre a buoni risultati.

MANCINI. Chiedo di parlare per la posizione della questione.

Voci. Ai voti! ai voti!

MANCINI. Bisogna porre la questione. (*Rumori*)

Voci da tutte le parti. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La questione, come venne proposta dall'onorevole Peruzzi, è questa: che si chiuda la discussione sopra l'intero articolo 1 senza far luogo ad altre discussioni di emendamenti.

MANCINI. Io chiedo di parlare per sapere... (*Rumori*)

Grida fragorose. Ai voti! ai voti!

MANCINI... l'ultimo alinea.

Grida generali. Ai voti! ai voti! Basta! Ha già parlato!

VALERIO. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento. (*Rumori — No! no!*)

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Mi permetta la Camera: con qualche osservazione credo di poter dissipare quest'allarme, che mi pare sia sorto.

Io divido pienamente l'idea dell'onorevole deputato Peruzzi, non credo che convenga portare qui aggiunte di nuove linee, modificazioni, che sarebbero complicazioni di una legge, la quale è stata, a mio avviso, abbastanza studiata, e per di più non può modificarsi, se non si modifica nel tempo stesso una convenzione bilaterale.

Ma a parte questo, siccome la Camera ha cominciato a discutere, non l'intero articolo in complesso, ma le diverse parti di cui esso si compone, sarebbe un far torto a chi ha una qualche idea da esporre sopra alcuno di questi alinea, il chiudere ora la discussione.

Per esempio, il Ministero non accetta assolutamente l'aggiunta della Commissione che dà il diritto di sostituire la linea di Termoli alla linea...

SUSANI. La Commissione la ritira.

DEPRETIS ministro per i lavori pubblici. Se la Commissione la ritira, il Ministero non ha più nulla a dire, perchè sull'altra linea non si è ancora discusso.

Dunque io pregherei l'onorevole presidente di mettere ai voti l'articolo per divisione, onde risparmiare tempo ed evitare le quistioni sopra l'ordine della discussione che ci hanno fatto perdere tanto tempo.

PRESIDENTE. Ma abbiamo fatto sempre così.

PERUZZI. Chiedo la parola per modificare la mia proposizione.

Siccome finora la discussione è limitata ai numeri 1, 2 e 3 di questo articolo, e che nel resto non è neppure stata ancora pregustata la questione, così limiterò la mia proposta a questi tre numeri.

PRESIDENTE. I due primi sono già stati votati, non rimane che il terzo.

Metto ai voti il numero 3.

(È approvato.)

« Numero 4. Una linea da Voghera a Pavia, e finalmente una linea da Pavia a Brescia per Cremona. »

Su questo numero la parola spetta all'onorevole Jacini.

JACINI. All'alinea 4 di quest'articolo io credo indispensabile un'aggiunta la quale dovrebbe essere espressa colle seguenti parole: *Salve per quest'ultima i diritti della compagnia delle ferrovie lombarde e centrale italiana*, contenuti nel capitolato annesso alla legge 6 luglio 1860.

Nel capitolato annesso alla legge del 6 luglio 1860, vi sono già diritti acquisiti a favore della compagnia lombarda; vi ha un diritto di prelazione...

SUSANI. C'è già.

PRESIDENTE. Non interrompano.

JACINI. Questo diritto di prelazione inoltre, al quale non osta che abbia fatto allusione l'articolo 9 della proposta Bastogi, lo trovo formulato nel capitolato annesso alla legge 6 luglio 1860 nel seguente modo:

« Art. 18. Qualora il Governo decidesse di costruire e di mettere in esercizio nuove linee in Lombardia avrà l'obbligo di offrirne la concessione alla società, nè potrà procedere alla concessione della detta linea se non nel caso in cui la società avrà lasciato trascorrere il termine di quattro mesi senza accettare formalmente l'offerta di concessione. »

Dunque io credo che sia assolutamente indispensabile di far cenno esplicitamente di questo diritto che fu conferito da una legge alla società lombarda.

Io quindi proporrei, ripeto, la seguente aggiunta:

« Salvo per quest'ultima, i diritti della compagnia lombarda e centrale italiana contenuti nel capitolato annesso alla legge 6 luglio 1860. »

PRESIDENTE. L'onorevole allievi parla sulla proposta dell'onorevole Jacini?

ALLIEVI. Io parlo in favore della prelazione delle strade ferrate lombarde. La mia questione vi ha qualche legame, ma non è quella proposta dell'onorevole Jacini.

JACINI. La mia proposta è la constatazione di un diritto.

PRESIDENTE. Favorisca di mandarmi scritta la sua proposta. Intanto può rispondere il relatore.

TREZZI, relatore. Io faccio osservare all'onorevole

Jacini che vi è la disposizione contenuta all'articolo 16, la quale fa salvo il diritto di prelazione, poichè esso dice:

« Art. 16. Quando la società delle strade ferrate lombarde eserciti il suo diritto di prelazione sulla linea da Pavia per Cremona a Brescia, il concessionario e per esso la nuova società costruiranno ed eserciteranno senza garanzia la linea da Voghera a Pavia. »

« Poi vi è ancora l'articolo 9.

PRESIDENTE. La proposta Jacini sarebbe di aggiungere le seguenti parole:

« Salvo per quest'ultima i diritti della compagnia delle ferrovie lombarde e centrale italiana, contenuti nel capitolato annesso alla legge 6 luglio 1860. »

VALERIO. Ma vi è l'articolo 9 che dice questo.

JACINI. Non è lo stesso.

TREZZI, relatore. Ecco, l'articolo 9 dice:

« Per rispetto alla linea da Brescia a Pavia è riservata la prelazione a favore della società delle strade lombarde e dell'Italia centrale, portata dal capitolato annesso alla legge dell'8 luglio 1860. »

JACINI. Ma questa è un'altra cosa, ed io credo di dovere insistere nella mia proposta. Altrimenti vi sarebbero due leggi in assoluta contraddizione l'una coll'altra. Una di queste leggi direbbe che *non si potrà procedere ad una concessione di linee in Lombardia se non nel caso in cui la società avrà lasciato trascorrere il termine*; la nuova legge invece direbbe in modo assoluto che *è accordata la concessione alla compagnia Bastogi*. Se non altro nella forma è assolutamente indispensabile che le parole *salvi i diritti*, ecc., abbiamo la loro sede nell'articolo 1 della nuova legge, perchè non basta che tali diritti rimangano solo indirettamente indicati all'articolo 16.

PRESIDENTE. L'onorevole Allievi intende parlare su questa questione?

ALLIEVI. No.

PRESIDENTE. Pongo ai voti quest'aggiunta dell'onorevole Jacini, cioè che si aggiungano al numero 4 le seguenti parole:

« Salvo per quest'ultima i diritti della compagnia delle ferrovie lombarde e centrale italiana, contenuti nel capitolato annesso alla legge 6 luglio 1860. »

(L'aggiunta è approvata.)

SUSANI. Propongo la soppressione dell'articolo 9.

PRESIDENTE. Quando saremo all'articolo 9, ne proporrà la soppressione.

A questo stesso numero 4 evvi un emendamento del deputato Valerio così concepito:

« Una linea da Voghera o da Casteggio a Pavia, finalmente una linea da Pavia a Brescia per Cremona. »

La parola spetta al deputato Valerio.

ALLIEVI. Aveva domandato la parola.

PRESIDENTE. Ella era iscritto e le ho chiesto se parlava sulla stessa questione e mi ha risposto di no.

VALERIO. Signori, la linea che da Pavia deve innestarsi sopra la ferrovia emiliana per trasmettere pella

via più breve il commercio di Genova alla Lombardia fu un'altra volta oggetto delle discussioni del Parlamento subalpino.

In quella circostanza non si dubitò menomamente che la migliore diramazione della ferrovia emiliana alla città di Pavia fosse quella che seguisse la traccia della strada da secoli esercitata, cioè quella che da Casteggio e Mezzanacorti va a Pavia.

Si viene oggi a riproporre lo stesso tracciato, se non che si propone che, invece di condurre questa linea a Casteggio, si conduca a Voghera.

Dirò brevemente le ragioni per cui persisto nel credere vera la sentenza in cui venne già altra volta il Parlamento subalpino, quando cioè colla legge del 23 luglio 1854 dichiarava che doveva questa linea partire da Casteggio.

Le ragioni sono semplicissime. Da Casteggio a Voghera avete circa nove chilometri; una linea che, passando a Mezzanacorti, il Po, si diriga a Voghera, abbrevia la strada, a mio avviso, di due chilometri, all'avviso di quelli più favorevoli alla direzione a Voghera di tre chilometri.

Ebbene, signori, badate in qual terreno economico si va: facendo nove chilometri di più di strada, dei quali cinque chilometri cadono nella zona soggetta alle alte piene del Po; e quelli che conoscono la valle del Po in quel sito possono rendersi ragione del costo di una linea in tal condizione; facendo, dico, nove chilometri di più di strada, di cui cinque chilometri cadono sulla zona sommergibile della valle del Po si viene a risparmiare, poniamo, anche tre chilometri di strada.

Ora la spesa che occorre per fare quella nuova linea non costerà sempre un interesse di molto superiore a quel valore che può essere rappresentato dall'accorciamento di tre chilometri di strada, qualunque sia il prodotto di questa strada?

La nuova linea non si potrà fare certo senza una spesa di almeno due milioni: ritenga la Camera che occorre di percorrere la zona sommergibile del Po per lunga estensione, che occorre un ponte sulla Staffora, perchè altrimenti se si volesse usare l'antico ponte, i tre chilometri si ridurrebbero ad uno e mezzo, e questi due milioni rappresentano certamente un peso annuo di almeno cento quaranta migliaia di lire. Or bene, supponiamo anche che quella linea possa gettare 30, 35 o 40 mila lire, i tre chilometri possono valutarsi a un prodotto annuo di 90, di 100 o di 120 mila lire: ponete a confronto a queste due cifre; supponete che si faccia la spesa della nuova linea per risparmiare i tre chilometri; e voi vedete che si riesce a spendere annualmente lire 140,000 per risparmiarne 90 o 100 mila; che si riesce a gettare in pura perdita una somma annua di cinquanta o di quaranta migliaia di lire.

Signori, io non vi domando di risolvere la questione oggi: non vi chiedo che la Camera oggi mantenendo quello che ha già decretato altra volta il Parlamento subalpino dichiarare che la nuova linea vada a Casteggio; io vi domando solamente che lasciate impregiudicata

questa grave questione ; se ne rimetta la soluzione agli studi tecnici ed economici che siano per farsi all'atto dell'esecuzione. Notate che tanto la società concessionaria quanto il Governo hanno entrambi molto interesse a risolvere bene questa questione. Il Governo lo ha gravissimo nel conservare per nove chilometri l'esercizio del commercio di Genova sopra la sua linea.

Io debbo dichiarare qui una circostanza accidentale gravissima per quella linea e veramente strana. Sono certo che se l'onorevole Depretis non fosse stato ministro dei lavori pubblici questa quistione non sarebbe venuta sopra questo terreno alla Camera; debbo dichiararlo francamente, io ho sentito dire da miei amici di Casteggio, di Stradella, di Broni, ed anche di Pavia: il ministro dei lavori pubblici per un sentimento esagerato di delicatezza (perchè la linea che da Mezzanacorti a Casteggio passerebbe pe' suoi fondi) lascia che si segua l'altra linea.

Questo è un fatto, me ne appello ai deputati delle provincie predette.

Signori, io non sono deputato ora di questo collegio; lo sono stato nelle predette legislature, ho esaminato quella questione, la conosco, ed è di fatto che l'interesse dello Stato e l'interesse della società richiedono che la linea vada a Casteggio e non si rivolga a Voghera.

Ma, lo ripeto, io non domando che decidiate la quistione, vi domando solo che scriviate *da Voghera o da Casteggio*. Le cifre che sono i migliori giudici del mondo, i calcoli degli ingegneri che dovranno servir di base alle spese che dovranno fare gli appaltatori decideranno questa questione. Ridotta la questione a questi termini spero che la Camera la vorrà accettare.

DEPRETIS, ministro dei lavori pubblici. Per quanto siano cortesi le parole che l'onorevole deputato Valerio ha rivolte a me, interessato come privato cittadino nella linea di Casteggio, e tali da consigliarmi il silenzio, tuttavia in questioni simili a questa non voglio rimanermi senza dire il mio avviso.

Debbo dunque contraddire in parte quello che ha detto l'onorevole deputato Valerio. La linea di Casteggio ha sicuramente molti pregi, che qui non è il caso di rilevare. Questa questione fu trattata lungamente per le stampe, e sulla medesima un uomo eminente ed illustre, l'onorevole Palcoca, ha sentenziato a favore di questa linea. Furono anche pubblicate, dall'onorevole Valerio e da altri distinti ingegneri, Memorie nel senso che la linea Casteggio e Pavia fosse veramente la prevalente. Ma, mi permetta l'onorevole Valerio, che io accenni ad una circostanza. Io credo che se si trattasse di una linea sulla quale non corresse il principale dei nostri commerci, quello tra Genova e la Lombardia, sicuramente non ci sarebbe dubbio che qualche chilometro di più non ci dovrebbe trattenere, e che bisognerebbe portare la diramazione della linea a Casteggio. Ma qui il caso è un caso speciale. Egli è certo che tra Pavia (punto al quale deve giungere la linea che attraversa la Lombardia) e Genova, la direzione più breve è quella che

passando in vicinanza del ponte di Mezzanacorti va direttamente a Voghera passando sopra un secondo ponte la Staffora. Per questo motivo, cioè per gli interessi prevalenti per quel tracciato del commercio più importante dello Stato, io ho creduto che gli si dovesse dare la preferenza.

Vi è poi un'altra circostanza, la quale, mi permetta l'onorevole Valerio, di dirlo, risolve la questione, ed è che i contraenti hanno voluto questo tracciato, e trattandosi dell'interesse dello Stato, fosse anche stata dubbia la cosa, non mi era lecito di arrestarmi un solo momento, nè poteva per qualunque motivo lasciare la cosa indecisa, quando le offerte fatte al Governo erano per la via diretta fra Pavia e Voghera, e non per quella da Pavia a Casteggio.

Per queste considerazioni io spero che la Camera voterà l'alinea quale fu convenuto tra il Ministero e la casa Rothschild. (*Ai noti! ai voti!*)

VALERIO. Io prego la Camera di concedermi di aggiungere una sola considerazione.

Io riconosco la gravità della ragione addotta dall'onorevole ministro, trattarsi cioè di una grande linea, quella che porta il commercio da Genova in Lombardia e quindi pel Lucomagno in Germania; qualunque allungamento di via che faccia crescere di un centesimo la spesa dei trasporti non doversi ammettere.

Ma io vi ho dimostrato, o signori, che la spesa occorrente per costruire la via più breve supera di 40, di 50 mila lire all'anno il prodotto che si ricaverebbe dai tre chilometri; dunque voi potete colla linea più lunga ottenere il preciso effetto economico della linea più breve. Non si ha che a rinunciare al prodotto di quei tre chilometri per avere un'economia di 50,000 lire all'anno e per ottenere pel commercio lo stesso effetto che si otterrebbe colla linea più breve.

Per il commercio quei tre chilometri potranno costare 30 centesimi per quintale; se voi li levate, i tre chilometri non esistono più.

Ciò per la spesa che si potesse temere accresciuta tanto per le merci come per i passeggeri.

Quanto a tempo, chi vorrà dire che ciò che occorre a percorrere tre chilometri, cioè tre minuti, possano aver valore qualunque a fronte della maggiore spesa occorrente, a fronte del danno grave che ne verrà alle popolazioni della destra sponda del Po che stanno a valle di Voghera, dalla Staffora sino alla Trebbia?

Per queste ragioni io prego la Camera di voler adottare il mio emendamento, il quale non pregiudica la questione, e lascia solo che una più matura considerazione possa portare a galla la verità in una questione che certo non fu abbastanza studiata.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento del deputato Valerio, il quale consiste nell'aggiungere alle parole: « una linea da Voghera a Pavia » le altre parole intermedie che dicono: « una linea da Voghera, o da Casteggio a Pavia. »

(La Camera non approva.)

Il deputato Allievi ha facoltà di parlare.

ALLIEVI. Io ho bisogno di fare una riserva a questo numero 4.

Nel numero 4 sono contemplate due linee, quella da Voghera a Pavia e quella Brescia-Cremona-Pavia. Sulla prima la società delle strade ferrate lombarde non ha diritto di prelazione, lo ha invece sulla seconda linea.

Questa differente condizione di cose può produrre, rispetto all'ordinamento delle nostre ferrovie, conseguenze diverse, secondochè la società delle strade ferrate lombarde eserciterà o no il suo diritto di prelazione.

Io intendo di proporre dopo l'articolo 16 (perchè là mi pare la sede sua più naturale) un articolo il quale tenda appunto ad ovviare ad alcuni inconvenienti che, a parer mio, si verificherebbero in una delle ipotesi cui ho accennato. Io non potrei intralasciare di fare questa riserva...

PRESIDENTE. Le sarà riservata la parola all'articolo 17.

ALLIEVI. Può essere un'alinea dell'articolo 16 o un nuovo articolo che piglierà il luogo del 17.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il numero 4.

(La Camera approva.)

Leggo l'alinea:

« Il signor concessionario sarà autorizzato ad acquistare la linea da Napoli a Salerno con diramazione per Castellammare, la quale in tal caso entrerà a far parte della concessione ai patti della presente convenzione. »

MOSCA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MOSCA. Io ho proposto un emendamento, che consiste a sostituire alle parole: « il signor concessionario sarà autorizzato, ecc. » quest'altre: « il concessionario delle prime tre linee sarà autorizzato, ecc. »

Se la Camera mi permette, svolgerò brevemente questa mia proposta.

PRESIDENTE. Ha diritto di svolgerla.

MOSCA. La soppressione del predicato di *signore* non ha nessuna importanza, ma tende sempre più a rendere efficace il principio oggi adottato dalla Camera definitivamente, che noi stiamo ora esaminando un capitolato senza riguardo ad alcuna persona determinata.

Io però vorrei che la Camera, nella previsione che non potesse questo contratto essere assunto dal concessionario, a cui mirava la proposta del Governo, si persuadesse della necessità di provvedere perchè le strade ferrate lombarde non siano cumulate colle ferrovie meridionali.

Nella proposta del Governo vi poteva essere l'inconveniente appunto che il concessionario delle strade ferrate settentrionali avesse anche quelle delle provincie meridionali. Ma anche nella proposta Bastogi si presenta il medesimo inconveniente, che io, prendendo atto delle giustissime riflessioni fatte in proposito, vorrei evitare.

Il mio emendamento del resto non pregiudica niente, perchè esso dicendo: *il concessionario delle tre prime*

linee, se anche tutte e quattro verranno aggiudicate alla medesima persona, non impedisce punto che si raggiunga lo scopo che la Camera avrà definitivamente adottato.

Credo quindi che sotto questo aspetto non vi sia difficoltà a che la Commissione possa accettarlo.

PRESIDENTE. La Commissione accetta?

TREZZI, relatore. Io vorrei una spiegazione prima.

Siccome si tratta di un capitolato che rappresenta una proposta, questo modo di emendamento che proporrrebbe l'onorevole Mosca farebbe supporre che ci fossero più concessionari, cioè che vi potesse essere il concessionario delle tre prime linee ed un concessionario della quarta linea.

In questo caso io credo che, siccome si parte da principi diversi, così la Commissione non potrebbe ammettere questa sostituzione, e non vorrebbe nemmeno lasciare il dubbio che vi fosse la possibilità di una separazione delle linee proposte.

MOSCA. Precisamente perchè io voglio ammettere la possibilità di questa scissione ho fatto questa proposta, e credeva di avere in ciò aderente il voto della Commissione e quello dell'onorevole Allievi, che molto si sono adoperati a dimostrare gli inconvenienti che si verificherebbero soprattutto nella proposta Rothschild, dall'accomunare interessi contrari di strade, le quali si trovano a tanta distanza tra di loro.

Evidentemente nella proposta Bastogi attuale questo inconveniente si verifica ancora a mille doppi riguardo alle linee lombarde; esse verrebbero ad essere sacrificate, assorbite come sono dall'interesse ben più prevalente di tutte le altre linee meridionali.

Io quindi ritengo che in questo caso non si pregiudica sostanzialmente la questione, ma si salva soltanto l'efficace possibilità di un'ulteriore decisione della Camera, la quale non troverebbe qui conveniente sede di trattazione. Io non vedo quale difficoltà seria si possa opporre all'accettazione del mio emendamento.

Io ammetto non solo che vi possano essere dei concessionari distinti, ma mi propongo di sostenere che si debbano tener distinte queste due concessioni.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici accetta?

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Favorisca di dirmi come è concepita la proposta.

PRESIDENTE. La proposta è che all'alinea di questo articolo 1, invece di dire « il concessionario sarà autorizzato » si dica « Il concessionario delle prime tre linee sarà autorizzato » ecc., dichiarando che ciò fa per conservare la possibilità che le tre prime linee possono essere distinte.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Siccome sono legato da un contratto, io potrei consentire alla proposta dell'onorevole Mosca con che fosse detto: « la società delle tre prime linee » o qualche espressione simile che non pregiudichi il voto definitivo sulla convenzione.

Credo adunque che non potrebbe nascere la minima difficoltà per nessuno se si dicesse:

2ª TORNATA DEL 7 AGOSTO

« La società concessionaria o i concessionari delle prime tre linee. »

SUSANI. Si dovrebbe dire *il concessionario* perchè siamo dietro a discutere la proposta Bastogi.

PRESIDENTE. Fu detto ed inteso che si dichiara che è accordata la concessione delle seguenti linee di strade ferrate senza indicare a chi la concessione venga accordata.

BONGHI. Chiedo di parlare per una questione pregiudiziale.

Mi pare che si possa adottare il sistema di considerare la convenzione come una convenzione individuale.

MELANI. È una proposta d'emendamento della Commissione.

DEPRELIS, ministro per i lavori pubblici. Senza fare la questione grammaticale sul plurale e sul singolare, bisognerebbe che la redazione di quest'articolo fosse tale da riserbare la libertà del voto sul primo articolo della legge, in guisa che fosse sempre possibile di votare o a favore della proposta Bastogi, o a favore dei signori Rothschild e Talabot. Bisogna dunque adottare una formola che non pregiudichi il voto.

TREZZI, relatore. La Camera ha deciso che si doveva aprire la discussione generale sugli articoli della proposta Bastogi.

Dobbiamo adunque discutere in conformità di questa decisione presa ieri. Abbiamo in principio fatta astrazione dei nomi perchè non era sciolta la questione; ma qui non si fa una discussione astratta d'un capitolato indeterminato. Facciamo la discussione del capitolato che fu unito all'ultima proposta presentata alla Camera.

Dunque non possiamo entrare in altre osservazioni nel senso di dire: oggi noi siamo qui a concretare un capitolato; quando noi avremo adottato questo capitolato, decideremo se il capitolato l'applicheremo a Tizio od a Sempronio. Non è questo il voto della Camera. Noi dobbiamo giudicare adesso di una concreta proposta, ritenendo che dopo che sarà stata ventilata, modificata o non modificata venendo accettata, avremo accettato anche il proponente.

Voci. No! no!

TREZZI, relatore. Questa è decisione stata presa ieri.

PRESIDENTE. Ieri fu deliberato...

GUGLIANETTI. Io faccio istanza che si mandino a prendere le bozze degli stenografi della tornata di ieri, per vedere che cosa si è deliberato.

PRESIDENTE. Anche senza mandare a prendere le bozze degli stenografi sono in grado di assicurare che la proposta adottata ieri fu questa, che si mettano in discussione gli articoli della convenzione che ha il nome del conte Bastogi, considerata come emendamento al primitivo progetto ministeriale.

Oggi poi, in principio della seduta, fu detto che si debba far astrazione dal nome di chi domanda la concessione, e che l'articolo 1 debba intendersi posto ai voti con queste semplici parole: « È accordata la concessione delle seguenti linee di strade ferrate, » senza

far allusione al nome della persona a cui la concessione si accordi.

Questo è il vero stato delle cose.

COLOMBANI. Chiedo di parlare per una mozione di ordine.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

COLOMBANI. Io credo che si guadagnerebbe tempo, se la Camera volesse seguire i suoi stessi precedenti e stabilire che la questione del singolare o del plurale si lasci sospesa. In questo modo si procederebbe, salvo poi a ristabilire le parole che saranno convenienti alla scelta del concessionario o concessionari, che verrà poi da noi fatta.

BATTAZZI, presidente del Consiglio. Mi pare che per togliere ogni discussione si potrebbe adottare il sistema proposto dall'onorevole Colombani.

Del resto, con mio rincrescimento, non posso aderire alla dichiarazione fatta dall'onorevole relatore della Commissione, il quale ha detto che, coll'approvare questi articoli, la Camera ha ammessa la proposta del signor Bastogi...

TREZZI, relatore. (Interrompendo). Non ho detto questo; ho detto: *resta a vedere.*

PRESIDENTE. Il deputato Mosca ha facoltà di parlare.

MOSCA. Io credo che l'apparente questione pregiudiziale che si vorrebbe proporre contro il mio emendamento non abbia ragione di essere nemmeno praticamente, perchè in sostanza esso non pregiudica nemmeno il fine che debba essere il signor Bastogi il concessionario obbligato di questa strada o di tutte insieme, quando sia approvata la sua proposta di contratto.

Soltanto la mia proposta tende ad antivenire il pericolo che una questione certamente importantissima abbia ad essere irrevocabilmente pregiudicata.

Questo è il caso in cui il signor Bastogi risultasse appunto concessionario delle linee meridionali. In questo caso credo sarà facile dimostrare che per l'interesse della Lombardia, ed anche per l'interesse italiano, non sarebbe conveniente che il concessionario Bastogi riportasse anche la concessione delle linee lombarde, od attinenti al sistema delle linee lombarde.

Quanto alla sostituzione dell'espressione *concessionari*, invece di *concessionario*, io credo che essa non pregiudichi nemmeno le intenzioni del signor ministro, perchè questa persona del *concessionario*, sia essa fisica, sia morale, torna lo stesso, e quindi in ambedue i casi si può con esattezza filologica qualificare come *concessionario*. Ripeto adunque di credere che non possa opporsi in nessun modo alla adozione di questo emendamento così come io lo propongo, e che tutto sia salvo per esso e non sia pregiudicata alcuna questione.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Mosca che consiste nel dire *il concessionario delle prime tre linee.*

(Dopo prova e controprova, è adottata.)

Ora la Commissione aveva aggiunto a quest'articolo 1 un altro alinea. Il deputato Nisco ha testè dichiarato

che questo alinea veniva abbandonato o ritirato. Io pregherei la Commissione di dire in che senso lo si abbandona, giacchè nella legge trovo alcunchè di relativo a questo stesso alinea.

NISCO. Domando la parola.

Io ho dichiarato dapprima per parte mia che, come deputato, non intendeva certamente dare una linea di strada ferrata a tre provincie napoletane con toglierla ad un'altra. Ora, come membro della Commissione, ho il piacere di dichiarare che essa in quanto a se ritirava la sua proposta di aggiunta.

PRESIDENTE. È dunque ritirata.

NISCO. Resta però sempre riservato l'articolo 2 della legge sotto alla quale espressa riserva è ritirata l'aggiunta in parola.

PRESIDENTE. L'articolo 2 non è ancora in discussione.

Pongo dunque ai voti l'intero articolo 1, le cui parti furono testè votate.

(È approvato.)

RATTAZZI, presidente del Consiglio. Io osservo che non si mettono ai voti, quando si tratta di capitolato, che le modificazioni; il capitolato poi si approva coll'articolo di legge, il quale dice: « È approvato il capitolato, ecc. » ma non si mettono ai voti gli articoli del capitolato, lo si vota in complesso; bensì quando vi sono emendamenti, questi si pongono ai voti.

MELLANA. Prego la Camera di un momento di attenzione.

Io intendo di uscire per un istante da questa discussione ardente per promuovere un'interpellanza al Ministero; dietro la sua risposta vedrò se debbo o no proporre alcuni emendamenti.

Nelle provincie del nord abbiamo fatto dolorose esperienze in materia di strade, e non vorrei che vi venissero assoggettati i nostri fratelli del mezzogiorno.

Veggio qui che sono indicate alcune linee senza che vi siano gli studi definitivi. A tal uopo abbiamo fatto un triste esperimento relativamente alle strade della Liguria e della Toscana, dove, a petto dei gravi oneri già addossati alla nazione, gli appaltatori astringono a nuovi sacrifici i comuni per fissare la stazione più in un sito che in un altro.

Io non vorrei che questo inconveniente si verificasse per le provincie meridionali, e vorrei sentire dal signor ministro se non si possono ottenere guarenzie a questo riguardo, inserendo, ove d'uopo, un articolo nella legge.

Il secondo esperimento dolorosissimo che abbiamo fatto e che il signor ministro potrà evitare facilmente con una parola è questo.

In tutte le strade ferrate, all'ultimo momento in cui si dovevano aprire, si costruivano le case cantoniere e le stazioni con grave danno per la salute di chi doveva abitarle.

Io quindi credo che negli oneri da mettersi alla compagnia si debba dire che in tempo utile siano fatte anche le case, in modo che non ne possano risentir danno coloro che dovranno dimorarvi.

Due domande quindi io faccio al ministro: se esso con questo capitolato si creda armato di bastevoli facultà per impedire che i concessionari di queste strade a titoli già tanto onerosi possano mettere nuovi contributi a carico dei comuni e delle provincie; l'altra domanda è se stimi che sia autorizzato a mettere un limite di tempo alla costruzione dei fabbricati in modo che possano essere abitati, senza pericolo della salute, dagli impiegati delle ferrovie che devono essere nostri concittadini; ove il ministro non si trovi sufficientemente autorizzato con questo capitolato a provvedere a questo bisogno, io farò una proposta nell'intento di por riparo a questi due mali, da cui vivamente desidero che vadano immuni i nostri fratelli delle provincie meridionali. (*Bravo!*)

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Io veramente sono alquanto imbarazzato a rispondere alle interpellanze dell'onorevole Mellana.

Egli m'interroga se in forza di questo capitolato io mi creda armato abbastanza per impedire che la società concessionaria non metta a contributo i comuni quando si tratterà di assecondare tale o tale altro loro desiderio circa l'andamento delle linee.

L'onorevole Mellana sa che tanto in forza di questo capitolato, come in forza della legge sulle opere pubbliche ai concessionari è data una certa libertà d'azione nel delineare i tracciati e che il Ministero non è padrone assoluto. Naturalmente chi assume la concessione fa un contratto, ed ha dei diritti che può far valere. Però, quanto al mettere a contributo i comuni, io credo che il Ministero sia abbastanza forte per impedirlo nel modo più assoluto. Ma non bisogna nascondersi che, quando un comune desidera che una stazione sia collocata in tale o tal altra più comoda ubicazione, laddove questo diverso collocamento importi, per esempio, una spesa maggiore alla società concessionaria, se in questo caso la società concessionaria dice al comune che, se vuole la stazione in un sito che più si presti all'euritmia dei suoi caseggiati, che sia più comoda alle sue viste, bisogna che concorra nella maggior spesa, in questo caso è difficile impedire una contrattazione tra la società ed il comune, per modo che questo direttamente o indirettamente non venga a sostenere una parte del carico.

Fino a questo punto io credo che nè la legge sulle opere pubbliche, nè questo capitolato, nè un altro qualunque armerebbe sufficientemente il Ministero per impedire che tali concerti spontanei non abbiano luogo.

Riguardo alle stazioni poi, la poca esperienza che ho mi dimostra che, se volessimo esigere nelle case cantoniere e nei caseggiati osservate le stesse precauzioni che i regolamenti d'igiene pubblica richiedono per la costruzione nelle città, difficilmente si arriverebbe ad aprire una linea a tempo debito. Io ho veduto in pratica succedere quasi sempre che si apre una linea all'esercizio quando niente ancora è finito; non evvi tutto il materiale mobile, il servizio delle merci, quasi mai s'incomincia all'aprirsi dell'esercizio; e lo stesso corpo stra-

dale è ben lontano dall'essere finito. Non parlo del *ballart* sempre deficiente, nè dei binari di servizio non completi, ma inoltre molti edifici e specialmente i ponti mancano di parapetto, ed anche qualche volta delle opere di difesa; potrei citare ad esempio la strada da Ancona a Bologna, dove le opere di difesa dei ponti sono lontanissime dall'essere compiute.

Ad ogni modo quello che posso rispondere all'onorevole Mellana si è questo: che il Ministero terrà fermo onde costringere, per quanto la legge glielo consente, il concessionario a fabbricare i caseggiati abbastanza in tempo, perchè possano essere abitati senza pericolo della salute; ma, dico la verità, che a quest'ora, siccome abbiamo una linea da Ancona a Foggia di 300 e più chilometri, un'altra di 30 chilometri già in costruzione da Salerno ad Eboli, e su queste costruzioni i caseggiati sono quasi tutti da farsi, dovendosi aprire l'esercizio secondo questo capitolato al 1° maggio, io non posso garantire che siano perfettamente asciutti. Inoltre al 1° di maggio dovrà anche essere costruito il tronco da Foggia a Conza, pel quale non si è cominciato nessun lavoro, e volendosi fare prestissimo, e dovendosi lavorare con premura eccezionale, io non dissimulo all'onorevole Mellana che io temo grandemente che, quando si aprirà l'esercizio di queste linee, i caseggiati non saranno interamente asciutti. Ma giova riflettere che queste linee, meno la parte che è nell'Italia superiore, si aprono per intero in paesi, dove non è così grande il bisogno di aver tempo, perchè i fabbricati diventano asciutti assai presto.

Per conseguenza, sotto il rapporto dell'igiene, si persuadea l'onorevole Mellana che non vi sarà nulla a temere.

PRESIDENTE. L'onorevole Mellana ha la parola. (*Ai voti! ai voti!*)

MELLANA. Io non so davvero che cosa debba dire a coloro che insistono perchè si voti mentre stanno insolute questioni di tanta gravità.

DE CESARE. Domando la parola.

MELLANA. Dietro le spiegazioni dell'onorevole ministro, io mi riservo di proporre un emendamento; intanto osservo che quando si tratta di fare una stazione sta bene che un comune sopporti la spesa maggiore che può esigere la deviazione, o altro ch'esso richiegga; ma se, come accade non di rado, basta apparire che un comune desidera una data cosa perchè i costruttori tosto deliberino di farne un'altra, appunto per costringerlo a concorrere nella spesa, questo è quanto vorrei impedire.

Riguardo ai fabbricati, io mi limito a domandare che essi siano terminati tre mesi prima dell'apertura dell'esercizio. Non credo esagerata la domanda.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole De Cesare.

DE CESARE. Due sole parole all'onorevole Mellana, che tanto s'interessa alla sorte dei suoi confratelli delle provincie meridionali.

A nome degli stessi io lo prego di non prolungare più

questa discussione con tante domande, le quali non possono assolutamente avere alcun risultato.

In tutte le imprese ferroviarie del mondo prima si cominciò a mettere in azione la strada, e poi si sono costruite le casette per i custodi della ferrovia.

Nelle provincie meridionali il sole, creda a me l'onorevole Mellana, supplirà a tutto. Basteranno due sole giornate del mese di luglio per asciugare tutte le casipole che l'onorevole Mellana potrà immaginare.

Voci. Ai voti! ai voti!

DE CESARE. Il fare osservazioni sopra ogni parola, ed impegnare poi sopra ogni osservazione una discussione generale, che dovrà ripetersi poi negli emendamenti parziali, ovvero negli articoli, è un affare eterno, è cosa che non finirà mai...

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Si procede all'articolo 2. In quest'articolo vi è un emendamento dell'onorevole Peruzzi, così concepito:

« 1° Per le sezioni di strada da San Benedetto del Tronto a Candela e da Napoli ad Eboli il 1° maggio 1863.

« 2° Per le sezioni da Candela a Conza e da Eboli a Laviano il 1° gennaio 1864.

« 3° Per la sezione da Conza a Laviano il 1° gennaio 1865.

« 4° Per il tratto da Foggia a Bari il 1° gennaio 1864.

« 5° Per quello da Bari a Brindisi il 1° gennaio 1865.

« 6° Per quello da Brindisi ad Otranto il 1° gennaio 1866.

« 7° Per la diramazione da Bari a Taranto il 1° luglio 1864.

« La linea da Pescara a Ceperano dovrà essere terminata nel termine di cinque anni a datare dall'approvazione di questa legge.

« La sezione da Pescara a Sulmona dovrà percorrere la sponda destra del Pescara sino al piede della collina sulla quale sta Chieti e dovrà essere attivata fino alle gole di Popoli esclusivamente nel 1° maggio 1863, e fino a Sulmona nel 1° gennaio 1864.

L'onorevole Peruzzi ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

PERUZZI. Questo emendamento consta di tre parti, sulle quali debbo pregare la Camera di permettermi di richiamare la sua attenzione, trattandosi di un argomento che io credo d'importanza vitale.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva l'altro giorno che quello che preme principalmente rispetto alle strade ferrate meridionali si è il far presto; imperocchè, diceva, anche il suo ritardo potrebbe compromettere quell'unità che è stata conseguita mercè la sapienza civile del popolo italiano.

Signori, se vi è contrada alla quale queste parole possano essere applicate, è principalmente quella che corre lungo l'Adriatico al di là di Pescara, imperocchè fino a Pescara noi abbiamo una strada ruotabile, ma al di là di Pescara, quando si va verso Ortona e verso Foggia, noi non abbiamo nessuna strada, e quindi vi è un'in-

terruzione, per guisa che, se si vuole andare da Pescara a Foggia e da Pescara a Bari, Lecce, ecc., bisogna andar per mare, oppure passare per Napoli, traversando due volte l'Appennino.

Ora, signori, nelle condizioni attuali, sarebbe sicuramente follia il mettersi a fare una strada ruotabile in quei luoghi dove fra pochi mesi può esservi una strada ferrata, quindi la necessità è di far questa al più presto possibile.

Osservo che nel determinare questi termini si è per uno di essi, a senso mio, abbreviato soverchiamente il tempo concesso all'intraprenditore, per altri si è soverchiamente allungato; ed infine per quello che concerne la sezione da Pescara a Ceprano si è omessa una disposizione che poteva essere presa utilmente, e che raccomanderei vivamente alla Camera ed al Ministero.

Cominciando da quel termine che, a senso mio, è soverchiamente ristretto, io intendo parlare di quello della sezione da San Benedetto del Tronto a Conza.

Mi dispiace di dover trattenerne la Camera su questa quistione arida, e lo farò il più brevemente possibile.

Suddividerò questo tronco in tre sotto-sezioni: una da San Benedetto del Tronto a Foggia, e qui i lavori sono regolarmente attivati; un'altra da Foggia a Candela ed anche al Ponte Santo Venere sull'Ofanto, per la quale gli studi sono compiuti. Gli studi erano stati condotti sino alla picchettatura dai concessionari, sono stati proseguiti alacramente e debbono essere da qualche tempo compiuti.

Quando ero ministro dei lavori pubblici avevo dato l'ordine che fossero compiuti questi studi in tempo per poter dare l'appalto di quel tratto entro il mese di aprile.

Ora, che cosa avviene quando quel tratto arrivi sino a Ponte Santo Venere? Egli avviene che noi ci troviamo in un punto dove fan capo due strade importantissime: una che attraversando l'Ofanto trova sulla sua sponda destra a circa 4 miglia la città di Melfi, ed a 30 o 40 miglia la città di Potenza, capoluogo della Basilicata.

Dall'altro lato vi è la strada ruotabile che fu appaltata nel decorso anno al signor Marsaglia, ben noto per i lavori fatti in Sardegna, strada che è molto avanzata, la quale passa l'Appennino al disopra di Conza e giunge ad Eboli.

Voi vedete, o signori, quanto sia importante che questa sezione sia attivata, ed a questo egregiamente provvede il progetto che vi è presentato.

Ma non è così quando si tratta della terza sotto-sezione, di questa sezione da San Benedetto del Tronto a Conza, la quale è di 30 a 40 chilometri, che da Ponte Santo Venere va a Conza, sviluppandosi lungo le sponde dell'Ofanto. Questa tra Ponte Santo Venere e Calitri percorre una valle assai ristretta e non facile, traversa il celeberrimo bosco di Monticchio, già quartiere generale del famoso Crocco, dove è stato impossibile eseguire i lavori, imperocchè parecchi ingegneri che vi sono andati hanno sofferte ogni maniera di vessazioni, e credo che alcuni di essi vi sieno stati uccisi.

Sarebbe inutile imporre l'obbligo di finire quella sezione nel tempo fissato, imperocchè non abbiamo la certezza che gli studi possano essere compiuti, non abbiamo la certezza che i lavori possano essere intrapresi, non abbiamo, od almeno io non ho la certezza che i dieci o dodici chilometri assai difficili e non istudiati, fra Ponte Santo Venere e Calitri, possano essere compiuti nel termine prestabilito; imperocchè, oltre alle difficoltà che provengono dal brigantaggio, le quali sono tante che neppur si potè tagliare il bosco di Monticchio, com'era stato ordinato, per fare una piazza di un chilometro dall'uno all'altro lato della strada, si dovranno attraversare vari affluenti dell'Ofanto, non eguali, fra i quali ricorderò quello chiamato *Atella*.

Per questi motivi, per le cognizioni locali che ho potuto acquistare, dietro gli studi fatti fare dagli ingegneri e dietro le visite che ho fatto personalmente, mi credo in dovere di avvertire la Camera che, se limitiamo soltanto a Candela il tratto che dev'essere attivato al 1° maggio 1863, faremo opera efficace; ma se lo estenderemo fino a Conza, faremo opera inutile, ed anzi dannosa, imponendo un obbligo che sin d'oggi possiamo accertare non poter essere adempito.

Ben altrimenti procede la bisogna riguardo a quanto concerne la linea che al di là di Foggia si accosta di bel nuovo alla costiera dell'Adriatico e prosegue per Bari fino ad Otranto e da Bari a Taranto. Da Foggia sino a Barletta gli studi sono fatti.

Anche questo tratto era mia intenzione d'appaltare nella primavera passata, se si fosse continuato ad eseguire i lavori per conto dello Stato. Sono cinquanta chilometri che non presentano quasi nessuna difficoltà, salvo un ponte sull'Ofanto, di soli 70 metri di luce. Arrivata poi a Barletta, la strada procede per un paese, dove non c'è nessuna difficoltà di terreno da superare o nessun corso d'acqua.

Questo è il motivo per cui io credo che il proseguire questa linea al di là di Foggia non sia altro che una questione di raccogliere capitali.

Infatti, oltre al non esservi difficoltà di terreno, non vi è neppure difetto di mezzi di trasporto, poichè si tratta di una linea, la quale ha il doppio vantaggio di correre lungo il mare, e di correre in un paese, dove ad ogni cinque o sei miglia napolitane si trova una grossa città di 20 o 25 mila abitanti, ed in una provincia, la quale è una delle meglio fornite di strade fra quante ve ne sono nella nostra penisola, qual è la provincia di Bari.

Arrivata al di là di Bari, la strada procede verso Brindisi, ed un tronco se ne diparte per andare a Taranto.

La strada da Bari a Taranto non credo che sia completamente studiata, ma gli studi furono cominciati fin dallo scorso gennaio, epperò debbono essere già ad un punto assai avanzato.

Qui non vi è la stessa facilità che vi è fino a Bari, ma non vi sono grandi difficoltà.

Ora, o signori, vediamo se di fronte ai maggiori sa-

crifici, che converrà sopportare, si avranno vantaggi economici corrispondenti, giacchè quanto ai vantaggi politici non intendo neppure di parlarne, tanto sono evidenti.

E qui prego la Camera di favorirmi un momento tutta la sua attenzione.

Si tratta che noi per questa linea guarentiamo lire 29,000 di entrata lorda per chilometro. Ora, quando avremo spinto questa strada fino a Foggia, ma non potrà giungere fino a Napoli, se non quando sarà ultimato il traforo di Conza, cioè nel 1865 o nel 1866, che cosa accadrà?

Non ci sarà da sperare un traffico considerevole, imperocchè Foggia, quantunque città pregevolissima, quantunque centro di una provincia la quale un giorno potrà divenire ricchissima, oggi sta nel mezzo di una provincia, qual è la Capitanata, quasi tutta appartenente al Tavoliere delle Puglie, dove per quanto l'occhio si volga all'intorno difficilmente scoprirà un solo albero, e poche terre seminate a cereali, perchè i vincoli del Tavoliere delle Puglie impediscono la produzione al di là di una certa quantità, limitandosi l'industria a quella degli armenti, alla pastorizia.

Potrà quindi agevolmente la Camera intendere quanto poco profitto sia da aspettare da una strada che traversa un paese siffatto.

Dirò di più che, per esempio, fra Sansevero e Foggia, sopra un tratto di circa 30 chilometri non vi sarà neppure una sola stazione, giacchè non si trova neppure una casa.

Il resto del paese ha altresì questo grandissimo inconveniente che per adesso non vi sono strade traverse, le quali vengano ad allacciarsi alla strada ferrata, perchè, come ho detto in principio, non vi è una strada che percorra quella provincia, ed in conseguenza anche le città ed i distretti che saranno ad una certa distanza dalla strada, non potranno profittarne per lo smercio dei loro raccolti finchè non sieno completate anche queste strade, per le quali il Governo da vari mesi scrisse circolari alle autorità locali perchè le attivassero.

Or dunque, signori, quando noi avremo la nostra strada la quale da Ancona andrà fino a Foggia, e fino al Ponte Santo Venere, essa potrà solo sperare di alimentarsi del traffico della provincia che traversa.

Vi ho già detto come nei primi anni almeno non si possa sperare grandissimo il traffico verso Napoli, per quella strada la quale non potrà essere che provvisoriamente la strada dall'Italia superiore a Napoli; essendo più corte quelle per Roma e per Pescara e Ceprano.

I viaggiatori per ora ne approfitteranno per diminuire il tempo da percorrere in carrozza; ma, signori, voi ben sapete come rimanga scarso un traffico il quale tanto per le mercanzie quanto per i viaggiatori deve essere fatto per una parte colle vie ordinarie.

Evidentemente per le merci non si farà per ora concorrenza alla via di mare, tanto più facile ed economica quando si tratti di andare a Napoli, e quanto ai viag-

giatori non credo che vi potrà essere un traffico immenso in modo da corrispondere alle 29,000 lire di garanzia. Se invece noi affrettiamo il prolungamento di questa strada al di là di Foggia, appena passato l'Ofanto, essa troverà la scena cambiata completamente; là vi trovate nelle ricche contrade delle Puglie, dove avete numerosissime popolazioni, dove avete un paese tutto coltivato ad olivi ed a viti, un paese che fiorisce di ogni prodotto, che in Italia ha forse la maggiore quantità d'esportazioni in olio ed in vino.

Che far dobbiamo noi in questo caso? Se noi ci fermiamo a Foggia, ci arrestiamo dinanzi alla porta di un tesoro senza avere poi il coraggio di sfondarla per entrarvi ad attingere quelle ricchezze, le quali potranno diminuire immensamente il carico dello Stato per la garanzia dell'entrata lorda.

Quindi io penso che dal punto di vista economico diretto delle finanze dello Stato sia di un'immensa importanza che si faccia tutto quello che si può perchè si affretti quanto più sia possibile la costruzione di questa linea, la quale, se si fermerà a Foggia, lo ripeto, sarà di un immenso aggravio alle finanze.

Ora consideriamo il suo prolungamento al di là di Bari. Se io dovessi spingermi fino ai limiti estremi del possibile, naturalmente desidererei che anche fino a Brindisi e fino al Liri si proseguisse nel più breve tempo, perchè quelle due città sono di una grande importanza; ma, quando noi siamo arrivati a Bari, siamo già abbastanza avanzati nelle Puglie per potere prendere il commercio di quelle altre città, le quali potranno ben pazientare un po' di tempo fino ai termini stabiliti dalla legge.

In quanto però concerne la linea da Bari a Taranto, noi abbiamo un altro immenso e stringentissimo motivo di accelerarne per quanto sia possibile il compimento, anche con sacrifici se fosse necessario.

E qui, o signori, è dove l'interesse politico è più stringente che altrove, imperciocchè quelle popolazioni stanno all'estremità di un golfo, nel quale la navigazione riesce sempre lunga per andarvi e per uscirne, ed anche pericolosa, quelle popolazioni sono completamente isolate, molto più che le altre che avvicinano l'Adriatico.

A questa considerazione politica naturalmente si unisce la considerazione economica, ed una considerazione finanziaria per l'erario pubblico ancora più importante che quelle avvertite fin qui.

Qui si tratta, o signori, che abbiamo un'altra legge votata nello scorso anno per la quale è determinato che dentro l'anno corrente devono essere attivati i lavori sopra 150 chilometri della linea di 430 chilometri circa da Taranto a Reggio.

Abbiamo di più un'altra legge votata in questa primavera dal Parlamento, colla quale è data facoltà al Governo di spendere cinque milioni per portare avanti i lavori su questa linea.

Che cosa accadrebbe se noi dovessimo aspettare ad aprire la strada da Bari a Taranto sino al prossimo luglio del 1865? Trattandosi per la linea da Taranto a

Reggio di una strada la quale correrà in paesi facili ad eccezione di alcuni passi di promontori che si dovranno passare o con delle gallerie o con degli sviluppi dietro i medesimi, è evidente che potrà essere ultimata in questo periodo di tempo molto probabilmente per almeno 200 chilometri di lunghezza.

Ora, che cosa accadrà se noi ultimeremo questi 200 chilometri quando Taranto non sia collegato colla rete delle strade ferrate italiane? Noi saremo nell'alternativa o di dover ritardare l'attivazione di quei tronchi sinchè la nostra rete ferroviaria non sia spinta sino a Taranto, oppure di fare l'esercizio in condizioni tali che gl'introiti non ne copriranno neppure le spese. A che pro avremo noi affrettata la prosecuzione della nostra linea al di là di Taranto se non riusciamo ad affrettare il prolungamento della rete ferroviaria fino a quella città?

Voi vedete, o signori, che da 150 a 200 chilometri di strade ferrate, rappresentanti un capitale di 40 milioni, saranno utili, oppure non solo inutili, ma dannosi alle finanze, per un anno almeno, secondo che il mio emendamento sarà o no adottato.

Egli è per questo motivo che avendo la coscienziosa opinione, per le ragioni dette di sopra, che tecnicamente queste strade si possono aprire nei termini che ho avuto l'onore di designare, mi sono creduto in dovere di proporre alla Camera questa modificazione la quale io credo non debbe essere rifiutata dal concessionario.

Vengo adesso all'ultima parte dell'emendamento, quella che concerne la linea da Pescara a Ceprano.

Quanto a questa linea io sono stato dolorosamente impressionato nel leggere la relazione quando ho udito asserire che non si possa neppure determinare se questa linea passar debba sulla destra o sulla sinistra sponda del Pescara per mancanza dei dati necessari a pronunciare un giudizio su questa proposta.

Io ben ricordo come già da molti mesi un ingegnere fosse mandato là con un conveniente personale per fare lo studio di questa linea da Pescara a Popoli; questo studio doveva essere ultimato nel principio di aprile, ed aveva già iniziate trattative per unire l'appalto a quello della linea principale coll'ingegnere Tatti, il quale assumeva l'impegno di ultimarla invece colla linea principale nel principio del venturo anno.

La Camera interenderà facilmente come per ciò che concerne Chieti, trattandosi di una città cospicua, di una città che disputa ad altre il primato negli Abruzzi, d'una città la quale ha una grandissima importanza per esser sede di parecchie autorità civili e militari, pel numero della popolazione, e per la ricchezza del suo agro, si dovesse fare ogni sforzo per preferire la sponda destra alla sinistra sulla quale non esistono città rispondenti a queste condizioni. Quindi, poichè le condizioni del terreno vi si prestavano, l'ingegnere incaricato di questi studi ha tenuto la strada ferrata sulla sponda destra del Pescara fin sotto alla collina sulla quale sta Chieti, facendole attraversare questo fiume sopra corrente a quel punto. Ora, questi studi, o signori, fanno

conoscere che per circa 40 chilometri fino all'ingresso delle gole di Popoli, non vi è nessuna difficoltà di costruire la strada in otto o dieci mesi; e non si ha dubbio che, superate le gole di Popoli, può giungere senza difficoltà a Sulmona. E qui mi permetto di far notare alla Camera il motivo per cui la linea tra Pescara e Popoli dovrebbe, a senso mio, quanto più presto che si potrà, essere condotta fino a Sulmona.

Il motivo pel quale metteva immensa importanza alla pronta esecuzione di tale sezione è questo: che al di là di Popoli, per la strada ruotabile la quale, attraversando la valle di Sulmona ed il piano di Cinque Miglia, raggiunge la strada ferrata da Ceprano a Napoli presso la stazione di Presenzano, per guisa che in 14 o 18 ore al più di carrozza si potrebbe andare da Torino a Napoli fra pochi mesi.

Paragonando questa linea a quella che da Pescara va a Foggia ed Eboli, la quale avrà sul principio una interruzione più lunga, la quale avrà 250 circa chilometri di strada ferrata di più da percorrere da Pescara fino a Foggia, voi vedete quanto prima si possa attivare questa linea e quanto più presto percorrerla.

Questi sono i motivi pei quali ho creduto di dover proporre gli emendamenti che ora ho sviluppati, diretti in parte ad allungare i termini assegnati alla attivazione di una sezione della strada, fino al punto nel quale soltanto credo possibile di ultimarne le costruzioni, e ad abbreviare gli altri entro i limiti che dagli studi tecnici risultano possibili, limiti che io credo convenienti nell'interesse politico, economico e finanziario del paese.

E per questi motivi io spero che la Camera vorrà compiacersi di adottare la mia proposta.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che è venuto al banco della Presidenza in questo punto un nuovo emendamento del deputato Mandoj-Albanese al primo alinea dell'articolo 2.

Esso propone che invece di scrivere: « Da Napoli ad Eboli, » si scriva: « Da Napoli al fiume Sele il 1° maggio 1863. »

Senonchè, essendo le ore 6, sarà meglio rinviare la discussione a domani.

NOMINA DELLA COMMISSIONE DEL BILANCIO.

PRESIDENTE. Frattanto comunico alla Camera il risultato della votazione per la Commissione del bilancio 1863.

Votanti 235.

Schede nulle	2
Maggioranza	117

Ebbero: Pescetto voti 168, Vegezzi Saverio 149, Ricci Vincenzo 148, Audinot 144, Allievi 142, Bastogi 142, Briganti-Bellini 138, Pasini 137, Martinelli 134, Cavallini 131, Lanza Giovanni 131, Brunet 130, Crispi 125, Broglio 123, Busacca 120, Ricci Giovanni 119, De Luca 117.

2^a TORNATA DEL 7 AGOSTO

Tutti questi 17 avendo ottenuto la maggioranza assoluta, sono proclamati membri della Commissione del bilancio.

In seguito ottennero maggiori voti: Barracco 115, Cini 111, Cantelli 110, Possenti 109, Galeotti 106, Pisanelli 106, Bixio 91, Peruzzi 87, Colombani 84, Mischi 84, De Blasiis 80, Vacca 79, Oytana 77, Pica 72, Brignone 70, De Cesare 70, Mellana 70, Finzi 69, Bonghi 67, Zanardelli 66, Minghetti 65, Ugdulena, 65, Valerio 63, Giorgini, 62, Susani 61, Casaretto 60, Castellano 60, Borromeo 59, Morandini 55, Pessina 52, Saffi 50, Costa A., 47, Pinelli 45, Sirtori 44, De Vincenzi 42, Berteza 42, Poerio 42, Mazza 41, Trezzi 39, Biancheri 35, Jacini 31, Giuliani 30, Greco A. 30, Menichetti 30, Macchi 29, Mordini 27, Monti 21, Chiappuso 20, Zanolini 20.

Rimangono dunque ad eleggersi tredici membri della

Commissione. Nella seconda tornata di domani si procederà alla votazione per la nomina dei tredici che tuttavia mancano.

La seduta è levata alle ore 6.

*Ordine del giorno per la tornata di domani
alle ore 8 di mattina:*

1° Passaggio al demanio dei beni stabili della Cassa ecclesiastica;

2° Modificazioni alla legge organica del reclutamento dell'esercito.

Alle ore 2 pomeridiane:

1° Votazione per la nomina di altri tredici commissari del bilancio 1863;

2° Seguito della discussione del progetto di legge concernente le ferrovie meridionali e lombarde.