

TORNATA DEL 12 AGOSTO 1862

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE TECCHIO, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Relazione sul disegno di legge per affrancamento di canoni e livelli. = votazione ed approvazione del disegno di legge per abolizione di disposizioni concernenti i padri di dodicesima prole. = Congedi. = Rinunzia del deputato La Rosa, accettata. = Rinunzia data dal deputato Raeli — Gli si accorda un congedo. = Lettera del ministro per la marineria Di Persano, per sollecitazioni dello schema sulle navi corazzate. = Presentazione di disegni di legge: costruzione di vetture cellulari; lavori intorno alle carceri di Palermo; stabilimento di sifilicomi; manutenzione di locali governativi in Toscana; esercizio della pubblica mediazione. = Relazione sul disegno di legge sui giudici supplenti alle Corti di assisie. = Discussione generale del disegno di legge per la costruzione di ferrovie nella Sardegna — Discorso del deputato Sineo, e sua proposta di vari emendamenti all'intero progetto — Il relatore Costa Antonio, li respinge — Considerazioni pregiudiziali esposte dal deputato Pasini, a nome della minoranza della Commissione — Opposizioni del deputato Michelini allo schema — Osservazioni del deputato Di Cavour in difesa della proposta della Commissione — Opinioni del ministro per i lavori pubblici Depretis — Repliche del relatore Costa A. agli oppositori — Emendamento del deputato Sineo all'articolo 1, oppugnato dal ministro suddetto, e rigettato — L'articolo 1 è approvato — Emendamenti del deputato Ricciardi all'articolo 2, ritirati — Obbiezioni del deputato Sineo — Approvazione degli articoli. = Discussione del disegno di legge per lavori nel porto di Ancona — Obbiezioni del deputato Valerio, e spiegazioni del ministro per i lavori pubblici, e del deputato Vacca — Gli articoli sono approvati. = Discussione del disegno di legge per ispesa destinata ad un trovato dell'ingegnere Agudio — Si oppone il deputato Valerio — Schiarimenti del deputato Agudio — Opinioni in merito e d'ordine dei deputati Cini, Mosca e Bonghi — Gli articoli sono approvati, dopo istanze del deputato Susani all'articolo 3. = Approvazione dell'articolo del disegno di legge sulle pensioni degli allievi dei collegi militari. = votazione dei disegni di legge discussi — La votazione è nulla per mancanza di numero.*

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

MASSARI, segretario, legge i processi verbali delle tre tornate del sabato scorso, che sono approvati.

NEBBOTTO, segretario, espone il seguente sunto di petizioni (1):

8633. Le Giunte comunali di Acquasanta, Quintodecimo, Santa Maria, Arquata, Montacuto, Offida, Montecalvo, Sant'Elpidio, Monte Granaro, Ripatransone e

Marano, provincia d'Ascoli, chiedono la pronta approvazione del progetto di legge diretto a frenare le esorbitanze del clero.

8634. La Giunta comunale di Alessandria reclama contro il progetto di legge relativo alla tassa daziaria su vari generi di consumo a favore del Governo.

8635. Il Consiglio comunale di Sestola, provincia di Modena, reclama contro l'aggregazione al comune di

(*) *Petizioni mancanti dei requisiti necessari per essere riferite, giunte alla Camera dal 1° luglio sino al 12 agosto.*

Associazioni (I comitati delle) di provvedimento ed unitaria emancipatrice di Messina.

Anonimo (Un) di Genova.

Anonimo (Un) di Torino.

Anonimo (Un) a nome dei segretari comunali della provincia di Sondrio.

Amantea Giovanni, da Spezzano Grande (Cosenza).

Anonimo (Un) di Bergamo Bassa.

Anonimo (Un) di Cosenza.

Adami Tommaso Maria, sacerdote, di Serra Pedace (Calabria Citeriore).

Accelletti sacerdote Vincenzo, da Torricella.

Anonimo (Un) di Fabrizia.

Anonimo (Un) di Fabrizia (Monteleone).

Anonimo (Un) di Barletta.

Aschieri Agostino, da Viarigi.

Buonoconto Michele, da Castellammare di Stabia.

Bellisari Achille, da Morelli, comune di Tossicia, provincia di Teramo.

Bua Gervasio Protasio, da San Cosmo (Rossano).

Bovio Gennaro, da Trani.

Buini Cristoforo, da Livorno, a nome degli impiegati civili e guardie sedentarie delle dogane di quella città.

Banco di Bari (GI'impiegati del).

Bruni Nicola, da Barletta (Bari), dottore in medicina.

Bove Onofrio, da Altamura.

Barbaro Ermenegildo, da Catanzaro, guardia mobile.

Basso Francesco, consigliere comunale, di Viarigi.

Battista Gaspare Giovanni, da Matera.

Buonoconto Michele, da Castellammare di Stabia.

Bruni cavaliere Lorenzo, da Firenze, dottore ortopedico, residente in Napoli.

TORNATA DEL 12 AGOSTO

Fanano del territorio denominato *Lotta*, da più di due secoli appartenente a Sestola.

8636. Fabbrini Francesco, di Firenze, si lagna di essere stato dimesso dall'impiego di aiutante di pubblica vigilanza per il solo motivo di aver contratto matrimonio senza l'autorizzazione superiore richiesta da una circolare del già Ministero toscano.

8637. Gulli Diego, di Scilla, provincia di Reggio di Calabria, domanda di essere ricollocato all'impiego di ricevitore doganale, attualmente vacante in quel comune, dal quale venne destituito dal Governo dittatoriale nell'ottobre 1860.

8638. Viviani Bartolommeo e Ferretti Tommaso, uscieri al tribunale di prima istanza di San Miniato, rappresentano la critica loro condizione proveniente dalla diminuzione degli emolumenti che prima percepivano, e si raccomandano per una più lucrosa destinazione.

8639. Centosettanta cittadini di Sansevero, provincia di Capitanata, chiedono per ragioni di ordine pubblico l'abrogazione della legge 29 gennaio 1817 emanata dal Governo borbonico e relativa alle enfiteusi.

8640. Centoquarantanove cittadini di Sansevero, provincia di Capitanata, domandano che l'alienazione dei beni delle soppresses corporazioni ecclesiastiche abbia luogo col mezzo della censuazione a preferenza della vendita diretta.

Basile Michele, a nome degli abitanti dei comuni di Santa Lucia e di San Filippo (Messina).

Brajone dottore Domenico, cancelliere della Gran Corte criminale di Palermo.

Calvi Paolo, da Viarigi.

Codagnone Giovanni, da Vasto (Abruzzo Citeriore).

Conservatoria di Napoli (Undici impiegati della).

Castelsaraceno (Otto sacerdoti componenti il clero del comune di).

Cupilli Ottavio, da Forlì.

Cardone Pasquale, da Mesagne, impiegato nei telegrafi visuali.

Casella Francesco, da Cosenza.

Castiglione di Falerna (Tre sacerdoti componenti il clero del villaggio di).

Dazio-consumo delle Marche (Ventun impiegati del soppresso).

De Amicis Guglielmo, da Capelle (Abruzzo Ulteriore I).

D'Arena Stanislao, da Napoli.

De Angelis Alessandro, da Caserta.

Dazi indiretti di Salerno (Cinque impiegati della direzione dei).

Didon H. N., vescovo bibliocattolico di Ginevra.

De Nobili sacerdote Camillo, da Casoli (Lanciano).

De Luca Giuseppe, da Sant'Agata del Branco (Geraci), cancelliere archivista di quel comune.

D'Adamo Fortunato, da Bari, già delegato di pubblica sicurezza.

Domenico (Padre), di Agnone, lettore giubilato dei Minori conventuali.

Di Nunno Cesare, da Campomasino.

De Luca Giuseppe, diacono, e Genovese Antonino, sagrestano al duomo di Messina.

Del Grosso Gaetano, vedova dell'avvocato Domenicangelo Piedimonte, di Campobasso.

Fiscoso Aniello, da Napoli, detenuto nelle carceri di Santa Maria.

Frigento (Quaranta cittadini di).

Fucini Sebastiano, da San Lorenzo (Castelfranco).

Ferri Litterio, artefice borghese nell'arsenale di costruzione in Napoli.

8641. La Giunta municipale di Urbino prega la Camera di provvedere a che quel palazzo ducale venga restaurato e sia dichiarato appartenente alla Corona.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Salaris sul sunto delle petizioni.

SALARIS. L'illustre municipio della città di Urbino presentò al Parlamento la petizione avente il n° 8641 della quale fu data lettura in questo momento.

La petizione è fondata su ragioni di giustizia e di alta convenienza. Io non isvolgerò ora queste ragioni; ma, riservandomi di ciò fare quando verrà fatta relazione di questa petizione, chiedo che la Camera prenda in considerazione la petizione e ne decreti l'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

RICCIARDI. Domando la parola sul sunto delle petizioni.

PRESIDENTE. Ha la parola.

RICCIARDI. Mi corre debito di chiedere l'urgenza in favore delle petizioni segnate coi numeri 8639 e 8640, le quali sono presentate da numerosi cittadini del muni-

Giovanetti cavaliere Antonio, direttore del giornale *La Provvidenza del Popolo*, di Bologna.

Gesulieri Carolina vedova di Antonio Renda, e Renda Caterina vedova di Saverio Gatti, ambedue di Nicastro.

Giacinto (Padre), di Rovisonoli, ex-definitore giubilato dei Minori Osservanti.

Guerra delle Due Sicilie (Tre impiegati superiori del Ministero di) destituiti nel 1820.

Giaquinto Lorenzo, da Aquila.

Giordanella Filippo, da Modica.

Ipoteche del circondario di Salerno (Dicotto impiegati dell'ufficio delle).

Ipoteche delle provincie napoletane (Dicinnove impiegati presso le conservatorie delle).

Impiegati municipali di Catanzaro (61).

Ironimo Michele, da Sammarco la Catola (Capitanata).

Italiano don Giovanni, da Palermo, domiciliato in Rocca di Falco, già impiegato nella segreteria di Stato dell'ex-regno delle Due Sicilie.

Ipoteche di Salerno (Dicotto impiegati presso l'ufficio della conservazione delle)

Italiano don Giovanni, da Palermo, già impiegato nella segreteria della Gran Corte civile di quella città.

Lombardi Giuseppe e sua figlia Lucia, moglie di Giuseppe Nova, da Napoli.

Longobardi Gennaro, da Napoli, furiere di prima classe nei dazi indiretti.

Lombardo Giuseppe, da Napoli.

Landi Giuseppe, da Mantova.

Lombardo Giuseppe, da Napoli.

Massari Vincenzo, da Rombiolo.

Marinaro (Un).

Monteleone (Ottantaquattro bass'ufficiali e militi della guardia nazionale di).

Massara Ignazio, da Tropea (Calabria Ulteriore II), a nome del suo figlio alunno nella prefettura di Catanzaro.

Mantella Mariantonia vedova di Angelo Ferrante, domiciliato in Napoli.

Monthes d'Olivastro conte Federico, da Napoli, maggiore.

Marsicano Nicola, da Santa Maria di Capua.

cipio di Sansevero. Colla prima si domanda l'abrogazione della legge del 29 gennaio 1817, relativa alle enfiteusi, legge che si accusa di esser cagione di molti abusi.

Nella seconda petizione si domanda alla Camera che, invece di vendere i beni demaniali, si diano a censo. Questa petizione essendo giunta dopo la votazione della legge relativa appunto alla vendita dei beni sopraddetti, io non la presento che per soddisfare all'incarico ricevuto.

(Sono decretate d'urgenza.)

(L'onorevole Boyl presta giuramento.)

PRESIDENTE. La Camera ha ricevuto i seguenti omaggi:

Dalla Presidenza della Camera di commercio di Catania, tre esemplari del catalogo dei prodotti inviati da quella provincia alla esposizione italiana in Firenze e dei premi conferiti agli espositori delle provincie siciliane;

Dal parroco di Oggebbio, circondario di Pallanza, don Pietro Mongini, otto esemplari di un opuscolo intitolato: *La procedura austriaca dell'attuale inquisizione romana*;

Dal maggiore Stefano Siccoli, 450 esemplari delle parole da lui pronunciate in occasione delle solenni esequie celebrate in Pontassieve per Giuseppe Montanelli.

Mucelli sacerdote Felice, già cappellano di Civitella del Tronto, residente in Napoli.

Mayer Francesco, domiciliato a Londra, creditore del fu principe di Salerno.

Morabita Pasquale, da Palma, guardia nei dazi indiretti.

Massara Ignazio, da Tropea (Calabria Ulteriore II), a nome del suo figlio aspirante ad ufficiale di terza classe nella prefettura di Catanzaro.

Notai di Basilicata (La Camera dei).

Notai di Monopoli (Otto).

Nisi Salvatore, da Erchie (Manduria).

Onesto Domenico, da Soriano (Monteleone).

Orta (Tre ufficiali della guardia nazionale di).

Pietropaolo Gaetano, segretario comunale di Drapia, in provincia di Calabria Ulteriore II.

Palizzi (Dieci abitanti del comune di), circondario di Gerace.

Parisi Giuseppe, da Napoli, già professore di letteratura agli allievi militari.

Panella Pasquale, da Pizzo (Provincia di Catanzaro).

Petromasi Leopoldo, maggiore, e Ferretti Bartolommeo, capitano nel disciolto esercito napoletano.

Petrolà D. Federico, da Palermo, già commesso scrivano nella direzione dell'ospedale militare di quella città.

Parisi Giuseppe, da Napoli, già professore di letteratura agli allievi militari.

Perez Domenico, da Licata, commesso postale.

Pagano Giuseppe, da Forza d'Agrò, commesso di quel comune.

Polizia siciliana (Duecentonovanta impiegati dell'ex).

Paladino Domenico, da Scilla, telegrafista di seconda classe in disponibilità.

Pensionisti militari delle provincie meridionali (I).

Polito Onofrio, da Santa Domenica, comune di Decadi (Calabria Ulteriore II).

Pensionisti militari delle provincie meridionali (I).

Paola (Quindici cittadini di).

Quaranta Andrea, impiegato nei telegrafi ottici (in ritiro), domiciliato in Noto.

Rascio Giuseppe, da Cannicchio (Salerno), antico ufficiale.

**RELAZIONE E VOTAZIONE DI UN PROGETTO
DI LEGGE AVANTI DISCUSO.**

PRESIDENTE. L'onorevole Mancini ha facoltà di parlare per presentare una relazione.

MANCINI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge riguardante lo affrancamento dei canoni enfiteutici, dei livelli, censi, decime ed altre prestazioni territoriali.

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

Si procede all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto sul progetto di legge relativo ai padri di dodicesima prole, già approvato per articoli.

COSTA A. Io pregherei la Presidenza della Camera che prima di procedere all'appello nominale si passasse alla discussione del progetto di legge che è il primo all'ordine del giorno perchè frattanto si darà agio a molti dei nostri colleghi di intervenire alla seduta giungendo in Toriuo col convoglio che giunge alle ore 2.

PRESIDENTE. L'onorevole Costa vede da sè che all'ora che comincia l'appello nominale possiamo esser sicuri che prima che termini, quelli che vogliono tornare pel convoglio delle 2 potranno esser giunti ed intervenire alla Camera.

COSTA A. Faccio osservare che quand'anche si giunga

Ricosta Vincenzo, sacerdote, di Mileto (Monteleone).
Registro e bollo in Santa Maria (Ottantun impiegati sovranumerari della direzione del).

Ridente Gaetano, dalla marina di Vietri (Salerno).

Ricosta sacerdote Vincenzo, da Mileto (Monteleone).

Rascio Giuseppe, da Cannicchio (Salerno), antico ufficiale.

Sardegna (Molti abitanti dell'isola di).

Sforza Giuseppe, usciere addetto al mandamento di Otranto.

Sanza (I cittadini di).

Sangermano barone Ernesto, di Monteverde (Principato Ulteriore).

Serra D. Vincenzo, da Cosenza, già impiegato nella cancelleria della gran Corte criminale di quella città.

Serijanni sacerdote Placido e suo fratello Santo, da Soveria Mannelli (Nicastro).

Sturano Felice, da Catanzaro.

Serrao-Fiore Zaverio, da Filadelfia, già luogotenente nell'esercito meridionale.

Salminci Annibale, da Barletta.

Stella Raffaele, da Feroletto-Piano (Calabria Ulteriore II).

Serrao-Fiore Saverio, da Filadelfia, già luogotenente nell'esercito meridionale.

Travia Pasquale da Reggio (Calabria), danneggiato politico.

Teodoro Nicola, patrizio sorrentino, luogotenente colonnello.

Telegrafi visuali, di Manfredonia (Dieci impiegati nei).

Teramo (Tre elettori politici di).

Taranto (Centoundici operai della città di).

Teodoro Nicola, patrizio sorrentino, luogotenente colonnello.

Telegrafo aereo di Palizzi (Tre impiegati del).

Uscieri presso la Corte d'appello ed il tribunale circondariale di Potenza (Undici).

Valeo Serafina, vedova Michele Torquato, di Castiglione, comune di Falerna.

Veterani di Napoli (II corpo dei).

Valeo Serafina, vedova di Michele Torquato, del villaggio di Castiglione, comune di Falerna.

Zoppi Federico, da Sulmona, ex-ricevitore del registro e bollo.

Zecca Alessandro, da Manduria.

Zoppi Federico, da Sulmona, ex-ricevitore del registro e bollo di quel circondario.

TORNATA DEL 12 AGOSTO

a Torino alle ore 2, si richiede sempre qualche tempo per trovarsi alla Camera.

(Si procede allo squittinio.)

PRESIDENTE. Risultato della votazione sul progetto di legge per revoca delle leggi e disposizioni vigenti in alcune provincie, relative alle immunità o pensioni ai padri di dodicesima prole:

Presenti e votanti	217
Maggioranza	109
Voti favorevoli	200
Voti contrari	17

(La Camera approva.)

DOMANDE DI CONGEDI E DI DIMISSIONI.

PRESIDENTE. Debbo dar notizia alla Camera di parecchie domande di congedo.

L'onorevole Briganti-Bellini per un grave affare di famiglia chiede un congedo di tre giorni.

(È accordato.)

L'onorevole Salvatore Dino per urgentissimi affari di famiglia chiede un congedo di giorni venti.

(È accordato.)

L'onorevole Di Martino chiede per necessità di ritornare in seno della sua famiglia un congedo di tre mesi.

(È accordato.)

L'onorevole Ubaldino Peruzzi per affari urgenti chiede un congedo di giorni dieci.

(È accordato.)

L'onorevole Toscanelli chiede anch'esso un congedo di dieci giorni.

LEARDI. Domando la parola.

Mi spiace di aver lasciato pregiudicare la questione, dacchè la Camera ha già accordato parecchi congedi, ma nelle circostanze affatto speciali in cui ci troviamo mi pare che non si dovrebbero accordare congedi. (Rumori)

Ma, mi permetta la Camera, se noi accordiamo congedi per affari di famiglia, io credo che la maggior parte dei membri della Camera abbia diritto d'invocare sotto questo titolo, epperò io mi credo in dovere di votare contro ogni domanda di congedo finchè durano le circostanze eccezionali in cui ci troviamo.

PRESIDENTE. Non essendovi altra opposizione, interrogo la Camera se voglia accordare un congedo di dieci giorni all'onorevole Toscanelli.

(È accordato.)

L'onorevole Cedrelli scrive chiedendo per ragioni di pubblico servizio un congedo di quindici giorni.

L'onorevole Leardi intende opporsi anche a questo?

LEARDI. Sì.

PRESIDENTE. Interrogo dunque la Camera in proposito.

(È accordato.)

L'onorevole Filippo Ugoni scrive chiedendo un congedo di una settimana.

(È accordato.)

L'onorevole Ruggero scrive chiedendo un congedo di tre mesi.

(È accordato.)

Ora abbiamo due dimissioni.

L'onorevole Mariano La Rosa scrive chiedendo per motivo di cronica infermità le sue dimissioni da deputato.

La sua lettera è accompagnata da un attestato del municipio del capo circondario d'Acireale di cui do lettura:

« Acireale, 2 agosto 1862.

« *Illustrissimo signor Presidente.*

« Mi onoro soccartare all'E. V. una seconda rinuncia di questo signor Mariano D. La Rosa, deputato al nazionale Parlamento in seguito alla prima da lui avanzata e non accolta.

« Stimo mio dovere chiarirle ch'essa espone il vero e merita tutta l'accoglienza del Parlamento. Il signor La Rosa effettivamente, per lo stato di sua salute, non può trarre costi, e molto meno sobbarcarsi alle fatiche che la vita parlamentare richiede.

« Intanto trattandosi che vanno a discutersi in coteo generale Congresso i più vitali interessi di questo capo circondario e annesse città, ove accolta non fosse la rinuncia del signor La Rosa, si ha la certezza di restar senza rappresentanza.

« Sotto questo aspetto, io prego vivamente l'illuminata di lei benignità, perchè essa rinuncia venga accolta senza ritardo, in guisa che questo collegio elettorale passi tantosto alla elezione novella.

« La preghiera fondata sopra un legittimo e grande bisogno son certo che sarà da lei benignamente accolta.

« *Il sindaco SCUDERA.* »

Chi intende di accettare la dimissione offerta dall'onorevole La Rosa, sorga.

(È accettata.)

Parimente l'onorevole Raeli mi ha scritto da Napoli in data 30 luglio:

« *Illustrissimo signor Presidente,*

« È questa la terza volta che lungo la Sessione sono obbligato assentarmi dalla Camera per grave malattia. I medici mi prescrivono, quale unico rimedio, lo assoluto riposo ed il respirare l'aria di mare, principalmente durante l'inverno; e quindi non potrò neanche per la nuova Sessione intervenire al Parlamento.

« Nelle condizioni attuali dell'Italia, e nelle speciali del mio collegio elettorale, conservare l'onore della deputazione senza poterne adempire i doveri sarebbe per me una causa di continua agitazione, direi quasi un rimorso che accrescerebbe il mio male. E però sono costretto pregarla di presentare alla Camera questa mia rinuncia alla rappresentanza; e ne imploro l'accettazione dalla benevolenza di che mi hanno favorito gli onorevoli miei colleghi, e della quale conserverò sempre grata memoria.

« Con profondo rispetto mi dico di V. S. illustrissima, ecc. »

Appena pervenutami questa lettera l'onorevole Raeli mi spedì in data 4 agosto un telegramma così concepito:

« Se atteso le attuali circostanze la Camera continua la Sessione, sospenda la mia rinuncia; bisognando, ritornerò ancorchè ammalato. »

Ma l'altro giorno mi giunse altra lettera colla quale egli mi fa preciso debito di presentare alla Camera la sua rinuncia.

Con grave rincrescimento dunque debbo adempiere a tale mandato.

L'onorevole Nisco ha la parola.

NISCO. Ho domandato la parola perchè credo di interpretare il desiderio degli elettori di Acireale, pregando la Camera a sospendere la sua deliberazione per tre o quattro mesi, e dare un congedo all'onorevole Raeli finchè si sia rimesso in salute.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Pisanelli.

PISANELLI. Aveva domandato la parola per fare la stessa istanza.

PATERNOSTRO. Io volevo pregare la Camera di non accettare le dimissioni dell'onorevole Raeli.

È questo un atto di estrema delicatezza dell'onorevole Raeli che in tutta la sua vita politica non ha mancato mai un giorno al suo dovere. Se la malattia l'obbliga ora a ciò fare, è a sperarsi che tra due o tre mesi al più sia guarito. Io prego dunque istantemente la Camera di non accettare queste dimissioni.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Massari.

MASSARI. Naturalmente io non posso non associarmi ai sensi espressi dagli onorevoli preopinanti. (*Rumori d'impazienza*)

Perdonino: io non ho chiesto la parola per dire puramente: mi associo.

Debbo pure adempiere contro tutte le mie simpatie, contro tutti i miei desiderii, ad un sacro debito.

L'onorevole Raeli mi ha scritto l'altro giorno una lettera, la quale mi rincresce di non avere con me, chè mi farei un dovere di darne lettura alla Camera, nella quale mi impone l'obbligo di supplicare la Camera a nome suo di accettare le sue dimissioni, e lo fa con termini tali che veramente, mentre io il quale ho già dichiarato essere del parere degli onorevoli preopinanti, ho stimato mio debito verso l'onorandissimo collega nostro ed amico mio di darne contezza alla Camera.

La Camera nella sua saviezza si appiglierà a quella decisione che è più conforme ai miei desiderii, ma io non poteva dispensarmi dall'obbedire all'invito del nostro ottimo collega Raeli.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intenda accettare...

CASSINIS. Domando la parola.

È per confermare ciò che diceva testè l'onorevole Massari, inquantochè l'onorevole Raeli anche a me disse la

stessa cosa, che era suo desiderio vivissimo che fosse accettata la sua dimissione.

NISCO. Propongo un congedo di quattro mesi.

PRESIDENTE. È dall'onorevole Nisco proposto ed invece di accettare le dimissioni sia accordato un congedo di quattro mesi all'onorevole Raeli.

Pongo ai voti questa proposta.

(È approvata.)

Il ministro per la marina scrive:

« La somma urgenza di por mano alla costruzione delle pirofregate corazzate e delle scialuppe anima sottoscritto a rivolgere alla S. V. illustrissima caldissima preghiera, affinchè le piaccia sottomettere alla deliberazione della Camera dei deputati prima della chiusura della Sessione il relativo progetto di legge già presentato dallo scrivente.

« Nella lusinga di vedere favorevolmente accolta sua istanza, ha l'onore, ecc. »

Questa lettera sarà trasmessa alla Commissione incaricata di riferire su quel progetto di legge.

**PRESENTAZIONE DI DISEGNI DI LEGGE
E DI UNA RELAZIONE.**

RATAZZI, ministro per l'interno. Ho l'onore di presentare vari progetti di legge: l'uno per l'approvazione di una spesa straordinaria di lire 33,000, affine di costruire nuove vetture cellulari; l'altro per la spesa straordinaria di lire 100,000 per stabilimento di alcuni sifilicomi nelle provincie meridionali; un terzo per altre spese straordinarie per continuazione di lavori nel gran carcere di Palermo; ed un ultimo del pari per spese straordinarie sul bilancio dell'interno, per manutenzione dei locali governativi nella Toscana.

Ho parimente l'onore di presentare, a nome del ministro d'agricoltura e commercio, un progetto di legge approvato dal Senato, relativo all'ordinamento dell'esercizio della pubblica mediazione.

PRESIDENTE. Si dà atto al signor ministro della presentazione di questi progetti di legge, che saranno stampati e distribuiti agli uffizi.

L'onorevole Mancini ha facoltà di parlare per presentare una relazione.

MANCINI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge intorno al nomina e destinazione dei giudici supplenti delle Corti di assise.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA
COSTRUZIONE DI STRADE FERRATE NELLA SARDEGNA.**

PRESIDENTE. E all'ordine del giorno la discussione della legge per la costruzione di strade ferrate nell'isola di Sardegna.

TORNATA DEL 12 AGOSTO

Interrogo il ministro dei lavori pubblici se accetta le modificazioni proposte dalla Commissione al progetto di legge ed al capitolato.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Accetto.

PRESIDENTE. L'onorevole Sineo ha facoltà di parlare.

SINEO. Nelle gravi preoccupazioni che opprimono gli animi nostri, se havvi qualche soggetto il quale possa chiamare l'attenzione dei membri di questa Camera, e giustamente domandare che, sospendendo ogni altra cura, essa entri in una seria e matura discussione, è certamente la legge sulla quale siamo chiamati attualmente a deliberare.

Si tratta di fare alla Sardegna un atto di giustizia, un atto di riparazione; si tratta nello stesso tempo di fare un grande atto di amministrazione. Sarà una doppia soddisfazione per la Sardegna l'ottenere finalmente giustizia, e l'ottenerla da questo Parlamento italiano.

La Sardegna ebbe a gemere per molti secoli sotto il più intemperante feudalismo. Quando il continente italiano era liberato da questa piaga, la Sardegna gemeva ancora.

Carlo Alberto, che portò sul trono tutti quei benefici pensieri che gradatamente si svilupparono sino al fine del suo regno, rivolse prima d'ogni cosa la sua mente alla Sardegna, e pensò ad abolire la feudalità.

Sotto il regime feudale la Sardegna erasi immiserita. Essa aveva un tempo più di due milioni d'abitanti; sotto i feudatari, quando veniva ceduta la Sardegna alla Casa di Savoia, era ridotta a 300,000.

Voci. Strade ferrate! Si venga alle strade ferrate!

SINEO. Sotto il feudalismo furono disconosciuti tutti i diritti individuali e contrastate le prerogative della privata proprietà; i comuni soggetti a feudatari divennero specie di falansteri...

Voci. Alla questione!

SINEO... il feudatario ne era il capo, distribuiva annualmente i beni (*Conversazioni e vivi segni d'impazienza*) a seconda dei bisogni, mediante un tenue tributo. Era un modo speciale con cui si esercitava il diritto di proprietà.

I feudatari, ai quali i sommi imperanti avevano concessi gli uomini e le cose, ebbero a cedere i loro diritti ai comuni.

Questa è la formola di riscatto sancita da Carlo Alberto. I diritti dunque che spettavano ai feudatari venivano riscattati dai comuni.

Voci. Alla questione! (*Rumori, conversazioni*)

SINEO. Questa era la condizione delle cose quando sorse il regime parlamentare. Carlo Alberto aveva provveduto per la divisione di quei beni fra le famiglie che erano soggette al feudo. Ma per rendere questi beni fruttiferi, perchè, restituiti ai comuni, questi beni potessero ridonare la prosperità alla Sardegna, erano necessari ben altri provvedimenti. Siantochè la Sardegna era separata dal resto del mondo con una linea doganale che impediva ogni scambio di prodotti, siantochè mancavano le strade interne, il possesso delle terre non poteva essere molto proficuo.

Carlo Alberto aveva già iniziata la costruzione delle strade ruotabili, cui deste maggiore estensione con recente votazione. Ma ai tempi nostri le ruotabili non bastano a sostenere la concorrenza dei prodotti. Quando tutto il rimanente d'Italia gode il beneficio delle ferrovie, non v'ha motivo per non concederle alla Sardegna.

La Sardegna concorse alla redenzione dell'Italia come tutte le altre provincie dell'antico Stato. Concorse con le provincie dell'antico regno subalpino alla costruzione delle strade governative di terraferma. Concorse nei premi concessi alle società costruttrici delle varie diramazioni delle antiche provincie. Concorre ugualmente per la sua quota ai sussidi decretati dalla nazione per le varie ferrovie del nuovo regno. Ciò che abbiamo fatto o decretato per il rimanente d'Italia dobbiamo decretarlo e farlo ugualmente per la Sardegna.

Il Governo si è mostrato persuaso di questa verità e vi ha proposta la costruzione di una ferrovia che deve attraversare tutta l'isola. Esso vi propone anche che a carico dell'erario nazionale si facciano sacrifici per agevolare la costruzione. Ma il Governo non ha creduto di poter portare questi sacrifici a tal grado da assicurarne l'esecuzione. Egli non ha creduto di poter proporre a carico dell'erario nazionale gli stessi sacrifici che si fanno per le ferrovie del rimanente d'Italia.

Il Governo credette di trovare un mezzo per sottrarre all'erario nazionale una parte del carico, proponendovi di disporre a favore dei costruttori di una parte di quei beni che, secondo le proposte fatte in alcune precedenti Legislature, si poneva in dubbio se appartenessero all'erario nazionale od ai comuni.

Il Governo credette ancora di trovare un mezzo termine, il quale potesse autorizzarlo a disporre di beni propri di alcuni comuni della Sardegna, obbligando tutti gli altri comuni a concorrere all'indennità, pagando ai comuni che sarebbero spogliati dei loro beni una parte del prezzo dei beni medesimi.

Siantochè il progetto si presentava in questi termini, esso poteva considerarsi come raccomandato da gravi considerazioni di equità. Ma la Commissione non ha creduto di poter accettare interamente questo sistema: la Commissione ha creduto che il carico di fornire l'indennità ai costruttori della ferrovia dovesse gravitare interamente sopra i comuni che posseggono beni anticamente soggetti alle angherie feudali conosciuti sotto il nome di *beni ademprivili*.

Qui sta, o signori, la principale difficoltà della legge: formulata come viene dalla Commissione, la crederei assolutamente inaccettabile; dal momento che il Governo aderisce alle proposizioni della Commissione, io sono in dovere di chiamare la seria attenzione della Camera sopra le gravi obiezioni che sorgono contro questa proposta.

La questione è di stretta giustizia: si tratta di vedere se potete fare a danno di un gran numero di cittadini sardi ciò che non fu mai fatto a danno di nessun cittadino di altre provincie, si tratta di vedere se potete

disporre della proprietà privata per ragioni di utilità pubblica senza nessuna indennità.

Or son pochi anni, vi si proponeva di dividere i beni così detti *ademprivili* tra i comuni e le finanze dello Stato, ma questo non eccedeva i limiti di una semplice transazione che i comuni potevano accettare o rifiutare.

Io prego la Camera di portare tutta la sua attenzione a questo punto cardinale, perchè, ripeto, si tratta unicamente di giustizia.

Se veramente la Camera avesse già una volta deciso che si potesse dirimere legislativamente la questione degli ademprivi, che questa non fosse una questione giuridica, ma meramente legislativa, forse sarebbe temerario dal canto mio il venire a proporre come evidente ciò che sarebbe parso certo ed evidente in senso contrario ai precedenti legislatori; ma questo non è, o signori.

La Camera non ha mai detto che i poteri legislativi fossero competenti a decidere a chi spettasse la proprietà degli ademprivi. Essa ha bensì acconsentito ciò che il Governo aveva proposto, che si operasse la divisione a parti uguali dei beni ademprivili fra lo Stato e i comuni, tuttavolta che i comuni assentissero a questa divisione, tuttavolta che rinunciassero alla facoltà di portare la questione dinanzi ai tribunali.

Il proporvi dunque, o signori, che i beni ademprivili debbano irrevocabilmente riconoscersi come beni dello Stato e che i rappresentanti della nazione ne dispongano in modo legislativo è cosa affatto nuova e che quindi merita tutta l'attenzione della Camera. (*L'oratore sospende per un istante il suo discorso*)

SALARIS. Ma parli almeno.

SINEO. Appunto perchè veggo che la Commissione è intesa ad altro, io taceva.

COSTA ANTONIO, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. La Commissione può benissimo avere altre preoccupazioni.

SINEO. Un membro della Commissione, sospendendo il discorso che teneva con altri, prendeva la parola unicamente per invitarmi a continuare il mio discorso. Ora, questo non è nelle forme parlamentari. La Commissione, se vuole essere in grado di rispondere, deve ascoltare.

SALARIS. La Commissione ha bisogno che la legge passi.

SINEO. Questo bisogno l'abbiamo tutti; ed io lo sento quanto l'onorevole Salaris. Ma il bisogno che ha la Commissione, il bisogno che ha la Camera è di far leggi ragionevoli e giuste sopra ogni cosa, ed è facile cadere nell'irragionevole e nell'ingiusto se non si discute seriamente, se non si discute su tutte le difficoltà che questa legge presenta.

BOGGIO. (*A mezza voce*) Domani non saremo più in numero e vogliamo che la legge venga approvata.

SINEO. Io prego l'onorevole Boggio a dire altamente quello che egli pensa su questo soggetto. Io mi riservo di rispondergli.

BOGGIO. Domando la parola.

Usando della facoltà che mi concede l'onorevole Sineo, dirò che desiderando io sinceramente che la Sardegna venga dotata delle ferrovie, ed essendo convinto che, se non si votano oggi, domani non saremo più in tempo, prego l'onorevole Sineo, in nome degli stessi interessi della Sardegna, di abbreviare il suo discorso. (*Bene! Bravo! — Applausi*)

SINEO. Quantunque i due deputati sardi abbiano creduto di applaudire alle parole dell'onorevole Boggio...

SALARIS. Tutti i deputati della Sardegna hanno applaudito.

SINEO. Io dico che prima di volere che si sancisca una legge in forma di urgenza, bisogna avere intenzione di fare una legge giusta e ragionevole.

Vediamo adunque se realmente possiamo con giustizia accettare la legge quale ci è proposta, o se non sia necessario di adottare qualche modificazione.

Io parlo, o signori, non per persuadervi a respingere la legge, ma per indurvi a modificarla.

La Sardegna aspetta ansiosamente le ferrovie; ma essa vuole che le si concedano senza che la giustizia sia lesa.

I comuni che posseggono beni ademprivili non sono tutti nelle medesime condizioni.

Vi sono dei comuni i quali forse senza un grave danno potrebbero essere privi di una gran parte di questi beni, e ve ne sono altri ai quali il libero possesso di questi beni è assolutamente necessario.

Dopo le ultime discussioni che ebbero luogo su questo proposito nella Camera subalpina la questione ha fatto dei grandi passi. Vi furono alte lagnanze da tutti i lati della Sardegna; tutti i comuni possessori d'ademprivio protestarono; protestarono i Consigli provinciali per mezzo di specifiche e ben maturate deliberazioni. Ma è da notarsi sopra ogni altra cosa che dopo le discussioni del Parlamento sorsero le decisioni dei tribunali. A seconda delle riserve fatte nelle leggi precedentemente proposte, intervennero liti tra il demanio ed i comuni, e queste liti ebbero esito favorevole ai comuni.

Volete ora, o signori, alzarvi sopra i tribunali e decidere in senso contrario a ciò che essi pronunciarono secondo la facoltà che loro avete lasciata? (*Rumori*) Fu deciso dai tribunali a favore dei comuni, quantunque questi tribunali avessero per sommo capo quello stesso giureconsulto che, come commissario del Governo, sosteneva davanti alla Camera l'ultimo progetto proposto dal Governo: e ad onta che in quella discussione, come commissario regio, quel giureconsulto avesse manifestate opinioni non guari favorevoli ai comuni, tuttavolta la magistratura sarda riconobbe che realmente si trattava di proprietà comunali, di proprietà sopra le quali non poteva il Governo, non poteva la nazione in nessun modo disporre. Possiamo ora noi dire che questi beni siano disponibili? Che il potere legislativo abbia diritto di transigere, di dimezzare la proprietà di questi beni, secondo che gli pare per la pubblica utilità? Ma al disopra della pubblica utilità havvi la giustizia. Possiamo noi costringere un proprietario, per quanto si

TORNATA DEL 12 AGOSTO

possa presumere che egli ami il suo paese, a dismettere gratuitamente la sua proprietà perchè gli si offre di fare una ferrovia utile alla sua provincia? Ma ciò non l'abbiamo fatto e non credemmo di poterlo fare per nessuna parte d'Italia; perchè potremo farlo in Sardegna? Perchè potremo fare a danno di moltissimi comuni ciò che non potremmo fare a danno di un individuo? Ecco il punto sul quale bisogna portare la questione; e portata su questo punto, lo ripeto, io non credo che essa presenti dubbio alcuno.

Dopo le lunghe discussioni che ebbero luogo nel seno della Camera subalpina giunsero dall'isola numerosissime petizioni. Molte sono nelle mie mani. Prescindo dall'enumerarle per risparmio di tempo. Ricorderò soltanto ciò che esponevasi al Senato del regno per parte del comune di Fonni in una memoria stampata e distribuita. Ripilogavansi le considerazioni per le quali si doveva riconoscere che i beni ademprivili avevano il carattere di comunali. Terminavasi col dire che il comune di Fonni non poteva ammettere transazione di sorta, perchè i beni ademprivili erano tutti di assoluta necessità alla sussistenza di quegli abitanti.

Conforme alla petizione del comune di Fonni erano in allora molte altre. In ora si rinnovano le stesse dichiarazioni, le stesse proteste. Mi limiterò a leggervi un brano di lettera indiriztatami recentemente dal sindaco di San Lussurgiu.

Dopo aver esposti molti gravami dei quali lagnasi l'intera Sardegna, esso tiene discorso degli ademprivi che spettano al comune di San Lussurgiu, sui beni della commenda di San Leonardo. Dice che l'esercizio di quegli ademprivi è indispensabile alla sussistenza di quella numerosa e florida popolazione.

« Osservo che, togliendosi una piccolissima porzione di quei terreni, costringerebbersi così una buona parte di quelle popolazioni ad emigrare, giacchè non avrebbe più ove seminare. »

Si tratta di una popolazione di circa 5000 anime: il territorio coltivato è fertilissimo; ma questa fertilità è dovuta all'uso degli ademprivi. Se ne togliete agli abitanti una parte anche piccola, per quanto fertili siano le loro terre, non basteranno più per l'alimento della popolazione.

Io vi propongo, o signori, un altro sistema.

Io non vi dirò di fare per l'isola di Sardegna tutto ciò che avete fatto per l'Italia meridionale. Il Governo non suppone che la ferrovia sarda possa per alcuni anni dare un prodotto simile a quello delle meridionali; per questo motivo non ha creduto di potervi proporre eguali sacrifici a carico dello Stato. Io sono disposto ad aderire a che i sacrifici per la Sardegna siano minori, che gli abitanti della Sardegna siano invitati a supplire con sacrifici propri; ma questo si faccia in modo conforme al nostro diritto pubblico. La legge fissi l'indennità che può dare il Governo; la Sardegna poi per mezzo dei rappresentanti dei suoi comuni e delle sue provincie dia regolari deliberazioni onde supplire ad una più larga indennità. E questo io intendo di proporvi con una serie

d'emendamenti che formeranno un sistema da contraporsi al sistema della Commissione.

« 1. Il Governo del Re è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio di una ferrovia centrale dell'isola di Sardegna, con diramazioni ai principali porti dell'isola ed ai principali centri di produzione.

« 2. La durata della concessione potrà essere di anni 99 a partire dal 1° gennaio 1863.

« 3. Il tracciamento della ferrovia centrale e delle principali diramazioni sarà sottoposto all'esame dei Consigli provinciali dell'isola prima della definitiva approvazione.

« 4. Lo Stato guarentirà per tutta la durata della concessione un annuo prodotto brutto di lire 20 mila per ogni chilometro di strada in esercizio.

« 5. Pel corso di dieci anni, a partire dalla data del presente capitolato, i concessionari potranno immettere in franchigia di dazio o di qualsiasi altro diritto il ferro, i regoli, le locomotive, i *tenders*, i vagoni, gli istrumenti, i metalli, e generalmente tutto ciò che è necessario alla costruzione, esercizio e mantenimento delle ferrovie concesse.

« L'esercizio di questo diritto sarà determinato dal ministro per le finanze con apposito regolamento, intesi i concessionari.

« 6. L'imposta territoriale che la società pagherà allo Stato per i terreni e fabbricati acquistati per la strada sarà valutata in base ai catasti vigenti all'epoca dell'acquisto.

« 7. La società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi riguardanti unicamente l'amministrazione e l'esercizio delle ferrovie concesse.

« 8. Tutti i contratti ed atti qualsiasi che la società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla concessione delle linee concesse saranno soggetti al diritto fisso di una lira italiana ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

« 9. Il Governo autorizzerà inoltre le provincie ed i comuni della Sardegna a fare in favore dei costruttori di detta ferrovia quelle maggiori agevolezze e quei più ampi sacrifici che saranno necessari per ottenere il concorso di onesti ed abili costruttori. »

Coll'articolo 1 si dà piena facoltà al Governo di concedere a costruttori abili ed onesti le ferrovie che si richiedono, ed esso non avrà più bisogno di interpellare il Parlamento per assicurare questo beneficio durante le vacanze parlamentari.

Coll'articolo 2 si fissa la durata di questa concessione in modo conforme al progetto ministeriale.

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

SINEO. Coll'articolo 3 si provvede per ottenere un tracciamento che faccia tutta l'isola partecipe del vantaggio della costruzione.

Nel tracciamento proposto dal Ministero una gran parte della Sardegna rimane in fuori del movimento ferroviario. Ne sono interamente prive estesissime re-

gioni eminentemente produttive; ne sono privi interi circondari, i quali avrebbero grande bisogno che le loro produzioni avessero un qualche sfogo, circondari i quali, se fossero attraversati da una ferrovia, potrebbero tra breve concorrere largamente alla ricchezza nazionale.

Io credo dunque che il tracciamento proposto dal Governo possa essere perfezionato, che ne possa il beneficio essere esteso in modo equo a tutte le parti della Sardegna, e perciò io credo utile che sieno intesi i Consigli provinciali, che su di ciò sono più d'ogni altro competenti.

Volete voi, signori, prendere la responsabilità del tracciato? Ma, se davanti a voi si agitassero questioni di questo genere, potreste voi avere le cognizioni necessarie per dare un voto coscienzioso?

Io credo che anche il Governo dovrebbe essere appagato, avere la scorta del parere dei Consigli provinciali prima di adottare irrevocabilmente un tracciamento definitivo.

In quanto alla garanzia d'interessi, io ho tenuto in conto ciò che il ministro delle finanze espose in una recente tornata circa gl'inconvenienti di guarentire un prodotto netto. Io domando al Ministero di essere conseguente; e poichè ha riconosciuto che per le provincie meridionali era più conveniente di guarentire un prodotto lordo, guarentisca un prodotto lordo anche per le ferrovie della Sardegna.

Io ho calcolato che la spesa per l'esercizio di una ferrovia (e gl'ingegneri che fanno parte di questa Camera credo che me lo acconsentiranno) sia comunemente di lire 9000 per chilometro.

Il Governo dunque duplichi questa somma, e guarentisca lire 18,000 per chilometro di prodotto lordo. Aggiungerei poi una piccola somma a queste lire 18,000; aggiungerei, cioè lire 2000 sotto questo aspetto.

Per le ferrovie meridionali voi, o signori, avete guarentito alla società concessionaria una somma di dieci milioni in beni dello Stato, ed avete anche guarentita una somma di più milioni in legname.

Io credo che dobbiamo adoperarci con somma cura per pareggiare nei benefici tutte le provincie dello Stato. Mi è paruto che l'aggiunta di lire 2000 alle 18,000 guarentite sul prodotto chilometrico di queste ferrovie terrebbe luogo di compenso pel rifiutato sussidio in denaro ed in legname.

Questo sacrificio per lo Stato ho la lusinga che non durerà molti anni.

Io divido perfettamente l'opinione di coloro i quali credono che in poco tempo le ferrovie della Sardegna potranno dare ragguardevoli prodotti; ma quando queste speranze non si avverassero così presto, i sacrifici che fareste non eccederebbero certamente quelli che fate per le ferrovie meridionali.

Gli articoli 5, 6, 7 e 8 sono riprodotti letteralmente dalla concessione che avete approvata nella tornata di sabato.

Io vi propongo di concedere ai costruttori delle fer-

rovie sarde precisamente gli stessi favori che sono indicati nei corrispondenti articoli 39, 40, 41 e 42 del progetto che avete approvato.

Resta l'indennità a carico dei comuni. Per questa il Governo, sentiti i comuni, determinerà ciò che si possa dai comuni consentire. Sarà un affare da assestarsi tra Governo, provincie e comuni.

Io credo che ho detto abbastanza per giustificare la ragionevolezza di questo progetto. Esso concorda con tutto ciò che avete fatto finora in materia di ferrovie; concorda con ciò che avete fatto nell'ultima Sessione per una ferrovia che grandemente interessava il Piemonte, la ferrovia di Savona. Il Governo fece per quella ferrovia dei sacrifici; lasciò quindi che i proprietari, i comuni, le provincie liberamente concorressero con aumento di premi, e la ferrovia sarà condotta a compimento. Così accadrà per la Sardegna. Il Governo faccia quanto ragionevolmente può, lasciando che le provincie ed i comuni provveggano.

Io credo che questo sia il solo sistema al quale possiamo attenerci. Il voler decidere, il voler disporre di cose che non sono della nazione, il voler preventivamente stabilire quale sarà il sacrificio che alcuni comuni debbono fare io credo che sia cosa sommamente improvida.

Questo mi dispensa dall'osservare che il sacrificio di 200,000 ettari di terreno mi pare un premio veramente esorbitante. È vero che nelle circostanze attuali questi terreni non avrebbero in comune commercio grande valore; ma, se non hanno valore è colpa della nostra legislazione, è colpa della cattiva amministrazione del nostro paese.

In pochi anni questi valori possono svilupparsi ed ascendere ad una cifra elevatissima, ascendere a miliardi. La Sardegna è di un'estensione superiore a quella della Lombardia, è superiore anche per naturale feracità del suolo. Sappiamo ciò che possono valere attualmente in Lombardia 200,000 ettari!

Col dare alla Sardegna un sistema di ferrovie, avrete fatto un'ottima speculazione. Voi non potete dimenticare, signori, che la Sardegna è dotata dalla natura di ricchezze latenti immense, le quali debbono largamente contribuire a sollevare l'Italia dal grave peso che ora l'opprime.

Non vi rincresca dunque di fare quei sacrifici che l'erario nazionale potrà ragionevolmente sopportare, e lasciate che i sardi, con quella nobile rassegnazione che essi sempre dimostrarono, fissino essi la misura dei propri sacrifici.

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

COSTA ANTONIO, relatore. I membri qui presenti della Commissione hanno ascoltato attentamente il discorso dell'onorevole Sineo, checchè rimproverandoci egli abbia detto in contrario. Essi si sono fatto carico degli emendamenti da lui proposti, ma i membri della Commissione che qui sono, hanno studiato con coscienza il progetto di legge proposto dal Ministero, lo

TORNATA DEL 12 AGOSTO

hanno migliorato nel modo che essi hanno creduto più opportuno, ed io, relatore della medesima, animato quant'altri mai possa esserlo del bene della Sardegna, ed interessato fin anco materialmente al suo futuro benessere, dichiaro a nome dei medesimi membri della Commissione che non accettiamo gli emendamenti proposti dall'onorevole Sineo.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Pasini.

PASINI. La Camera avrà notato che la relazione è fatta in nome di una maggioranza; ciò dunque vuol dire che nella Commissione vi fu una minoranza. Questa minoranza si formò di due commissari, quelli dell'ufficio I e del VII. Io, commissario dell'ufficio I, dissenziente dai miei colleghi, trovo di dover dire alla Camera i motivi per quali io ed il mio collega del VII ufficio credevamo doverci, allo stato attuale delle cose, differire l'adozione di questa legge.

Prima di tutto si affacciò alla minoranza una grave difficoltà di diritto. Era proposto nel progetto del Ministero, agli articoli 8, 9 e 10, che la metà dei beni adempribili assegnati alla società concessionaria si dovesse considerare sostanzialmente come appartenente ai comuni, e che dovesse quindi farsi luogo ad un conguaglio fra i comuni, atteso che realmente i comuni li posseggono con diversità di proporzioni fra loro. Stabilivano questi articoli che il valore estimale dei 200,000 ettari assegnati alla società concessionaria, si dovesse ripartire fra i tutti i comuni in proporzione dell'imposta fondiaria che cadun comune contribuisce; e fatta così la ripartizione del valore di questi beni, si stabiliva poi che quei comuni, i quali effettivamente possedessero e cedessero una quantità maggiore di quella che da questo riparto loro competesse, dovessero ricevere un compenso dagli altri comuni, i quali effettivamente possedessero una quantità minore di quella corrispondente alla loro quota d'imposta fondiaria.

Alla Commissione si presentò subito la difficoltà. Si disse: come possiamo noi con una legge obbligare i comuni a imporsi per far luogo a questi compensi? Noi arrischiavamo di far cosa incostituzionale.

L'efficacia di questa obiezione è stata apprezzata dalla Commissione intera. Fu dunque giuocoforza abbandonare il sistema degli articoli 8, 9 e 10.

Che cosa si è sostituito? L'ommissione totale di questi articoli.

Quale è l'importanza di questa ommissione?

DI CAVOUR. Domando la parola.

PASINI. L'importanza di questa ommissione è che si considerano come disponibili in via assoluta dallo Stato i 200,000 ettari di terreno; l'importanza di questa ommissione è che i comuni i quali credono di aver diritto a questi 200,000 ettari, diritto che era ad essi riconosciuto dal progetto ministeriale negli articoli 8, 9 e 10, ne sono spogliati a favore della società concessionaria, senza nessun compenso, con ineguale ripartizione fra i comuni medesimi.

Questo è il sistema della Commissione: possiamo noi allo stato attuale delle cose approvarlo? Dopo che ab-

biamo veduto proporsi dal Governo che questa metà dei beni da assegnarsi alla società concessionaria dovesse considerarsi propria dei comuni e che per questo i comuni dovessero procedere a un conguaglio, possiamo noi con un tratto di penna cancellare quegli articoli e decidere la gran questione della proprietà di questi beni in modo che lo Stato possa impadronirsene e darli ai concessionari?

Vi è qui una difficoltà a sciogliere, e a parer mio questa difficoltà non può sciogliersi per via legislativa; decisamente io non credo che la legge possa influire sui diritti competenti ai comuni; penso invece che questa difficoltà si possa togliere facendo aderire i comuni per mezzo dei loro Consigli, facendo che i comuni abdicino a qualunque diritto su questa metà nello scopo che possano costruirsi le strade ferrate.

Questa è cosa che non mi dilungherò a sviluppare, parendomi abbastanza evidente. Noterò anzi che alcune delle cose dette dall'onorevole Sineo vengono in appoggio della difficoltà incontrata dalla minoranza della Commissione.

Questo dal punto di vista di diritto.

Ma vi erano poi considerazioni economiche che anche esse inducevano la minoranza a non dare, nello stato attuale delle cose, il voto a questa legge. Noi, pochi giorni fa, abbiamo votato 22 milioni e mezzo per costruire in Sardegna delle strade nazionali. Per compiere queste strade ordinarie è necessario un periodo di 15 anni, se non erro, atteso che è divisa la spesa per modo che ogni anno si spenderà un milione e mezzo. Prima che queste strade ordinarie sieno fatte, quale sarà mai il prodotto presumibile delle strade ferrate? Queste, senza il concorso delle strade comuni, a qual prodotto potranno arrivare? Mi piacerà molto se mi si potrà provare che le strade ferrate, senza il concorso delle strade ordinarie, possano giovare alla Sardegna. Ma fino a che non mi sia dia questa prova, io penso che, per ottenere un sensibile movimento sulle strade ferrate, è necessario il concorso delle strade comuni. Ora, se queste devono stare tanto tempo ad essere costrutte, perchè fare le strade di ferro con precipitazione, onde averle terminate in sei anni dalla data della concessione?

Io veramente non so darmi ragione di questo sistema; votare 22 milioni e mezzo per fare le strade ordinarie in 15 anni, e poi aver la fretta di fare le strade di ferro in sei anni.

Senonchè, ove questo sistema non fosse di grande sacrificio per l'erario, potrebbe attuare. Farebbero cosa pochissimo utile al paese, ma pur potrebbe fare. Ma pur troppo è vero che da questo sistema l'erario riuscirebbe enormemente caricato, nel tempo stesso che il paese non ne risentirebbe se non poco o nessun profitto.

Vi sono circa 380 chilometri di strada in questa concessione, e si garantisce per cadun chilometro il prodotto netto di 9000 lire. La spesa di esercizio si calcola nella metà del prodotto brutto, e fino alle lire 10,000 nei due terzi.

Ora, premessi questi dati, se il prodotto brutto arri-

vasse, in via d'ipotesi a 6000 lire, 4000 sarebbero assegnate alle spese d'esercizio e 2000 andrebbero in conto della garanzia. La garanzia costerebbe quindi 7000 lire per chilometro. E così sopra 400 soli chilometri vi sarebbero 2 milioni e mezzo e quasi tre di spesa annua.

Poi, oltre questa spesa di garanzia, dato un prodotto brutto di 6000 lire, prodotto che per molti anni è il massimo che possa sperarsi, bisogna mettere in conto l'interesse che si sarebbe ricavato dal prezzo dei beni adempribili che si cedono alla compagnia, prezzo che varierà fra i 20 e i 40 milioni secondo che si voglia calcolare o il prezzo attuale o il prezzo che si potrebbe ottenere in seguito. L'interesse sacrificato dallo Stato importerà da uno a due milioni annui. E così in tutto dai 4 ai 5 milioni. Ora, se questi sono i carichi dello Stato, vediamo quali sarebbero le prospettive.

Io qui non posso che prendere in mano la relazione e passare in rivista le principali utilità che la Commissione ha creduto poter prevedere da queste strade per le finanze dello Stato, e che essa intende metter di fronte ai carichi relativi. Sarò brevissimo.

Una prima partita abbastanza rilevante da contrapporre ai sacrifici della finanza pubblica la Commissione la trova nel prodotto presumibile delle mercanzie che si trasporteranno su queste strade, per introdurle o estrarle dall'isola. E qui la Commissione ha allegato dei prospetti per dire che la Sardegna ha importazioni ed esportazioni per circa 150 mila tonnellate di mercanzia. Ora 130 mila tonnellate di mercanzia che si esportano e si importano sono ben poca cosa, e danno un prodotto ben poco rilevante. Io prego la Camera a sentire su questo proposito due semplici osservazioni.

La prima è che non tutte queste mercanzie vanno per la linea della strada di ferro; poichè l'isola di Sardegna è fornita di molti porti, dove la mercanzia sbarca per portarsi direttamente ai luoghi di consumazione senza essere servita dalle proposte strade di ferro; e viceversa in altri casi moltissimi la mercanzia va direttamente, e senza passare per le dette strade ferrate, dal sito di produzione a quei porti per imbarcarsi.

Io ammetto, per esempio, che si faccia una larga parte alle linee delle strade ferrate, e che si dica che 65 mila tonnellate saranno trasportate su queste strade.

Ora 65 mila tonnellate a 10 centesimi, e credo accordare molto accordando un simile prezzo per simili mercanzie, 65,000 tonnellate, io diceva, a 10 centesimi per chilometro e per tonnellata non danno se non 6500 lire al chilometro percorso.

La seconda osservazione è che non tutta questa mercanzia può percorrere tutta la strada, non essendo punto credibile che essa vada tutta da Cagliari a Porto Torres e perfino su tutte le diramazioni. Laonde è mestieri prendere una quantità media, anzi meno che media, della totale lunghezza delle linee, visto che la maggior parte della mercanzia andrà o partirà a poca distanza dal porto di scarico o carico. Io suppongo quindi che in media le dette 65,000 tonnellate percorrano 100 chilometri: in questo caso si avrebbe il pro-

dotto brutto di 665,000 lire, e di queste la sola metà, ossia la metà assegnata al prodotto netto, potrebbesi attribuire alla somma annua che costerebbero allo Stato le strade.

Non parliamo degli animali, perchè qui il prodotto è di 30 a 40 mila lire in tutto, stando, quanto al numero degli animali, ai dati della Commissione, e quanto al prezzo alle tariffe ordinarie di tutte le strade di ferro, che mettono 10 centesimi per capo, quando si tratta di animali grossi, e 30 centesimi per sei capi quando si tratta di animali piccoli: invito l'onorevole relatore a fare il calcolo e vedrà che la somma è precisa.

Un secondo elemento di vantaggio da contrapporre ai sacrifici dello Stato lo calcola la Commissione nel servizio postale terrestre: ebbene, qui si calcolano 40,000 lire annue. Ed io credo benissimo che per effetto delle strade ferrate si potranno risparmiare 40,000 lire annue, ma vede ognuno quanto questa sia piccola cifra.

Un terzo elemento (e questo è molto importante) la maggioranza della Commissione lo ha trovato nel risparmio del servizio postale marittimo: ma io mi permetto di dire che le 896,000 lire di economia che la Commissione ha calcolato a questo riguardo sono pressochè tutte insussistenti. Difatti, come ha proceduto la Commissione per calcolare queste 896,000 lire? Ha proceduto dicendo che alla linea attuale che va da Porto Santo Stefano o da Civitavecchia al golfo degli Aranci. Ora, o si tratta della linea da Genova al porto Santo Stefano e, se vi saranno le strade ferrate del continente da sostituire, non sarà certo un vantaggio che venga dalle strade della Sardegna il risparmio che si potrà fare del correlativo servizio postale marittimo; sianvi o non sianvi le strade ferrate in Sardegna quel risparmio vi sarà dato dalle strade continentali. O si tratta del servizio postale dal golfo degli Aranci a Cagliari, ed io penso che anche qui ci facciamo una illusione nel credere di poter abolire questo servizio postale marittimo a danno di tutta la costa orientale della Sardegna, mentre le strade ferrate sarde (e prego il signor ministro a contraddirmi se non sono nel vero) servono per la parte occidentale.

Dunque io credo che questo calcolo della Commissione non regga, e che quindi non sieno da mettersi in conto queste 896,000 lire.

Per conseguenza gran parte del milione e duecento mila lire, che oltre i prodotti delle importazioni e delle esportazioni, la Commissione crede poter contrapporre ai carichi dallo Stato assunti, e che vedemmo ascendere a quattro o cinque milioni, non regge in nessuna maniera.

Ciò posto, prima di addossare allo Stato un peso così enorme senza la prospettiva di una sensibile utilità nè diretta, nè indiretta, sarebbe da attendere che fossero costruite le strade ordinarie, necessario alimento delle strade di ferro. Io che professo su questo argomento delle nuove spese da assumersi dallo Stato principii un po' stretti, come la Camera mi ha già udito spiegare in

TORNATA DEL 12 AGOSTO

altra occasione, io debbo fare un serio riflesso, e debbo dichiarare che allo stato attuale delle cose non posso punto aderire al progetto che è posto in discussione.

Mi resta a rispondere ad una obbiezione. Mi si dice: ma se voi differite a votare queste strade della Sardegna, voi perdete l'occasione che avete ora propizia di poter fare queste strade, e Dio solo sa se un'altra compagnia vi si potrà presentare.

Prima di tutto io non entrero a parlare della probabilità maggiore o minore che le azioni siano collocate, visto che fin qui non lo sono. Io non voglio discutere consimili eventualità. Io so che le persone che hanno assunto questa impresa sono molto onorevoli, io non voglio certo nulla detrarre alla moralità, lealtà e carattere di queste persone; ma io non vedo elementi abbastanza effettivi, abbastanza solidi quanto al futuro avvenire finanziario della società; questi elementi ho avuto un bel cercarli, io non li ho trovati; io non vedo persone impegnate sin d'ora ad assumere in determinate quote il complesso delle azioni; io non vedo che una casa commerciale che si pose alla testa dell'affare e che dice di essere (e lo sarà senza dubbio) anche procuratrice di altre case, le quali genericamente si obbligano di procurare in seguito gli elementi della società per azioni. In conseguenza di ciò io non credo che ci possa essere una piena fiducia che la società effettivamente si costituisca, e non vedo motivo per cui, se la società non si faccia in questo momento, abbia poi a mancare chi assuma l'impresa più tardi.

Ma non è questo il mio principale argomento, per non far conto dei timori accampati. Il mio precipuo argomento si è che aspettando non abbiamo che a guadagnare: io non credo niente affatto che questo sia il momento nel quale le finanze nostre presentino tanta prosperità da non potersi nè aspettare, nè sperare che in seguito esse siano migliori. E per conseguenza io non posso ammettere che dobbiamo in oggi affrettarci a fare questo contratto perchè altrimenti, con 200 mila ettari di terreni adempribili dati in assoluta proprietà, e con 9000 lire di prodotto netto garantito alla compagnia, non possano quando che sia egualmente farsi le strade ferrate della Sardegna. Questa è la mia convinzione.

Ed io ho adempiuto all'obbligo che mi incumbava di dire alla Camera schiettamente le principali ragioni per cui io ed il mio collega del settimo ufficio non abbiamo potuto aderire per ora al progetto di legge, ed abbiamo invece pensato che la concessione delle strade ferrate della Sardegna debbasi differire, precisamente per non incontrare a peso dello Stato carichi eccessivi senza adeguato compenso, o, dirò meglio, senza compenso di qualche importanza.

Le strade costerebbero molto all'erario e nello stato attuale delle cose assai poco gioverebbero alla Sardegna. Apparterrà alla Camera pronunziare il giudizio.

PRESIDENTE. Il deputato Michellini ha la parola.

MICHELINI. Ognuno deve avere, e l'abbiamo tutti, la coscienza del proprio voto. Io vado più in là, e desi-

dero che il mio voto sia conosciuto, perchè non voglio sottrarmi quella parte di lode o di biasimo che me ne possa venire; dichiaro perciò addirittura che io voterò contro questo progetto di legge.

Io sarò brevissimo, non avendo in animo che esporre i motivi del mio voto; sarò brevissimo perchè non mi appiglierò sicuramente allo stratagemma di differire, di prolungare la discussione affinchè la Camera non sia più in numero per deliberare. *Ce ne serait pas de la bonne guerre*: non sarebbe guerra giusta e leale. (*Bene!*)

Prima di tutto mi stupisco che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale in una solenne recente circostanza dichiarò che nei casi normali il miglior mezzo per concedere le strade ferrate è l'asta pubblica, sono gli incanti, si sia in quest'occasione appigliato ad un altro sistema, vale a dire a quel sistema che è già in uso da tanto tempo nel Parlamento subalpino e poi nel Parlamento italiano.

È certo che il sistema dell'incanto è l'unico, mercè il quale noi possiamo acquistare la convinzione di avere bene e pienamente tutelati gli interessi dello Stato.

Ora, perchè il Ministero non si è appigliato ad un sistema di cui egli stesso riconosce l'utilità? Qui non siamo in quelle anormali circostanze invocate dal ministro dei lavori pubblici a favore delle ferrovie meridionali.

Tirato questo sassolino nel giardino del signor ministro dei lavori pubblici (*Ilarità*), vengo al progetto di legge.

L'onorevole preopinante mi ha lasciato poco da dire; egli lo ha considerato soprattutto (almeno questa parte del suo discorso è quella che ha fatto maggior impressione sopra di me) dal lato finanziario, vale a dire dei pesi che per molti anni imporranno queste strade ferrate allo Stato.

Ora siamo noi in tali condizioni da sprecare il danaro dei contribuenti?

Tutte le spese (e chi l'ignora?) hanno il loro lato buono. Ma trattasi di vedere se i sacrifici corrispondano alla loro utilità.

Noi in sostanza decretiamo tutti i giorni milioni e milioni di spese, e mai non pensiamo ad aumentare l'attivo. Si è provvisto bene o male sino alla fine del corrente anno. Ma poi? Poi ci sarà l'ignoto; e questo ignoto mi spaventa.

Alcuni passi della relazione, la quale sicuramente è stata fatta con molto amore per la Sardegna, mi confermano nella mia antica opinione, vale a dire che la Sardegna non è ancor giunta a quello stato di civiltà e di ricchezza che rende necessarie ed utili le strade ferrate, od almeno fa sì che la loro utilità corrisponda alle spese di costruzione. Così nella relazione si legge:

« Avvertasi che la divisione del lavoro è presso che nulla, e che per la mancanza e l'imperfezione delle comunicazioni nella più gran parte dell'isola lo stesso produttore è costretto, per dare sfogo al suo prodotto, di recarlo fino in riva del mare, facendogli percorrere a

schiena di cavallo parecchie decine di chilometri, e spendendo per ciò un tempo molto lungo. »

Io potrei moltiplicare queste citazioni se non volessi essere fedele alla promessa brevità. Frattanto dal passo riferito apparisce ciò che sappiamo tutti, che sotto molti aspetti la Sardegna è molto addietro nell'incivilimento e nella ricchezza. Noi vogliamo incivilirla e farla ricca. Questo sì; ma bisogna che adoperiamo mezzi acconci; ora, quello delle ferrovie non è ancora opportuno, non è ancora quello che sia indicato dal grado d'incivilimento in cui trovasi la Sardegna: si lasci prima che le strade ordinarie, delle quali noi abbiamo con così grande, con troppa larghezza decretata la costruzione, abbiano prodotti i loro felici effetti, e poi penseremo a dotare l'isola di ferrovie.

Quelle che ora si vogliono costruire sono assolutamente troppe all'uopo.

Così la provincia di Cuneo, quantunque sia notevolmente più popolosa e più ricca dell'intera Sardegna, non ha attualmente che circa il decimo in lunghezza di strade ferrate di quello che avrà la Sardegna quando saranno costruite quelle che ora siamo per decretare.

Le ferrovie in Sardegna non daranno mai una rendita ragguardevole a cagione della vittoriosa concorrenza che loro fa il mare. Le ferrovie di quell'isola lunga e stretta non si troveranno mai ad una grande distanza dal mare. Ora, sul mare la strada è bell'è fatta e non costa niente; non bisogna pensare che alla forza locomotrice ed al veicolo. Per terra, al contrario, oltre a questi due elementi del trasporto bisogna ancora pensare alla strada, la quale, quando è ferrata, costa molto.

Havvi un proverbio francese che dice: *pour faire du civet de lièvre, il faut avant tout du lièvre*. Per trasportare uomini e merci, io dico, e spero nessuno lo contrasterà, ci vogliono uomini e merci. Ora, la popolazione della Sardegna è così ristretta, così sproporzionata alla vasta rete di ferrovie di cui vogliamo dotarla, che tenuissima sarà la loro rendita, a meno che tutti gli abitanti dell'isola siano continuamente in moto.

Non bisogna poi fare assegnamento sull'aumento della popolazione, sapendosi essere sempre questo molto lento, ed essere in non pochi paesi la popolazione stazionaria.

Della scarsità dei prodotti già abbiamo parlato di sopra: aggiungeremo solamente che pel loro trasporto è principalmente nociva la concorrenza della navigazione.

Come volete dunque alimentare ferrovie senza uomini e senza merci? Laonde la rendita chilometrica essendo immancabilmente tenuissima per molti e molti anni, io non mi sento il coraggio d'imporre un tale peso alle finanze dello Stato che già trovansi in così disastrosa condizione.

È questo il principale motivo per cui respingo la legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Cavour ha facoltà di parlare.

DI CAVOUR. L'onorevole Pasini ha detto che nella Commissione vi era stata una minoranza di due membri contraria alla legge. Quindi egli ha indicato che questa si era formata specialmente all'occasione degli articoli 8, 9 e 10, i quali sono stati soppressi dalla Commissione.

Mi fa grandissima meraviglia udire l'onorevole Pasini censurare questa soppressione, mentre egli nella Commissione fu il primo...

PASINI. Domando la parola.

DI CAVOUR... che ne mostrò, ed, a mio avviso, ne provò la convenienza.

L'onorevole Pasini trasse dalla sua tutta la Commissione e la indusse a sopprimere questi tre articoli, ed ora che la Commissione lo ha seguito, egli vuole considerarsi in minoranza. Qui mi pare che vi sia un po' di tendenza ad inceppare questa impresa.

Io dirò alla Camera i motivi che ci hanno consigliati a sopprimere questi articoli, e le circostanze che li avevano fatti ammettere.

Quando fu presentata al Ministero la proposta di questa rete di strade ferrate sin dal primo momento le condizioni parvero mitissime; talmente che io, per mia parte, rimasi stupito che si fosse trovata una compagnia solida, che ha già un capitale versato in alcune miniere della Sardegna, la quale si facesse a proporre sì favorevoli condizioni.

Si è parlato delle strade meridionali, ma io osservo che per quelle strade abbiamo votato sacrifici ben maggiori di quelli che si propongono attualmente per la Sardegna, e quelle ferrovie le abbiamo votate per un paese dove l'industria è forse meno sviluppata ancora che lo sia nella Sardegna, dove la popolazione in proporzione del territorio non è più numerosa di quella dell'isola. Naturalmente nel centro del Napoletano la popolazione è più numerosa, ma nelle provincie per le quali passano le ferrovie che abbiamo votate sabato scorso la popolazione non è certo maggiore.

D'altronde il Parlamento subalpino aveva votate strade ferrate per la Savoia, le quali imponevano sacrifici maggiori di quelli che si richiedono per le ferrovie attuali. Certamente per raccogliere bisogna seminare. Ora, siccome abbiamo fatti sacrifici per tutte le altre provincie d'Italia, era giusto che anche la Sardegna avesse la parte sua di analoghi vantaggi.

Vengo ora alla questione dei tre articoli soppressi.

Si è menato gran rumore sulla questione di stabilire di chi fossero i beni. Io me ne appello ai membri dell'antico Parlamento subalpino, che hanno sentito tante volte discutere siffatta questione. I beni ademprivili si ora non hanno padrone. Così pure in America ove gran parte dei beni non sono occupati, il Governo li dice suoi perchè nei Codici di quasi tutte le nazioni incivilite i beni che non hanno proprietario si considerano del demanio, il quale poi li vende a tenuissimo prezzo per creare la proprietà, e intanto li custodisce.

I beni che si chiamano *ademprivili* sono beni che erano stati, per secoli, feudali; quindi alla soppressione

TORNATA DEL 12 AGOSTO

dei feudi erano stati incamerati, si può dire, con una misura molto dolce, perchè il Re Carlo Alberto aveva costantemente cercato di far sì che in Sardegna si stabilisse la proprietà perfetta: ed i beni demaniali in quel tempo, quando non c'era nessuno che vi avesse diritto, si concedevano a chi ne facesse domanda e si obbligasse di metterli in coltura.

Dunque questi beni non hanno poi quel valore che si crede. Negli anni 1856-57 il Governo volle finire questa questione degli ademprivi; furono consultate tutte le persone intelligenti dell'isola e quelle che sicuramente si giudicavano di maggior autorità morale. Fra queste primeggiava certamente la società economica di Cagliari, che è composta del fiore della cittadinanza di Sardegna.

Ora questa società, e con essa molte altre persone autorevoli, dissero che erano molto contenti della divisione per metà. Una metà cioè dovesse rimanere al demanio, l'altra metà concedersi ai comuni, coll'onere ad essi di indennizzare poi gli utenti ed i *cussorgiali*, in una parola, quelli che vi avevano diritti.

Questo fu accettato nell'isola con una specie d'entusiasmo; però la legge, per alcune combinazioni parlamentari, non poté essere votata nel 1858. Allora (dirò qui coll'onorevole Michelini un proverbio francese: *L'appétit vient en mangeant*) quelli che erano stati contentissimi della metà vollero i due terzi. Vi fu una grande discussione nel Parlamento subalpino, ma il Parlamento tenne fermo, e non accettò l'emendamento di coloro che domandavano i due terzi. Così una metà dei beni doveva rimanere proprietà del demanio, e l'altra metà darsi in proprietà ai comuni. Il Senato votò nello stesso senso, ma la legge non poté essere promulgata, perchè nel frattempo si ebbe la notizia dell'entrata dell'esercito austriaco nella provincia di Mortara. Il Parlamento si sciolse, i pieni poteri furono dati al Governo, e la questione rimase in sospeso. Ma i più caldi municipalisti d'allora erano contenti dei due terzi. In seguito poi, come già ho detto, *l'appétit vient en mangeant*, si fece un passo avanti, e si venne a domandare la proprietà tutta in favore dei comuni.

Pochi però erano i legali che sostenessero tale domanda.

In tutta la colta Europa ci fu l'equivalente degli ademprivi, vi furono i baroni feudali che inalberavano esorbitanti pretese, e volevano lasciare ai contadini appena appena di che vivere. Essi andavano dicendo che tutto quanto il terreno loro apparteneva, e si dovette venire ad un assestamento della proprietà, come ora si fa in Russia.

Quando l'imperatore Alessandro II ha voluto sopprimere la servitù della gleba, egli dovette riconoscere che agli uni ed agli altri occorreva dare una parte di beni in proprietà. Qui nella questione di proprietà degli ademprivi non si può partire dai principii di diritto della proprietà già esistente, bisogna partire dai principii di diritto che la storia ci mostra aver presieduto a siffatte cose. Bisogna ricorrere ad una misura discrezionale, e

non ai canoni del *mio* e del *tuo*, perchè il *mio* ed il *tuo* non v'era allora, e si tratta di crearlo adesso.

E questo è dimostrato dalla storia, tanto nelle brughiere della Lombardia come in quelle della Scozia.

Tali terre neglette ed infeconde in Lombardia chiamavansi *comuni*; in Inghilterra dicevansi *commons*, ossia terre del pubblico. Anche da noi nel medio evo si distinguevano i beni della popolazione dai beni del feudatario. Ma venne il giorno in cui bisognò partire da questo fatto che la terra non era ancora appropriata regolarmente.

Il principio dal quale è partito l'onorevole Pasini si è di dire: il legislatore in sommo diritto avrebbe una certa ragione di appropriarsi questi beni, come aveva già votato il Parlamento, ma secondo l'equità vuoi ritenere che sia il caso di disporre a beneficio dell'isola.

In una Commissione consultiva un onorevole membro dell'altro ramo del Parlamento, magistrato distinto, sostenne che questi beni (avendo l'idea di trovare un proprietario) non erano del Governo italiano, non erano dei comuni della Sardegna, bensì dell'isola sarda; così quest'isola avrebbe una certa personalità, i sardi dovrebbero godere tutti di questo vantaggio a tutti comune.

Infatti si è proceduto come se fossero beni dell'isola; si è detto: questi beni in sommo diritto sarebbero forse stati dello Stato, ma in equità devono servire a beneficio dell'isola. Li applichiamo dunque ad un'opera utilissima per la Sardegna, ma pur anche per lo Stato in generale, perchè quando si coltivano terre incolte si crea una nuova popolazione. Certamente questi 200,000 ettari quando saranno bene coltivati potranno nutrire 300 o 400 mila persone a dire poco.

I due primi articoli come sono ora suppongono una seria determinazione del legislatore. Il legislatore ne dispone per il bene della nazione, e più specialmente per l'isola di Sardegna, perchè vi erano gravi considerazioni di equità che consigliavano di usare queste terre a beneficio dell'isola sarda.

Ma il volere consultare tutti i singoli comuni dell'isola sarebbe cosa impraticabile, nè si otterrebbe nessun vantaggio seguendo questa via. Come mai si potrebbe sperare di avere trecento e qualche comune consenzienti col domandare a ciascuno quello che vuol dare? Ciascuno darà naturalmente il meno possibile. Questa idea di voler andare a domandare ai comuni che cosa volessero fare è una vera utopia che non si potrebbe affatto realizzare. Non sarebbe altro che un sogno d'uomo dabbene.

In quanto ai calcoli esposti dall'onorevole Pasini mi rincresce molto che non ce li abbia comunicati nel seno della Commissione, allora avremo cercato di rispondergli.

PASINI. Domando la parola.

DI CAVOUR. L'onorevole Pasini per controllare il valore delle merci prende soltanto quelle che l'isola importa od esporta. Tutto il commercio poi interno da città a

città, che non è ancora grande, che principia ora, ma che va sviluppandosi, e che col tempo si svilupperà maggiormente, egli non lo cura; di questo commercio egli non ha parlato.

L'onorevole Costa ha in pronto all'uopo qualche cifra e darà una risposta; io veramente non credeva che questa quistione si sarebbe sollevata oggi, specialmente poi da un nostro collega nella Commissione.

In quanto al dire che non si è fatto in altri paesi l'esperienza di costruire le strade ferrate prima di avere strade comuni, io domando perdono all'onorevole Pasini, ma tutti sanno come nella confederazione americana gli Stati detti *del Sud*, cioè le due Caroline, la Georgia, la Florida, il Mississippi ed il Tennessee, non le abbiano ancora adesso queste strade rotabili, ma hanno buonissime strade di ferro. E perchè? Perchè essi non avevano tanti capitali come quelli del Nord, i quali hanno e ferrovie e strade carraggiabili, perchè più ricchi e più solerti dei loro vicini del Sud.

Gli Stati del Sud però che conoscono benissimo i loro interessi pecuniari hanno cominciato a fare quasi tutte le strade ferrate prima delle comuni.

Questo è un fatto conosciuto dai viaggiatori in America. Nei paesi che si sono sviluppati a poco a poco è naturale che si cominciasse prima dalle strade carreggiabili; ma se la Sardegna per cause politiche e per altre cause che ora non voglio indagare è rimasta un po' indietro, non è questa una ragione per toglierle il mezzo maggiore di progredire.

In uno Stato in cui c'è l'eguaglianza innanzi alla legge, in cui ci deve essere eguaglianza di benefizi come di oneri, non si poteva prescindere dall'adottare una misura analoga a quella che difendiamo.

Perchè non è ancora finita la rete delle strade carrozzabili, io non vedo che questa debba essere difficoltà a votare anche più alacramente la costruzione delle ferrovie. Si costruiranno contemporaneamente, e questo sarà un gran bene per la Sardegna.

Nella relazione abbiamo, mercè le fatiche del relatore, alcuni calcoli che appoggiano il nostro assunto. Si sa che le miniere della Sardegna danno ora molti minerali che non si conoscevano prima, perchè i soli pastori andavano in quei luoghi.

Da quello che se ne è tratto da pochi anni in qua si può argomentare che se ne troverà in proporzione assai grande in quelle montagne che nel centro dell'isola sono state pochissimo sinora esplorate.

Io credo adunque per queste considerazioni generali, e specialmente pel principio di eguaglianza fra le varie provincie dello Stato, che il progetto attuale abbia il carattere della più grande equità, e si debba votare tanto più alacramente in quanto che, se lasciamo sfuggire le proposte di questa compagnia, la quale ha già data una prima cauzione, e ne ha promesso una seconda da darsi fra pochi mesi, non so quando possano presentarsene delle altre del pari convenienti.

Con tali guarentigie non avvi certo nessun pericolo a correre dal lato della compagnia. Credo quindi che è

il caso di votare con piacere e con alacrità la presente proposta di legge.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Pasini per un fatto personale.

PASINI. Io mi limiterò a due fatti personali che trovo al mio indirizzo nel discorso dell'onorevole marchese di Cavour.

Dapprima egli mi ha rimproverato d'incongruenza: siete stato voi che avete combattuto gli articoli 8, 9 e 10 nel seno della Commissione, e adesso vi scostate dalla Commissione dopo che avete suggerito di sostituire un diverso sistema. Rispondo: è verissimo che io ho sostenuto che gli articoli 8, 9 e 10 contenevano una incostituzionalità, e godo che l'onorevole marchese di Cavour abbia confermato che questo è stato poi il voto unanime della Commissione.

È verissimo che si è quindi soggiunto che il mezzo per evitare la incostituzionalità sarebbe di considerare questi beni ademprivili da cedersi come se fossero proprietà dello Stato, anzichè di ragione dei comuni. Ma non è vero, e non può esser vero, che una legge possa decidere una questione di diritto; e non è vero, nè può esser vero, che senza il concorso dei comuni si possa disporre di quei beni che il primitivo progetto di legge contemplava di cedere alla società concessionaria, salvo un compenso o conguaglio di tutti i comuni fra loro. E per verità è questo un contegno strano. Perchè il primo progetto non va, per questo solo la legge cambia linguaggio, e dice: questi beni non più appartengono ai comuni, come supponevasi dapprima, ma appartengono allo Stato.

Questo ragionamento io dichiaro che non lo comprendo. Io ho sempre avuto in vista che si dovesse cercare il modo regolare e legale per poter cedere a questa società i beni ademprivili, invitando, per esempio, i comuni a consentire nella cessione.

Un altro appunto mi ha fatto il marchese di Cavour. Egli mi ha detto: perchè non avete fatto nel seno della Commissione i calcoli che faceste oggi alla Camera?

Io risponderò al marchese di Cavour che i calcoli della Commissione sono stati esposti solamente nel testo della relazione, e che solamente all'ultimo punto li abbiamo conosciuti, e precisamente allora che ci fu data lettura della relazione medesima. Ora, i miei onorevoli colleghi ricorderanno che io a quel momento ho detto chiaramente che vi erano in quella relazione dei calcoli e dei ragionamenti che io non poteva accettare.

Vedo, io soggiunsi, che si ha fretta di presentare la relazione alla Camera; io starò contento a che il relatore esprima che la relazione è fatta in nome della maggioranza. E certamente, se quando feci una tale dichiarazione me ne fosse stata fatta ricerca, io avrei spiegato i miei calcoli ben diversi in seno della Commissione, come li ho spiegati oggi in seno della Camera.

Del resto, nè l'uno, nè l'altro di questi appunti influiscono sul merito della questione. È vero o non è vero che di questi beni ademprivili non possiamo disporre

senza l'intervento dei comuni? È vero o non è vero che i calcoli che ho fatto sussistono? Ecco le sole questioni che si devono trattare.

Quanto poi al non aver parlato del movimento delle mercanzie interne sulla strada ferrata, dirò che a ciò sono stato indotto da una doppia ragione: prima di tutto un movimento di mercanzie interne per mezzo di strade ferrate in Sardegna credo che sia cosa tanto omeopatica da non meritare di farne gran caso. Poi vi è un'altra ragione. Io non ho intrapreso a fare una discussione diretta, io invece mi sono limitato a passare in esame ciò che la Commissione ha esposto per tentare di provare i profitti che dalle strade ferrate si possono attendere. Ecco perchè io non ho parlato di questo movimento di mercanzie interne.

Riguardo alle altre questioni, e specialmente all'esempio degli Stati Uniti, per provare che le strade comuni non sono necessarie alle strade ferrate, io mi permetto di osservare al marchese di Cavour che negli Stati Uniti vi sono o vi erano grandi centri d'affari e di popolazione distantissimi gli uni dagli altri, e che là trattavasi appunto di stabilire delle strade per mettere in comunicazione questi centri fra loro distanti.

Io pregherei l'onorevole Di Cavour a consultare su questo proposito la bellissima opera di Michele Cavalier, *Sui mezzi di comunicazione negli Stati Uniti*; egli vedrebbe perchè in quel vasto continente si siano costruite, e spesso in forma assai semplice, quelle lunghissime strade.

Del resto, come mai vogliamo confrontare gli Stati Uniti con un paese che è un'isola oblunga, e dove il mare farà sempre concorrenza alle strade ferrate?

Finirò ripetendo che rispetto alla questione degli ademprivi la cosa mi pare assai chiara. Io non credo punto che il legislatore possa per un semplice atto di sua volontà mutare d'opinione sulla pertinenza dei terreni ademprivili, e dire: poichè non posso obbligare i comuni a conguagliarsi fra loro, ebbene, tolgo questi beni, queste terre ai comuni, senza compenso, e li concedo senz'altro alla società.

DEBETIS, ministro per i lavori pubblici. Io farò alcune considerazioni su questo progetto di legge, ma, interpretando il pensiero della Camera, sarò assai breve.

Io dico il vero, che se avessi creduto che questo progetto di legge, che mi pareva non altro che la conseguenza di precedenti governativi che dovevano essere noti, avesse dovuto incontrare un'opposizione, io avrei esitato a parlarlo davanti alla Camera.

Comunque, dirò brevemente le ragioni che hanno indotto il Ministero a stipulare il contratto che è sottomesso alle sue deliberazioni.

La Camera deve sapere che sin da parecchi anni fa, il Governo si è preoccupato delle strade ferrate di Sardegna. Fu per iniziativa del Governo e per opera dei governatori delle provincie della Sardegna che si sono fatti gli studi delle ferrovie dell'isola.

Io credo che dopo questi atti, ai quali il Governo ha prestato la sua adesione, esso si trovi moralmente im-

pegnato verso l'isola a dare l'aiuto necessario perchè questi studi non si convertano in una vana lusinga alle popolazioni, sicchè altro non resti che la consolazione di una lontana speranza e la certezza di sopportarne la spesa.

La Camera avrà del resto veduto che nel volume stampato a cura dell'onorevole mio predecessore, nel quale è il prospetto di tutte le strade ferrate dello Stato o fatte o progettate, anche quelle della Sardegna sono pure contemplate. Era dunque per giuoco che si procedeva a questi atti, e si mettevano le ferrovie innanzi agli occhi delle popolazioni desiderose? No, o signori, il Governo intendeva per certo di promuovere le ferrovie di Sardegna seriamente.

In faccia a questo stato di cose, fu presentata al Governo un'offerta per quelle strade ferrate. Esaminata la proposta, in sulle prime conteneva molti patti alquanto onerosi. I concessionari non si contentavano di 200 mila ettari di terreno dati a titolo di sussidio, non si contentavano di 9000 lire di prodotto netto garantito per chilometro; non ammettevano le restrizioni e le cautele che si leggono nel capitolato; essi domandavano patti e condizioni e sussidi assai più onerosi allo Stato.

Il Governo aveva potuto esaminare uno studio di queste ferrovie: era un progetto di massima, ma abbastanza completo perchè il progetto fosse giudicato e le difficoltà di esecuzione valutate, e stabilito il costo approssimativo delle linee. Il Governo ha creduto che assicurando ai concessionari 9 mila lire di prodotto netto per chilometro e dato ad essi un sussidio di 200 mila ettari di terreno non si facessero condizioni troppo favorevoli. Trattasi di linee che comprendono dei tronchi discretamente difficili e costosi: tale quello che da Oristano mette ad Orosei.

Se si tien conto del tasso attuale dei capitali, il corrispettivo, lo ripeto, sta dentro i limiti della più rigorosa parsimonia.

A questa stipulazione però il Governo non ha creduto di procedere da sè, ma si è circondato di tutti quei maggiori lumi che ha potuto avere in una simile circostanza. Esso ha cercato d'illuminarsi non solo col mezzo di persone tecniche competenti, come è consueto, ma interrogò l'opinione dei deputati e dei senatori che appartengono all'isola.

Io non sarò per certo contraddetto affermando che il Ministero fu confortato non solo, ma stimolato colle più istanti preghiere, e con unanime concerto a dare soddisfazione finalmente ai desiderii dell'isola, accettando la buona ventura di quest'offerta che gli era inaspettatamente capitata.

Dopo di ciò il Governo non ha creduto d'essere libero di ricusare un'offerta simile.

Io prego la Camera di mettersi nella posizione del Ministero, e di pensare in che modo il Governo, se avesse ricusato un'offerta fatta sopra condizioni tanto ragionevoli, avrebbe potuto difendersi.

Ma qual era mai in faccia a quelle popolazioni la sua giustificazione? Qual era la scusa, il pretesto che avrebbe

potuto produrre il Governo italiano per capacitare le popolazioni della Sardegna, che non poteva accettare l'offerta della costruzione delle loro strade ferrate? Certo non poteva dire che la proposta fosse esorbitante, perchè tale infatti non era. Non poteva addurre che le finanze erano troppo gravate, poichè senza un aiuto dello Stato niuno poteva mai lusingarsi di costruire le ferrovie della Sardegna. Dal loro canto le popolazioni avrebbero domandato: a che dunque il Governo precedente ha in certo modo autorizzati gli studi? A che tutte le deliberazioni dei Consigli provinciali? A che gli incoraggiamenti dati dai governatori? Perchè il Governo ha permesso ed assecondato questi atti che in certo modo ci avviavano verso il compimento dei nostri desiderii se non era poi sua intenzione di fare qualche cosa onde questi desiderii fossero appagati? In verità io non avrei saputo che rispondere, massime quando l'offerta che mi stava dinanzi io non poteva giudicarla che conveniente sotto tutti gli aspetti.

La questione, o signori, che è il nodo di tutte le altre è veramente questa. Per costruire le strade ferrate della Sardegna, il corrispettivo che si assegna ai concessionari è corrispondente alla spesa che essi assumono? E nelle circostanze attuali è forse un peso troppo grave per le finanze dello Stato?

Il Governo crede di essere nel vero affermando che come corrispettivo della costruzione di 380 o 400 chilometri di strade ferrate, una parte dei quali in condizioni difficili, ed alcune difficilissime, il corrispettivo non è per nulla esagerato. Il Governo crede di essere nel vero affermando che difficilmente poteva imporsi allo Stato un onere minore. Esso non poteva quindi esitare un istante ad accettarla, e previe molte condizioni a tutela degli interessi dello Stato, a stipulare una convenzione ed a sottoporla all'approvazione del Parlamento.

Qui l'onorevole Michelini, nell'interesse della buona amministrazione, ci dice: ma come non avete voi fatto gli incanti, voi che avete fatto quella bella dichiarazione di volervi attenere a questa regola? Volete voi fare sempre, e poi sempre delle eccezioni?

Ma, signori, se c'è il caso di fare un'eccezione, mi permetta l'onorevole Michelini che glielo dica, è precisamente quello delle ferrovie della Sardegna; noti l'onorevole Michelini che nel caso delle ferrovie meridionali almeno avevamo diversi concorrenti; in quel caso, potevasi fare il concorso, perchè vi erano gli aspiranti; certo vi erano altre considerazioni che lo impedivano, e la Camera fu anch'essa di questo parere; ma in quanto alle strade ferrate della Sardegna io non so come il Ministero avrebbe potuto aspettare i risultati di un concorso, quando sul più lontano orizzonte non iscoprivasi un solo concorrente.

Noti la Camera, che a determinare la stipulazione di questo affare non mancano le considerazioni che, secondo me, entrano in tutti gli atti governativi, voglio dire le ragioni politiche, e prego la Camera di non dimenticarle.

Il Ministero ha poi esaminato colla più scrupolosa attenzione questi sacrifici a cui verrebbe sottoposto lo Stato, ed in verità egli non ha creduto che il peso riescirebbe enormemente grave.

Prima di tutto è innegabile, ed io non voglio addentrarmi in una quistione di cifre, se me lo permette l'onorevole Pasini, ma non sarei lontano dal credere che i calcoli fatti dalla Commissione possano essere per avventura alquanto ridotti, ma non molto; è innegabile, dico, che fatta la ferrovia molte spese saranno risparmiate. Così pel servizio postale marittimo, invece di 58,000 leghe, per le quali dobbiamo adesso pagare non 1,200,000 lire alla compagnia postale, sono 69,000 leghe per cui pagansi 1,400,000 lire.

COSTA ANTONIO, relatore. È il conto della Sardegna soltanto.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Non hanno fatto il conto delle comunicazioni con Tunisi.

COSTA ANTONIO, relatore. È il conto preciso della Sardegna.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ad ogni modo è certo che un grosso risparmio si può introdurre, risparmio che, anche valutandolo scarsamente, non è minore di un mezzo milione all'anno. Oltre 41 mila lire si risparmiano evidentemente sul servizio postale ordinario, e così dicasi di altri risparmi nelle spese dello Stato.

Certo, se volessimo sottilizzare, anche questo risparmio delle spese postali non sarebbe effettivo, perchè una volta attivata una strada ferrata, se cessa la spesa pel servizio postale preesistente, non si ha un risparmio definitivo, perchè una strada ferrata accresce il numero delle corrispondenze postali e costringe il Governo a stabilire dei nuovi uffici, sicchè le 40 mila lire che si risparmiano da un lato sono poi spese e sorpassate altrimenti. Ma tutto questo è compensato dal maggiore prodotto, in complesso, delle poste e dalla maggiore prosperità che in generale si diffonde nel paese.

Così pure è verissimo quello che si dice intorno all'utilità delle strade ferrate quando non ci sono strade ordinarie. Ma, mi perdonino gli oppositori, questa era una obiezione che poteva farsi anche per le strade ferrate che facciamo nell'Italia meridionale, dove c'è pur anche mancanza di strade ordinarie.

La tesi è giusta, generalmente parlando, ma nel caso concreto non ha valore, inquantochè è bensì vero che, se ci fossero le strade ordinarie, le ferrovie darebbero un prodotto maggiore, cioè sarebbero più presto produttive, ma è anche vero che, se voi fate le strade ferrate, avrete più prontamente la costruzione delle strade ordinarie, poichè, fatta quella principale arteria, fatto quel principale richiamo al movimento generale, avrete più facilmente e più prontamente la costruzione di tutte quelle comunicazioni secondarie, le quali contribuiscono grandemente a rendere le strade ferrate produttive.

L'onorevole Pasini faceva i calcoli sopra le 130 mila tonnellate di mercanzie che formano l'importazione e l'esportazione della Sardegna, e ne portava il prodotto

TORNATA DEL 12 AGOSTO

delle ferrovie a 650 mila lire in complesso. Sarebbero meno di 2000 lire al chilometro. È già qualche cosa, e sarebbe sempre una diminuzione del carico dello Stato.

Ma io non credo che si possa valutare così scarsamente il prodotto delle ferrovie, massime quando i generi di esportazione sono prodotti del suolo e provengono tutti dall'interno dell'isola. Egli è certo che quando anche si limiti a sole 100 mila tonnellate la quantità di merci che si trasportassero sulle ferrovie, e calcolando che percorrano solamente il quarto della lunghezza totale delle linee, questo movimento darebbe un prodotto maggiore di quello da essolui calcolato.

L'onorevole Pasini ha tassato in dieci centesimi per chilometro il trasporto di una tonnellata di merci. Ma questa non è la minima tassa degli oggetti che sono trasportati per le ferrovie. Questa somma noi possiamo rialzarla d'alquanto, e tanto più in Sardegna, in quanto che vi sarà ancora una differenza grandissima nelle spese di trasporto, se consideriamo che attualmente queste spese assorbono una grandissima parte del valore delle merci. E l'onorevole Pasini me lo insegna: dove mancano le strade, le spese di trasporto assorbono quasi interamente il valore della merce e colpiscono a morte la produzione nelle sue sorgenti.

Dunque non può essere tanto piccolo questo prodotto che noi dobbiamo sperare dal trasporto delle merci.

PASINI. Ho calcolato sopra un prodotto medio di dieci lire per tonnellata.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Mi permetta l'onorevole Pasini che non entri qui in calcoli minuti, perchè una questione di cifre non si può risolvere dinanzi al Parlamento.

Vengo ora alla questione degli ademprivi.

Questa questione non mi riguarda che indirettamente; in essa sono più interessati i miei colleghi delle finanze e dell'agricoltura e commercio; tuttavia, avendo fatto parte per lunghi anni del Parlamento subalpino, ed avendo assistito alle discussioni che vi si sono tanto prolungate sugli ademprivi, dico il vero, quando mi si è presentato il concetto di questa soluzione, che cioè la metà dei beni ademprivi sarebbe stata impiegata per la costruzione delle ferrovie della Sardegna, e che questa sarebbe stata la destinazione di questi beni per l'interesse che ha su di essi lo Stato, perchè nel mio concetto avrei anche lasciata intera la proprietà dei rimanenti beni ademprivi ai comuni, giacchè dal mio punto di vista è soprattutto importante che questi beni siano sottratti a quella paralisi dalla quale sono colpiti attualmente per la proprietà promiscua; quando, dico, ho vista questa soluzione non ho esitato un momento a credere che fosse la soluzione migliore.

Osservava l'onorevole Pasini che non vi è il diritto di disporre per legge di questi beni; ma, mi perdoni, la legge non deve intervenire per dividere la proprietà di questi beni? Non è per legge che dev'essere determinato qual è la proprietà di questi beni che spetta al comune, qual è quella che spetta allo Stato?

Io ho sempre creduto che la legge dovesse stabilire questi diritti, e se questo è innegabile, mi pare anche che sia perfettamente regolare che intervenga la legge per fissare la destinazione a cui questi beni debbono essere consacrati.

Del resto, io non credo che vi sarebbe lesione del diritto costituzionale in questa sorta d'ingerenza del potere legislativo nel risolvere una questione di beni che sono di proprietà promiscua, come non sarebbe incostituzionale che la legge fissasse una tassa forzata per un'opera pubblica determinata.

Sono parecchi i casi in cui la legge interviene ed impone ai comuni per opere pubbliche una tassa dalla quale i comuni che hanno vita e modo d'esistere dalla legge non hanno facoltà di sottrarsi, ed in questo caso non è per nulla contestabile la facoltà che appartiene al potere legislativo di venire a vincolare la libertà comunale.

Del resto, il compenso di cui qui è questione io non credo poi che sia esagerato. I 200,000 ettari di terreno in Sardegna non bisogna considerarli come un gran valore; il valore lo acquisteranno col tempo. Noi dobbiamo considerare che i costruttori avranno ancora una perdita in più di due milioni annui anche colla garanzia delle 9000 lire di prodotto netto per chilometro; noi dobbiamo considerare che per dare a questi beni il loro valore naturale occorrerà l'impiego di un capitale cospicuo. E, d'altra parte, i vantaggi che lo Stato deve ricavare dalla costruzione delle ferrovie e dalla cessione di questi beni ad una compagnia non consistono tanto nei vantaggi diretti quanto nell'accrescimento della ricchezza del paese, nella sua maggiore produttività, che sarà una conseguenza delle ferrovie che percorreranno l'isola e della coltura dei beni ademprivi che saranno messi nel circolo delle private contrattazioni.

Il sacrificio di 200,000 ettari di terreni che non saranno più vincolati, che pel fatto delle ferrovie acquisteranno certo grande valore, sarà largamente compensato dallo sviluppo della pubblica sicurezza in Sardegna e da tutti i vantaggi per lo Stato che ne sono la conseguenza.

Se esaminiamo l'attuale disegno di legge partendo da questo punto di vista, andremo convinti che la costruzione di ferrovie nella Sardegna, fatta a queste condizioni, anzichè di danno riescirà di vantaggio alle pubbliche finanze.

Fatte queste considerazioni generali sul concetto di questo disegno di legge non farò più che un'osservazione, volendo mantenere la parola che ho dato d'essere breve.

Si dice che nell'isola di Sardegna alle ferrovie il mare farà concorrenza.

Potrei entrare in lunghi ragionamenti per combattere quest'asserzione e provare che le merci si suddividono secondo la loro natura, e che ve ne sono alcune che non lasciano mai la via di mare, e invece altre che, venendo per mare, approdano al primo porto in cui

possono trovare una ferrovia. Ma non entrerà in tale discussione che mi condurrebbe assai lontano dal nostro soggetto. Risponderò soltanto con un fatto alla fatta obbiezione.

Che il mare non possa far una concorrenza temibile alle ferrovie lo prova il fatto dell'ottima riuscita delle ferrovie in molti paesi marittimi. Ma di più io debbo notare che, se la Sardegna è un'isola, l'Italia è una penisola.

Quando facciamo delle ferrovie nella penisola italiana non crediamo forse di far cosa utile al paese? Non crediamo forse che le ferrovie sieno vantaggiose per la Sicilia, la quale è un'isola anch'essa? Cade dunque l'argomentazione innanzi al fatto che vediamo sulle coste della penisola, ove stendonsi ferrovie per quanto si distendono le coste marittime della penisola italiana.

Io prego adunque la Camera a ritenere quest'atto come il compimento d'impegni presi precedentemente dal Governo. I patti di questa concessione non sono al di là del giusto corrispettivo per l'opera che i concessionari si assumono. Certamente vi ha un sacrificio da parte dello Stato, ma questo sacrificio sarà largamente compensato sviluppando la produzione generale dell'isola, e con essa procurando una sorgente di grandi vantaggi alle finanze dello Stato. Perciò prego la Camera a voler approvare senz'altro il progetto di legge sottoposto alle sue deliberazioni.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Mureddu.

Voci. Ai voti! ai voti! La chiusura!

MUREDDU. Dopo le parole dette dall'onorevole ministro per i lavori pubblici, il quale ha egregiamente risposto alle difficoltà presentate su questo progetto di legge, temendo io che il protrarre più a lungo la discussione possa essere d'ostacolo all'approvazione di questa legge, rinunzio alla parola. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Essendosi chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

La pongo ai voti.

(È approvata.)

COSTA ANTONIO, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parli.

COSTA ANTONIO, relatore. Io mi limiterò, al punto a cui è arrivata la discussione, a qualche osservazione sui calcoli esposti dall'onorevole Pasini intorno al reddito delle ferrovie di cui si tratta. Parto dalla base che egli stesso ha ammessa, cioè che le ferrovie di Sardegna possano rendere 6 mila lire di prodotto lordo per chilometro.

Secondo lui, di queste 6 mila lire di prodotto, lire 3 mila dovranno dal Governo essere assegnate alla società concessionaria a titolo di metà del prodotto brutto, le altre 3 mila lire saranno dovute alla società in acconto della garanzia del prodotto netto; rimangono dunque dovute dal Governo alla società a titolo di prodotto netto 6 mila lire per chilometro, onde completare le lire 9 mila garantitele per ogni chilometro.

La percorrenza totale della ferrovia essendo di circa 400 chilometri, lo Stato ci perderà annualmente lire 2,400,000.

Contro questo presunto sacrificio dello Stato (l'onorevole Pasini dice sotto voce: *per ipotesi*, ed io dirò: *tanto meglio*), contro questo presunto sacrificio stanno i risparmi ed i profitti che il Governo realizzerà per le ferrovie, e che furono già enumerati nella mia relazione che avete sott'occhio, stanno i redditi eventuali delle ferrovie, che non si sono calcolati nella relazione perchè così vollero alcuni membri della Commissione, ma di cui si sono forniti gli elementi alla fine della relazione stessa.

L'onorevole Pasini ammette il risparmio di 40 mila lire nel servizio postale terrestre, non crede però che si possa risparmiare tutta la somma da me enunciata nella relazione pel servizio postale marittimo, inquantochè, egli dice, il Governo anche restringendo la corrispondenza marittima tra Porto Santo Stefano e Terranova, stabilirà allora altre linee di comunicazione tra il continente e la Sardegna, nè potrà prescindere di far percorrere dai piroscafi la costa orientale della Sardegna lungo la quale le ferrovie non devono passare.

Sulle cifre da me addotte nella relazione io non ammetto queste osservazioni che possono dirsi fatte a spizzico dall'onorevole Pasini. Io ho determinato il numero delle leghe marine ora percorse dalla società Rubattino per il servizio marittimo di Sardegna, ho loro attribuito il prezzo della sovvenzione governativa portato dalla relativa convenzione approvata per legge, ed ho tenuto conto della diminuzione che, costrutte le ferrovie, l'attuale numero di leghe percorso subirà. Per ribattere dunque un calcolo fatto sopra elementi così certi bisogna adoprare cifre altrettanto positive, bisogna che chi lo ribatte assuma tutta la responsabilità del nuovo calcolo che egli adduce, e non limitarsi a semplici denegazioni.

Osserverò pertanto all'onorevole Pasini che può darsi che il Governo trovi il tornaconto a mantenere la sovvenzione alla compagnia Rubattino per le comunicazioni tra i punti intermedi della costa orientale, e dico *può darsi* perchè è da vedere se costrutta la ferrovia molti battelli a vapore andranno senza alcuna sovvenzione a percorrere quella costa; ma quando si discuteva la legge per le strade ordinarie della Sardegna io ebbi l'onore, nella seduta dell'8 luglio, di esporre alla Camera con precisione a quanto ascendeva la sovvenzione per mettere in comunicazione coi piroscafi i punti intermedi della costa orientale. Questa sovvenzione determinata sulle cifre positive attinte al Ministero dei lavori pubblici, e risultanti d'altronde dalla concessione Rubattino, non arriva che a 56,000 lire. Deducasi dunque pure dalla somma totale dei risparmi da me enunciata nella relazione in lire 1,265,000 la sovvenzione pel cabotaggio della costa orientale di 56,000 lire, e rimarrà sempre che la cifra dei risparmi e dei profitti reali che lo Stato conseguirà, in virtù delle ferrovie sarde, sarà di lire 1,209,000. La rifusione dello Stato

verso la compagnia, temuta dall'onorevole Pasini dunque in lire 2,400,000 contro la cifra dei risparmi e dei profitti che lo Stato conseguiva, sarebbe già ridotta a sole lire 1,191,000.

A coprire codesta cifra così ridotta sta il prodotto del movimento delle merci e dei passeggeri. Il movimento delle merci, sia all'esportazione che all'importazione, l'onorevole Pasini lo calcola di sole 65,000 tonnellate percorrenti in media, se ben ritenni le sue cifre, chilometri 100, a centesimi 10 per tonnellata e per chilometro, lire 650,000.

Egli ommise il diritto fisso, secondo la tariffa delle ferrovie dello Stato, di lire 2 per tonnellata, locchè aumenterebbe il prodotto del movimento delle merci di lire 130,000. Non aggiunge al suo calcolo il prodotto del trasporto del bestiame per l'esportazione che pur riconosce di lire 40,000. Non tiene neppur conto del movimento del commercio interno per la consumazione degli abitanti dell'isola, pretestando che non se n'era neppure parlato nella relazione.

Non è troppo esatto il dire che non si parlò del commercio interno nella relazione, imperocchè, se non vi si tenne parola del movimento delle merci propriamente dette, si parlò però del movimento del bestiame destinato alla consumazione interna dell'isola, per cui argomentando dalla quantità del bestiame macellato in Sardegna, facilmente si sarebbe potuto addivenire al calcolo del movimento commerciale per la consumazione interna di tutti gli altri prodotti.

Ora la quantità del bestiame macellato all'interno superando dai dati che si hanno e che si consegnarono nella mia relazione, la quantità del bestiame che si esporta dalla Sardegna, non sarebbe difficile di dimostrare, ove la Camera non fosse stretta dal tempo, come il movimento del commercio interno non possa esser minore di altre 65,000 tonnellate, e si abbiano quindi; altre lire 650,000, più altre 130,000 per diritto fisso di ogni tonnellata, da portare in conto onde coprire quella somma che lo Stato, secondo l'onorevole Pasini, corre pericolo di dover rifondere verso la compagnia.

Per poco che si valuti e si porti in questo conto il prodotto del commercio interno del bestiame, sebbene superiore, come già notai, nella cifra eguale al commercio di esportazione, il prodotto totale delle ferrovie delle sole merci e del bestiame, sui dati stessi ammessi in parte dall'onorevole Pasini, ascenderebbe a lire 1,510,000, cioè a lire 320,000 in più di ciò che lo Stato abbisognerebbe, secondo le apprensioni dell'onorevole Pasini, per far fronte al prodotto netto chilometrico garantito verso la compagnia.

Nè con ciò è finito ogni calcolo sul prodotto probabile delle sarde ferrovie, imperocchè nella mia relazione non si passò sotto silenzio il movimento dei passeggeri. E questo elemento di prodotto, dove lo lascia egli l'onorevole Pasini?

Sappia dunque l'onorevole Pasini che il solo movimento dei passeggeri oggidì per le diligenze tra Cagliari e Sassari, ed il passaggio dei viaggiatori dal

continente in Sardegna, e viceversa, quando non vi erano che due corse settimanali dei piroscafi, rappresenta un movimento annuo di 39,000 passeggeri, il cui trasporto, ai prezzi delle diligenze sarde, ragguaglia la somma di 1,160,000 lire. Vuole egli presumere che costrutte le ferrovie in Sardegna, il movimento attuale dei passeggeri non si riversi sulle strade ferrate, ed anzi non si aumenti? Può egli supporre che la somma che si spende oggidì per muovere incomodamente 39,000 viaggiatori non si spenderà per muoverne comodamente sei volte tanti? Del movimento giornaliero di persone accertato nelle due più ragguardevoli città dell'isola nulla ne parteciperanno dunque le ferrovie? L'onorevole Pasini non può queste cose nè credere, nè presumere. Stanno a liberar lo Stato da ogni eventuale sacrificio, oltre i sacrifici temuti dall'onorevole Pasini, lire 1,160,000 almeno, prodotto del movimento dei viaggiatori, e lire 320,000, residuo del prodotto del movimento merci e bestiame, dopo coperta la rifusione dello Stato verso la compagnia, calcolata dall'onorevole Pasini, stanno in totale lire 1,480,000.

Si lagna oggi l'onorevole Pasini che del probabile prodotto delle ferrovie non siasi fatto alcun ragionamento nella relazione.

L'onorevole Pasini dimentica come in seno della Commissione, non già quando si lesse la relazione nell'ultima adunanza, ma in una delle sue prime sedute, fosse stato da me proposto di fare i calcoli del provento delle ferrovie sugli elementi statistici da me esibiti, e d'introdurre la dimostrazione nella relazione. Chi si oppose a codesto sistema? Tra coloro che vi si opposero vi era anche l'onorevole Pasini. Egli e gli altri membri opposti soltanto acconsentirono che si stampassero nella relazione come documenti le tabelle dimostrative del movimento di esportazione e d'importazione. La maggioranza della Commissione vi si acquietò per ispirito di condiscendenza, e perchè fino a quel punto la Commissione era proceduta unanime nel suo lavoro. Speravasi che, mercè piccole transazioni di dettaglio, l'unanimità avrebbe regnato sino al compimento del suo mandato nelle cose di sostanza, ma questa speranza svanì nelle ultime sedute.

Dopo queste brevi osservazioni, io non tratterò ulteriormente la Camera, e la prego di votare la legge all'unanimità.

PRESIDENTE. Leggo l'articolo:

« Art. 1. È approvata la convenzione coll'annesso capitolato in data 14 luglio 1862 intesa fra i ministri delle finanze, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, ed il signor Gaetano Semenza, di Londra, contraente in nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati, relativa alla concessione di strade ferrate nell'isola di Sardegna. »

A quest'articolo il deputato Sineo propone il seguente emendamento:

« Il Governo del Re è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio di una ferrovia centrale dell'isola

di Sardegna con diramazioni ai principali porti dell'isola ed ai principali centri di produzione.

SINEO. Io lascio con questo emendamento aperta la via al Governo per mantenere il contratto che egli ha già stipulato col signor Semenza, purchè venga ad avere il consenso dei comuni e delle provincie.

Dopo di ciò il Governo avrà la più ampia facoltà; ma avrà per giunta nella sua coscienza la ferma convinzione di fare veramente ciò che può giovare e piacere ai Sardi.

Non può corrersi altro rischio che quello di un ritardo di 15 o 20 giorni, convocandosi i Consigli col telegrafo.

Io insisto su questo emendamento perchè non credo che si possa decidere oggi da questa Camera la questione degli ademprivi, perchè credo sarebbe prematura una decisione sul tracciamento.

In quanto alla questione degli ademprivi non ritornerò sul merito; solo, dappoichè l'onorevole marchese di Cavour ha creduto di dover ricordare ciò che si è discusso e fino ad un certo punto deciso nel seno del Parlamento, io faccio appello alla sua lealtà.

Egli non potrà a meno di ammettere che nella questione dei beni ademprivili si è detto, d'accordo di tutti, nel Parlamento subalpino, che noi non intendevamo di decidere la questione, noi intendevamo di lasciare ampia facoltà ai comuni di ricorrere ai tribunali. Mi stupisce che l'onorevole di Cavour non abbia presente la clausola in cui ciò è prescritto.

Io non credeva che questo punto potesse essere contrastato, altrimenti avrei recato con me gli *Atti del Parlamento*.

DI CAVOUR. Domando la parola.

SINEO. Risulta che si è lasciata facoltà ai comuni di rivendicare davanti i tribunali la piena loro proprietà, ed è su questa base che il Parlamento subalpino ha riconosciuto che egli non si prendeva nessun carico che eccedesse la sfera del potere legislativo.

Sono pienamente d'accordo col signor ministro per i lavori pubblici nella parte in cui ha dimostrata la necessità di fare queste strade, la convenienza di fare dei sacrifici per la Sardegna; ma debbo revocare in dubbio il principio che lo Stato possa disporre dei beni dei comuni.

Per contrastare che i beni ademprivili siano effettivamente dei comuni l'onorevole di Cavour affermava che questi beni, prima di passare ai feudatari, erano *res nullius*; che passarono per legittima occupazione a mano dei feudatari; non erano mai stati dei comuni, ma erano dei feudatari, e che quindi furono incamerati; ma la storia sta contro l'opinione dell'onorevole Cavour.

La storia c'insegna che la Sardegna, quando aveva una popolazione che eccedeva i due milioni, certamente aveva le terre divise tra i vari abitanti dell'isola, giacchè con la promiscuità di coltivazione, di pascolo, di boscheggiamiento, non si sarebbe potuto alimentare una popolazione così numerosa. Venne poi la feudalità, e tolse l'uso ai privati delle loro proprietà; ma ciò è ac-

caduto in gran parte dell'Europa. Una volta che vennero i Barbari, usurparono le proprietà private ed infeudarono tutto *cum hominibus, cum pascuis, nemoribus*, ecc. Il feudatario diveniva il padrone, gli antichi abitatori diventavano servi; ma nell'abolire la feudalità, è risorto il diritto dei comuni. Ciò si è verificato dappertutto; ed anche nel piccolo Piemonte, quando si è abolita la feudalità nel 1797. Anche in Piemonte ci erano i feudatari i quali avevano vasti terreni, e che non concedevano altro agli abitanti del comune che di pascolare e boscheggiare. Quando poi fu abolita la feudalità, fu abolito anche questo diritto del feudatario, ed i comuni ripresero la loro vita. (*Segni d'impazienza*)

Non sono io che ricordo questi fatti, ma, o signori, è il Consiglio provinciale di Cagliari, il quale in una dotta e forbita relazione circa i diritti riconosciuti dei comuni su questi beni ademprivili, così conchiudeva:

« I beni tutti feudali... »

COSTA A., relatore. Domando la parola per un richiamo d'ordine.

DI CAVOUR. Entra nel merito della discussione. (*Basta! basta!*)

(*Il deputato Sineo continua in mezzo ai rumori a leggere la conclusione della relazione del Consiglio provinciale di Cagliari.*)

PRESIDENTE. Lascino parlare; non interrompano.

Voci. Ma rientra nella discussione generale! Fa perdere tempo!

COSTA A., relatore. Non si può rientrare nella discussione generale dopochè è chiusa.

SINEO. Non è lei il presidente.

Molte voci. Basta! basta! Ai voti! ai voti!

SINEO. (*Leggè*)

Non aggiungerò nulla a queste considerazioni sugoamente compendiate dal Consiglio provinciale di Cagliari.

Non mi rimane altro obbligo che quello di dare qualche spiegazione circa un fatto ricordato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Egli diceva che eransi consultati su questo progetto tutti i senatori ed i deputati della Sardegna. Egli è vero che furono tutti consultati, e ci fu unanimità nell'esprimere il desiderio che si potesse fare la ferrovia, che si potesse contrattare su basi che ne assicurassero la costruzione. Ma, quando si venne alla questione della cessione da farsi per legge di questi ademprivi, certamente i deputati che avevano manifestata da lungo tempo un'opinione contraria non dissimularono il loro pensiero.

Voci. Basta! basta! (*Rumori*)

SINEO. Bisognava trovare un mezzo termine, il quale conciliasse il diritto dei comuni col bene generale dello Stato. È ciò che io ho cercato di fare col mio emendamento.

Voci. Ai voti! ai voti!

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

Voci. Ai voti!

TORNATA DEL 12 AGOSTO

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Sarò brevissimo.

PRESIDENTE. Il signor ministro ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Io non insisto sulla questione degli ademprivi, perchè conservo l'opinione manifestata, e credo che il potere legislativo abbia il diritto di disporre nel modo adottato dal progetto di legge sottoposto alla Camera; dirò soltanto poche parole quanto al tracciato.

Sembra all'onorevole Sineo una cosa assai lieve il variare il tracciato della linea, ma badi che in tal caso non evvi più base nessuna per una contrattazione. Bisognerebbe rifare gli studi della linea. Come determineremo il corrispettivo da darsi al concessionario se dobbiamo rifare il tracciato, rifare i calcoli della spesa? Dove troveremo un criterio del costo della linea?

L'onorevole Sineo dice: rifarete gli studi, consulterete i Consigli comunali e i Consigli provinciali; rifarete poi il contratto.

Quanto ai Consigli provinciali io li ho già sentiti; ho qui sott'occhi le loro deliberazioni, le quali mi accertano che il tracciato è da loro approvato, dunque non ho più bisogno di interrogarli. Quanto al rifare il contratto, mi perdoni, ma per rifarlo bisogna prima che lo disfaccia, e quando l'avrò disfatto non sarò più sicuro di rifarlo un'altra volta a condizioni eguali a quelle presentate adesso alla sanzione della Camera.

Pertanto, senza più oltre diffondermi, prego la Camera di passare alla votazione di quest'articolo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 1 proposto dall'onorevole Sineo, considerato come emendamento all'articolo 1 della Commissione. Ne do nuovamente lettura:

« Il Governo del Re è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia centrale dell'isola di Sardegna, con diramazione ai principali porti dell'isola ed ai principali centri di produzione. »

SALARIS. Domandi se è appoggiato.

PRESIDENTE. Domando se quest'emendamento è appoggiato.

(Non è appoggiato.)

L'onorevole Sineo insiste ancora perchè metta ai voti l'altro?

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Non è appoggiato.

PRESIDENTE. Osservo che il progetto dell'onorevole Sineo, oltre al primo articolo, ne contiene altri otto, che furono uditi da tutti coloro che prestavano attenzione; io gli domando adunque se intende siano messi ai voti successivamente.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Ma votiamo intanto il primo articolo.

SINEO. Il mio secondo articolo concorda pienamente con uno degli articoli del Governo. Del resto, dal momento che la Commissione ed il Governo si oppongono con tanta intensità di accordo ai miei emendamenti, e non posso sperare che venga accolta dalla Camera al-

cuna modificazione circa l'articolo secondo del progetto ministeriale, debbo dichiarare che io non posso votarlo come è presentato.

PRESIDENTE. Siccome l'articolo primo comprende la approvazione e della convenzione e del capitolato, domando se vi sia alcuno che voglia che si dia lettura della convenzione e del capitolato.

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Debbo domandarlo, perchè quando sia accettato quest'articolo non si può più discutere nè sulla convenzione nè sul capitolato.

Pongo adunque ai voti l'articolo 1 del Ministero accettato dalla Commissione, del seguente tenore:

« È approvata la convenzione coll'annesso capitolato in data del 14 luglio 1862, intesa fra i ministri delle finanze, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio, ed il signor Gaetano Semenza, di Londra, contraente in nome proprio ed in quello di diversi capitalisti inglesi da lui rappresentati, relativa alla concessione di strade ferrate nell'isola di Sardegna. »

(È approvato.)

« Art. 2. Per gli effetti di cui all'articolo 8 della predetta convenzione è fatta facoltà al Governo di scorporare dalla massa dei terreni ademprivili in Sardegna, compresi quelli conosciuti sotto la denominazione di *cussorgie*, ettari 200 mila da assegnarsi in libera proprietà ai concessionari delle ferrovie dell'isola. »

A quest'articolo 2 l'onorevole Ricciardi propone che si tolga l'aggiuntivo *libera* che si trova unito alla parola *proprietà*, cioè che si dica: *da assegnarsi in proprietà ai concessionari*, e domanda successivamente che tra l'articolo 2 ed il 3 si intercali un altro articolo, il quale dica:

« La parte coltivabile dei terreni ademprivili, concessa alla società, sarà data da questa in enfiteusi redimibile a lavoratori italiani, i quali durante dieci anni andranno esenti dall'imposta prediale. »

L'onorevole Ricciardi ha la parola per isvolgere il suo emendamento

RICCIARDI. Dirò poche parole, perchè credo che questo emendamento si raccomandi da sè.

È noto esservi un'immensa quantità di lavoratori della Liguria i quali emigrano ogni anno in America. Ora questi lavoratori che sono sobri ed industriosissimi, perchè non attirarli in Sardegna? Se finora non si recarono quivi, ciò avvenne perchè il Governo non seppe adescarli colla certezza che in pochi anni potessero divenir proprietari. Io porto opinione che se esentati venissero dall'imposta prediale durante alcuni anni, invece di andare a Buenos-Ayres, a Montevideo o nel Brasile, essi andrebbero tutti in Sardegna.

Si ricordi altresì esservi negli Abruzzi una popolazione molto numerosa, la quale al cominciare dell'inverno emigra, sia nelle Puglie, sia nello Stato romano. Or bene, invece di andare a lavorare in quelle provincie, col solo fine di accrescere di poco il loro peculio, i lavoratori abruzzesi andrebbero a popolare la Sardegna.

Quest'isola, la quale è grande quasi quanto la Sicilia,

non ha che 5 o 600,000 abitanti, mentre potrebbe averne due o tre milioni. Io credo adunque che il vantaggio sarebbe grandissimo.

Aggiungo che, oltre l'accrescere in modo considerevole la popolazione, creeremmo una gran quantità di interessi nuovi. Nè basta, chè queste strade ferrate della Sardegna, le quali non avranno per alcun tempo nè molte merci, nè molte persone da trasportare, collo affluire colà una nuova popolazione, che la generale ricchezza di molto aumenterebbe, trasportare potrebbero fra 4^o 5 anni, sì uomini, che derrate che ora non esistono.

Quanto alla società, io non credo che possa opporsi al mio emendamento, poichè da questo le vien procacciato, per via del canone enfiteutico, un provento certissimo per molti anni. Chè, se il mio emendamento fosse respinto dalla Camera, ne verrebbe questo, o signori, cioè che la società attirerebbe in Sardegna le così dette *bande nere*, ed i proletari non approfitterebbero in nulla di questa legge.

Ma si dirà forse che, se si adottasse la mia proposta, lo Stato perderebbe l'imposta prediale durante dieci anni. Alla quale obiezione risponderò questo, che, giusta i calcoli dell'onorevole relatore, l'imposta prediale ammonta a lire 140,000, senonchè essa abbraccia tutti i beni ademprivili, mentre qui non si tratta che di una piccola parte di essi.

Per conseguenza il sacrificio per parte dello Stato sarebbe piccolissimo, anzi dirò che compensato sarebbe ampiamente dall'accrescimento della popolazione, vale a dire dal maggior numero di consumatori, i quali darebbero forse più in dazi indiretti di quello che oggi cavasi dalla tassa diretta.

Per queste ragioni io conforto la Camera ad accettare il mio emendamento. Del resto io non credo che la Commissione od il Ministero debbano porvi ostacolo.

PRESIDENTE. Interrogo la Commissione ed il Ministero se accettano l'emendamento proposto dall'onorevole Ricciardi.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Io sono indifferente nello ammettere la soppressione della parola *libera* premessa alla parola *proprietà*, in quanto che la proprietà si intende senz'altro che sia libera; ma non posso assolutamente accettare l'articolo 3, che, mi pare, equivalga alla reiezione della legge.

Io credo di interpretare il voto di molti deputati astenendosi dall'entrare in questa discussione, solamente prego la Camera di non accettare questa proposta, perchè, siccome con essa sarebbe vincolata la proprietà ceduta ai concessionari, essi non sarebbero più in obbligo di mantenere i patti ai quali si sono sottoscritti.

PRESIDENTE. Quanto al primo emendamento essendo accettato non è più questione di parlarne; quanto al secondo domando se è...

RICCIARDI. Quanto al secondo... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Permetta; domando se è appoggiato.

RICCIARDI. Pare che non sia appoggiato...

PRESIDENTE. Vi rinuncia?

RICCIARDI. Sì.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo secondo, sopra la parola *libera*.

SINEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

SINEO. Non intendo fare nessuna proposta, ma solamente voglio porre in avvertenza la Camera circa la natura speciale delle *cussorgie*. Questi beni si distinguono in diverse categorie; ve ne sono di quelli i quali, secondo le disposizioni vigenti, sono anche dal Governo riconosciuti di assoluta proprietà dei privati; sopra altri pende una questione simile a quella degli ademprivi.

L'articolo che vi si propone comprende senza distinzione tutte le due sorta. Guardatevi, signori, che col votare questo articolo voi ledete non solo le proprietà comunali dal Governo contrastate, ma anche le proprietà private incontrastate.

SALARIS. Dirò il perchè la Commissione siasi espressa in questi termini: « da assegnarsi in libera proprietà. »

Non si è creduto che passino questi beni in mano della società col vincolo che attualmente hanno, cioè col vincolo ademprivile, e quindi la Commissione ha detto, a maggior chiarezza, che la concessione di questi terreni si fa precisamente in libera proprietà.

Per questo motivo la Commissione persiste a mantenere le parole: *libera proprietà*.

D'accordo poi col signor ministro, la Commissione respinge l'altro articolo addizionale proposto dall'onorevole Ricciardi.

PRESIDENTE. Lo ha ritirato.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Domando al deputato Ricciardi se ritira anche la proposta soppressione della parola *libera*.

RICCIARDI. Bisognerebbe dire piuttosto il come ogni vincolo si trovi disciolto. Ad ogni modo *libera proprietà* mi sembra un pleonasmo.

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Ha sentito le spiegazioni ora date dal deputato Salaris, e per le quali la Commissione mantiene le parole *libera proprietà*.

RICCIARDI. Ritiro la proposta soppressione.

PRESIDENTE. Il deputato Ricciardi ritira anche su questa parte il suo emendamento.

Pongo ai voti l'articolo 2 così com'era concepito dapprima. Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

« Art. 3. La scorporazione dei terreni di cui sopra si farà dividendo in due lotti di qualità e valore eguale i terreni ademprivili situati nella giurisdizione di ciascun comune.

« La sorte deciderà quale debba essere la porzione da assegnarsi ai concessionari. »

(È approvato, e sono del pari approvati gli articoli seguenti:)

« Art. 4. Il riparto sarà fatto coll'opera di tre periti, dei quali l'uno rappresenterà i concessionari, un altro i

TORNATA DEL 12 AGOSTO

comuni, il terzo sarà nominato d'ufficio dal ministro di agricoltura e commercio.

« Il perito per conto dei comuni sarà nominato dalla riunione dei sindaci che compongono il distretto mandamentale a maggioranza assoluta di voti ed in caso che non si ottenesse la maggioranza suddetta, dalla deputazione provinciale.

« Art. 5. Dopo l'estrazione a sorte, l'arbitramento fatto dai periti sarà per decreto del prefetto reso immediatamente esecutivo.

« Art. 6. Se la porzione per tal modo assegnata ai concessionari non risultasse di ettari 200,000, o vi fosse eccedenza, le deputazioni provinciali delibereranno rinite, come e per quali terreni parimente ademprivili debba farsi l'aumento o la diminuzione.

« Art. 7. I decreti dei prefetti di cui all'articolo 5, corredati delle relative perizie e verbali, avranno forza di atti pubblici, e sulla loro presentazione avrà luogo la relativa mutazione di proprietà in catasto. »

La Commissione ha soppresso gli articoli 8, 9 e 10 del progetto ministeriale.

Acconsente il signor ministro a questa soppressione?

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Acconsento.

PRESIDENTE. Allora s'intenderanno soppressi.

« Art. 8. Le spese occorrenti alla scorporazione e riparto dei terreni ed alla fissazione dei limiti restano a carico dei concessionari. »

(È approvato.)

« Art. 9. Con legge *soppressiva degli ademprivi*, si provvederà ai diritti dei comuni e dei cussorgiali ed altri utenti mediante la cessione ad essi dei rimanenti terreni *ademprivili* in quelle proporzioni e con quelle prescrizioni ed oneri che saranno stabiliti dalla stessa legge. »

(È approvato.)

DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LAVORI NEL PORTO DI ANCONA.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro per i lavori pubblici ha fatto istanza affinché venga ora posto in discussione il disegno di legge relativo ai lavori da farsi nel porto di Ancona.

Se non si fa difficoltà, la discussione generale è aperta su questo progetto.

VALEBIO. Domando la parola sulla discussione generale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

VALEBIO. Sarò brevissimo. Io prendo occasione da questa discussione per pregare il ministro dei lavori pubblici a notare la grande importanza che ha nei nostri mari l'aver modo di mettere in carena le navi al più presto possibile. Io veggio con gran piacere portata qui per il porto d'Ancona la costruzione di un bacino di carenaggio; ma sa il signor ministro, sa la Camera, e del resto ce lo dice la stessa maniera con cui si riparte

la spesa, che per fare un bacino di carenaggio in pietra od in cotto nel Mediterraneo occorrono almeno tre o quattro anni. Io vorrei che il ministro dei lavori pubblici vi ponesse tutta la sua attenzione e facesse studiare, coi mezzi che attualmente offre la scienza di costruzione, di poter trovare il modo di carenare dei bastimenti in tempo più breve.

Vi sono attualmente certi sistemi di bacini di carenaggio natanti, i quali si possono avere in dieci mesi; quindi si potrebbe ottenere subito lo scopo di cui abbiamo bisogno grandissimo.

Io certamente preferisco i bacini di costruzione; ma la necessità di far presto è tale che in certi casi sarebbe utile il preferire il sistema dei natanti.

Non faccio in proposito alcuna proposizione, solamente desidero che il ministro, quando lo creda opportuno, vedendo che col sistema dei bacini natanti si possa ottenere lo scopo cui tutti tendiamo, procuri di soddisfarvi anche in quel modo.

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

Io conosco il nuovo sistema cui accenna l'onorevole Valerio, ma devo dichiarare alla Camera che non l'ho abbastanza studiato. A prima vista se ne riconosce l'importanza, e, non fosse altro, l'aver in sette od otto mesi un bacino di carenaggio, mentre col sistema consueto si richiede un tempo almeno quadruplo o triplo quando le circostanze siano favorevolissime, è tal beneficio che sarebbe colpevole il ministro che non ne tenesse conto.

Quindi io ringrazio l'onorevole Valerio di avermi presentato l'occasione di dichiarare che mi farò un dovere di studiare questo nuovo sistema di bacini, e quando abbia riconosciuta la convenienza non mancherò di ricorrere a questo sistema per sempre più abbreviare la costruzione di questi stabilimenti, resi indispensabili per i bastimenti in ferro e ad elice e dei quali è grandissimo il bisogno, stante lo sviluppo che va prendendo la nostra marina militare e mercantile.

Assicuro quindi l'onorevole Valerio che mi farò premura di far esaminare il sistema che egli ha indicato, sul quale non posso ancora portar giudizio, ma parmi di riconoscere a prima vista l'importanza e la pratica utilità in date condizioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Vacca ha la parola.

VACCA. Ho chiesto la parola soltanto per dare uno schiarimento all'onorevole ministro dei lavori pubblici in quanto a questi bacini che l'onorevole Valerio vorrebbe si adottassero. Certamente la costruzione di un bacino *flottante* è molto più breve e meno costosa di quella dei bacini stabili, come si propone nel progetto presentato dal Ministero. Ma c'è una difficoltà, ed è che i bacini galleggianti hanno bisogno di stare in punti dove il mare sia perfettamente in calma, affinché il bacino non sia esposto alle oscillazioni del medesimo. Ora il porto d'Ancona non presenta questi vantaggi, perchè colà il mare non ha la calma che a tal uopo è necessaria, qualunque sia il riparo che gli si faccia.

Questa è la ragione per cui i bacini galleggianti non possono, a mio giudizio, sussistere in Ancona come possono essere in altri porti.

VALERIO. Non era per nulla mia intenzione di chiedere che il ministro dei lavori pubblici adottasse un bacino galleggiante in Ancona. Io ho detto sin da principio che non intendeva che di prendere l'occasione di questa discussione per portare l'attenzione del ministro su questo terreno.

Del resto, riconosco come esattissime le osservazioni fatte dall'onorevole Vacca, ed accetto anche con riconoscenza le dichiarazioni fatte in proposito dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Se nessuno più domanda la parola, la discussione generale s'intenderà chiusa.

(È chiusa.)

(Sono approvati senza discussione gli articoli seguenti:)

« Art. 1. È autorizzata la straordinaria spesa nuova di lire 700,000 per ridurre a molo praticabile la scogliera meridionale del porto di Ancona.

« Art. 2. Tale spesa verrà stanziata in apposito capitolo con designazione corrispondente nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici ripartitamente come segue:

Esercizio 1862, capitolo 147-A	L. 100,000
Id. 1863	» 300,000
Id. 1864	» 300,000
Totale . . . L. 700,000	

« Art. 3. È autorizzata la straordinaria spesa di lire 300,000 per la costruzione di due scali d'alaggio e di un cantiere da costruzione navale nel porto di Ancona.

« Art. 4. Tale spesa verrà stanziata nel capitolo anzidetto, in un secondo articolo, con designazione corrispondente nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici ripartitamente come segue:

Esercizio 1862, capitolo 147-A, art. 2 . . .	L. 100,000
Id. 1863	» 200,000
Totale . . . L. 300,000	

« Art. 5. È autorizzata la straordinaria spesa nuova di lire 2,400,000 per la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Ancona.

« Art. 6. Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici nel capitolo anzidetto, in un 3° articolo, con corrispondente designazione ripartitamente come segue:

Esercizio 1862, capitolo 147-A, art. 3 . . .	L. 300,000
Id. 1863	» 700,000
Id. 1864	» 700,000
Id. 1865	» 700,000
Totale . . . L. 2,400,000	

DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER UNA SPESA DESTINATA AL TROVATO DELL'INGEGNERE AGUDIO PER SUPERARE LE FORTI PENDENZE NELLE FERROVIE.

PRESIDENTE. Ora, come la Camera ha deliberato l'altro giorno, si procede alla discussione del disegno di legge relativo al trovato dell'ingegnere Agudio.

Quindi, se alcuno non domanda la parola sulla discussione generale, si passerà alla discussione degli articoli.

VALERIO. Domando di parlare.

Io sono dolente di dovermi opporre all'adozione di questo progetto.

Prego la Camera della sua attenzione, si tratta di un precedente grave, e secondo me, pericoloso, che noi andremo a stabilire nella nostra legislazione. Io credo che questo precedente sarebbe pericoloso e cattivo per varie ragioni.

Primieramente sembra a me che non si può ammettere che si venga a chiedere alle finanze dello Stato dei sussidi per fare degli esperimenti di invenzione qualunque, senza che prima queste invenzioni siano state provate coi mezzi privati. E poi, signori, si tratta qui di un deputato nostro collega, il quale ha fatto un'invenzione. Egli ricorre allo Stato per un sussidio. Io vi domando: se voi accordate questo sussidio, che risposta potrete dare alle molteplici invenzioni che tuttodì si fanno e che si rivolgeranno naturalmente allo Stato perchè egli voglia col suo danaro tentare la sorte dello esperimento?

L'onorevole relatore della Commissione ha in certa guisa presentita l'obbiezione e ha voluto indurre che lo scopo di questo sussidio essendo quello di favorire fra noi le utili scoperte (come se il danaro dello Stato fosse destinato a codesto oggetto), ponendo i benemeriti che se ne occupano in condizione di poterle attuare; ha pensato che nel caso che riuscisse, lo Stato dovesse approfittare del sistema da lui immaginato, e l'inventore, dice nel suo rapporto il relatore, sarebbe lieto di offrire facilitazioni tali da ampiamente compensarlo del concorso che ora le verrebbe accordato. Io so che il proponente di questa legge ha fatto nel suo rapporto allusione ad un altro fatto consimile avvenuto nel Parlamento subalpino; ma io credo che l'onorevole Peruzzi, il quale ha firmato il progetto di legge presentato da lui e da altri 146 deputati, non abbia letto la discussione che indusse quel primo precedente; poichè egli, quando ciò avesse fatto, avrebbe trovato, e nella discussione che precedette quella legge, e nella legge stessa, formolate tali condizioni e cauzioni che allontanavano fino l'idea di un sussidio, l'idea di un soccorso, di adoperare le finanze dello Stato ad uso privato.

Oltre a queste considerazioni, o signori, io non vi posso nascondere che crederei che sarebbe ben cattivo precedente questo, che l'iniziativa parlamentare si adoperasse a questo modo. L'iniziativa parlamentare è

TORNATA DEL 12 AGOSTO

un sacro diritto del Parlamento, ma debb'essere adoperato con sapienza e con grande moderazione.

Io credo che sarebbe gravissimo precedente quello di vedere l'iniziativa parlamentare adoperata da un deputato il quale, per un sussidio che in definitiva viene a lui, siasi volto a ricercare i voti dei suoi colleghi, voti che si rifiutano con dolore, e che talvolta non si sanno rifiutare, per presentare un progetto di legge col quale, in fin dei conti, si chiede alle finanze dello Stato un sussidio in suo favore.

Io sarei lieto di non aver dovuto dire queste parole...

MOSCA. Domando la parola.

VALERIO... ma poichè la cosa è venuta in discussione, io ho creduto mio debito di dire queste parole, e dichiaro che voterò contro questo progetto di legge.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Agudio.
Varie voci. No! no! Non può parlare!

VALERIO. Credo che ci sia una disposizione dello Statuto che impedisce questo scandalo!

PRESIDENTE. Non c'è nessun articolo dello Statuto che lo impedisca.

Parli il deputato Agudio.

AGUDIO. È necessario che io dia una spiegazione di fatto. La somma che si è domandata non è destinata agli esperimenti. Gli esperimenti sono già eseguiti, le macchine sono costrutte, il piano inclinato è allestito; chi andasse alla calata di Dusino vedrebbe che tutto l'apparecchio è finito, essendo le spese state fatte da una società privata.

Ora la società privata avendo potuto contentarsi di fare un esperimento una settimana, per accontentare il pubblico, detto esperimento ha tenuto la sua azione sino a quando la speculazione è stata soddisfatta e la società siasi formata; ma domando io all'onorevole Valerio, che è ingegnere, se basti che una macchina di questa natura sia attivata una settimana, o se non convenga meglio farne l'esercizio durante lo spazio di quattro o di cinque mesi, onde sia constatata la reale bontà del sistema.

Per lo Stato questo è di grande interesse; conviene che l'esperimento e la dimostrazione della bontà del sistema siano completi...

CINI. Domando la parola per una rimostranza d'ordine.

PRESIDENTE. Ha la parola.

CINI. Io sono dolente, per quanta stima ed amicizia abbia per l'onorevole Agudio, di ripetere qui ciò che ho detto in un'altra occasione alla Camera; il fatto però mostra la mia imparzialità.

Io non credo che sia conveniente che l'onorevole Agudio venga a dire le ragioni che militano in favore di uno schema di legge principalmente diretto a dare aiuto ad esperimenti che devono tornare non solo a suo onore, ma anche a suo utile.

PRESIDENTE. Parli l'onorevole Boggio.

BOGGIO. Io confesso che la posizione fatta dall'onorevole Agudio ai suoi amici è ora divenuta così difficile che io preferisco rinunciare alla parola.

MOSCA. Io aveva chiesta la parola per protestare

contro un'espressione dell'onorevole Valerio, la quale darebbe un carattere che io non posso accettare all'adesione che ho prestata al disegno di legge d'iniziativa parlamentare presentato dall'onorevole nostro collega deputato Peruzzi, sembrandomi che i deputati i quali hanno presentata questa loro adesione non abbiano ceduto che ad un sentimento di sofferta importunità.

Io dichiaro che ho prestata la mia adesione liberamente, scientemente e nella convinzione profonda di arrecare un utile, un vantaggio al mio paese; quindi, adempiendo il mio dovere di deputato, se io non avessi avuto questa convinzione, io dichiaro, da uomo franco come credo di essere conosciuto, che non avrei ricusato all'onorevole nostro collega Agudio l'adesione che gli ho prestata.

Come membro speciale poi della Commissione, a cui venne affidato dai nostri uffici l'incarico di esaminare questo progetto di legge, debbo dichiarare che la Commissione l'ha esaminato sotto il punto di vista dell'interesse generale dello Stato, e non si è decisa a presentare il suo voto concorde ed adesivo che sotto questa condizione.

Dichiaro poi anche di aver visto con molto rincrescimento l'onorevole Agudio prendere egli stesso il patrocinio di questo schema di legge.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

VALERIO. Intendo il sentimento che ha mosso l'onorevole Mosca a protestare contro le parole che ho detto poco fa; ma certo le mie parole non potevano essere dirette a lui. Io capisco il senso doloroso che questa discussione fa alla Camera, ed è sotto l'impressione di questo senso che il mio discorso riesce un po' concitato e scucito. La mia mente si volge al senso che potrà fare al paese, quando sia dalla Camera votato un sussidio promosso in questo modo, cioè da un deputato, il quale chiedendo un sussidio per sé va raccogliendo un numero di firme e porta alla Camera un progetto per così dire votato.

Voci. No! no!

VALERIO. Sissignori, quasi votato.

Diffatti, se fossero tutti presenti i 147 o 183 deputati firmati (perchè nel primitivo rapporto Peruzzi vedo che sono 147 e nell'ultimo rapporto 183), se tutti questi venissero a votare, si potrebbe dire benissimo che si è presentata alla Camera una legge votata, e questo non è costituzionale. Ho già veduto altri esempi di questa natura, non certo quando si trattava d'interesse personali, perchè io non credo che nel Parlamento gli interessi personali possano entrare per questa porta.

(Alcuni deputati domandano la parola.)

Questa è una questione grave, una questione di dignità del Parlamento, della moralità del paese. Ho, come dissi, veduto altra volta presentarsi una legge che trattava d'alti interessi del paese, corroborata di numerose firme, ma ho veduto pure che davanti alla questione costituzionale queste firme si sono ritirate e nessuno di quelli che avevano firmato, od almeno pochis-

simi tra quelli che avevano firmato, hanno creduto di votare la proposta quando la discussione dimostrò che non doveva essere adottata; i membri che hanno appartenuto all'antico Parlamento subalpino si ricorderanno benissimo di questo caso che io cito e che riflette la strada ferrata di Savona, di 101 deputati che erano firmati sotto un progetto di legge, nove soli votarono in favore.

RATTAZZI, presidente del Consiglio. Che vuol dire questo?

VALERIO. Scusi l'onorevole presidente del Consiglio; io volevo portare questo esempio per dichiarare che, a mio avviso, i firmatari di quel progetto non possono essere ritenuti in nessun modo come vincolati.

Voci. No! no!

VALERIO. Quindi, per questi motivi, insisto nella mia proposta.

Voci. Ai voti! ai voti!

BONGHI. Io non ho firmato il progetto di legge che è davanti alla Camera, ma davvero sono stato meravigliato di vedere così severamente giudicata la presentazione di questo progetto di legge, e la condotta che ha creduto tenere l'onorevole Agudio, prendendo la parola egli stesso per difendere dalle acerbe accuse dell'onorevole Valerio una proposta che doveva metterlo in grado di assicurare e compiere un'invenzione da cui doveva ridondare beneficio al suo paese e gloria al suo nome.

Io ebbi per caso ad essere testimone, e posso perciò assicurarne la Camera, che all'onorevole Agudio fu proposto da altri cotesto modo di una iniziativa parlamentare per fornirgli dei mezzi che gli abbisognavano; e non è certo già egli il quale abbia richiesto di ciò, mendicando ad una ad una le firme, quelli che presentarono il presente progetto di legge. Quindi da questa parte non vi ha nulla in questa presentazione che possa menomamente ledere la moralità della Camera.

Egli è evidente che essendosi ravvisata questa invenzione di molta utilità e di molto onore per l'industria italiana, coloro che più si interessano a che questa industria progredisca hanno pensato, che, poichè il Governo molto naturalmente schivava di prendere sopra di sé la responsabilità di chiedere la somma che agli esperimenti dell'Agudio potesse bisognare, si doveva, per un atto spontaneo della rappresentanza nazionale, cercare di fornirgliela affinché un'invenzione di tanto avvenire non restasse, per difetto di concorso e d'aiuto, incapace di venire a maturità piena ed intera.

In quanto all'onorevole Agudio certo, se io fossi stato vicino a lui, non gli avrei consigliato di fare ciò che ha fatto, ma non perchè egli ha mancato di tattica, e non di altro, io debbo ad un tratto rimutarmi di parere e dire che ho torto. Anzi, dalla sua repentina decisione di prendere la parola, io ritraggo chiaro che egli si è così impressionato dell'utilità della sua scoperta, che ha fatto come tutti gli scopritori fanno: ha perso di vista se medesimo e non ha visto innanzi a sé che la sua invenzione (*Bene!*); mise a pericolo la sua invenzione

che debbe essere per lui quanto ha di più caro e di più sacro al mondo.

L'aver egli preso la parola nella discussione è prova grandissima dell'onestà del suo animo, e prova che egli sente tanto l'onestà sua che non ha creduto che da nessuna parte potesse mai essere messa in dubbio od in sospetto. (*Bene! Bravo!*) Egli ha preso la parola perchè egli, a modo di tutti quelli che trovano un progresso di arte o di scienze, non ha visto che la speranza che gli stava davanti di assicurarlo, non ha visto nè punto nè poco le 60,000 lire che il Parlamento gli accorderebbe con questo progetto di legge. Egli sentiva che non a lui si accordano, ma ad una invenzione che deve rimanere per poco sua, che deve diventare subito il retaggio di tutti. Cosicchè per me sono appunto le obiezioni dell'onorevole Valerio, è appunto la franca, schietta, quantunque non pensata abbastanza, condotta dell'onorevole Agudio che mi persuadono a votare in favore del progetto di legge che ora è davanti alla Camera. (*Bene! Bravo!*)

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

La ponga ai voti.

(È approvata.)

La discussione generale è chiusa.

(Sono approvati senza discussione i due seguenti articoli:)

« Art. 1. È autorizzata la spesa di lire 60,000 sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici del 1862 per supplire alle spese occorrenti al completamento dell'esperimento del trovato dell'ingegnere T. Agudio, diretto a superare le forti pendenze coi treni delle strade ferrate ordinarie.

« Art. 2. La somma stanziata nell'articolo precedente verrà sborsata allora soltanto che l'ingegnere T. Agudio avrà fornito al ministro dei lavori pubblici la prova di avere a sua disposizione le rimanenti somme occorrenti a condurre a compimento gli esperimenti necessari per dimostrare la pratica applicabilità del suddetto trovato all'industria ferroviaria.

« Art. 3. Il ministro dei lavori pubblici darà le disposizioni occorrenti ad assicurare la regolarità ed efficacia di questi esperimenti, e presenterà intorno ai risultati dei medesimi una relazione al Parlamento nazionale. »

Su questo terzo articolo ha chiesta la parola il deputato Susani. (*Rumori*)

SUSANI. Prego la Camera ad acconsentire che io inviti il ministro dei lavori pubblici a fare qualche dichiarazione, la quale assicuri che la regolarità e l'efficacia di questi esperimenti non sarà perduta di vista.

La somma la quale è stanziata, a mio avviso, è insufficiente per garantire un esperimento, i risultati del quale escono da quelle proporzioni che si chiamano *di gabinetto*.

Quando questi risultati non sono provati con un esercizio effettivo, egli è come se non fossero provati.

Laonde io desidererei che nell'interesse della scienza, nell'interesse dell'esercizio delle strade ferrate, nell'interesse del decoro e dell'onore nazionale, la sentenza non si pronunciasse senza che l'esperimento sia stato fatto in modo conclusente.

Io dunque, mentre do il mio voto favorevole a questa legge, perchè intendo che l'esperienza sia fatta in modo conclusente, insisto presso l'onorevole ministro, perchè esso abbia intera la responsabilità dell'efficacia e della regolarità di questa esperienza.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Io non so che cosa voglia l'onorevole Susani, quando chiede che il ministro abbia intera la responsabilità di questo esperimento. Intendiamoci chiaramente. Il ministro ha già dichiarato all'onorevole Agudio che esso era disposto a coadiuvarlo perchè l'esperimento avesse luogo.

Ora la Camera ha creduto di stanziare una somma affinché l'onorevole Agudio possa fare il suo esperimento in modo più completo e più sicuro.

Io metterò a disposizione dell'onorevole Agudio tutti quegli aiuti che possono essere dati dal Ministero perchè questo esperimento possa essere fatto con tutte le cautele necessarie e che possano essere desiderabili; ma se mai quest'esperimento dovesse richiedere una somma maggiore di quella che è stanziata nell'attuale progetto di legge, allora è necessario che la Camera mi autorizzi con un voto espresso (*No! no!*); in caso diverso, io non so su quali fondi potrò prendere la somma necessaria per soddisfare i desiderii dell'onorevole preopinante.

Ma forse io ho mal compresa la sua domanda.

SUSANI. Io prego la Camera... (*Rumori*)

Voci Basta! basta!

SUSANI. Importa che quest'esperimento riesca efficace. Il ministro mi domanda: come debbo fare io a renderlo efficace? Ma per questo vi sono alcuni modi ben noti al Ministero. Uno di questi modi è di nominare una Commissione (*Oh! oh!*) la quale tenga...

Voci numerose. Basta! Ai voti! (*Vivi rumori d'impazienza*)

SUSANI. L'altro modo si è di non permettere che si pronuncii giudizio sopra esperienze le quali non siano paragonabili a ciò che avviene in grande, imperocchè noi correremmo rischio invece di render un servizio all'onorevole Agudio e al nostro paese, di diventar ridicoli... (*Rumori generali coprono la voce dell'oratore*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Mellana.

MELLANA. Perchè la responsabilità del ministro esista, bisogna lasciare che il ministro faccia quello che crede sia suo debito. Se facesse quello che vuole l'onorevole Susani, la responsabilità dovrebbe invece essere dell'onorevole Susani. (*Bravo!*)

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo 3:

« Il ministro per i lavori pubblici darà le disposizioni occorrenti ad assicurare la regolarità ed efficacia di que-

sti esperimenti, e presenterà intorno ai risultati dei medesimi una relazione al Parlamento nazionale. »

Chi approva quest'articolo 3, sorga.

(La Camera approva.)

APPROVAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE RELATIVO ALLA PENSIONE DEGLI ALLIEVI DEI COLLEGI MILITARI.

PRESIDENTE. Il ministro della guerra ha fatto fervente istanza, perchè sia posto in discussione il progetto di legge concernente la pensione degli allievi dei collegi militari.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Leggo l'articolo unico di questa legge: « La pensione annua degli allievi dei collegi militari di educazione e d'istruzione secondaria è recata a lire settecento.

« Gli attuali allievi però continueranno a pagare, finchè rimangono nel collegio a cui ora appartengono, la pensione fissata dalle norme precedenti. »

Se nessuno chiede la parola sulla discussione generale, questa sarà chiusa.

(La discussione generale è chiusa.)

Se niuno chiede la parola sull'unico articolo di questo disegno di legge, lo pongo ai voti.

Chi l'approva, s'alzi.

(La Camera approva.)

VOTAZIONE A SCRUTINIO SEGRETO DEI PROGETTI DI LEGGE AVANTI DISCUSSI - È NULLA PER MANCANZA DI NUMERO.

PRESIDENTE. Si procede alla votazione per scrutinio segreto su tutti e quattro i disegni di legge testè approvati per articolo.

(*Incomincia la votazione alle ore 5 3/4.*)

Risultamento delle votazioni a squittinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Concessione di strade ferrate nell'isola di Sardegna.

Presenti e votanti	210
Maggioranza	106
Voti favorevoli	156
Voti contrari	54

Lavori da farsi nel porto di Ancona.

Presenti e votanti	210
Maggioranza	106
Voti favorevoli	181
Voti contrari	29

CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1861-62

Sussidio per gli esperimenti di un nuovo trovato dell'ingegnere Agudio per superare coi treni ordinari le maggiori pendenze delle strade ferrate.

Presenti e votanti 208
Maggioranza. 105
Voti favorevoli. . . . 152
Voti contrari. 56

Pensione annua degli allievi dei collegi militari.

Presenti e votanti 207
Maggioranza. 104
Voti favorevoli. . . . 179
Voti contrari. 28

Le votazioni sono nulle per mancanza di numero, cioè di cinque voti.

La seduta è levata alle ore 8 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani al tocco:

Rinnovamento della votazione per scrutinio segreto sui progetti di legge :

- 1° Ferrovie nell'isola di Sardegna;
- 2° Lavori da farsi nel porto d'Ancona;
- 3° Trovato dell'ingegnere Agudio;
- 4° Pensione annua da pagarsi dagli allievi dei collegi militari.

Discussione dei progetti di legge:

- 5° Cessione alla lista civile del podere demaniale denominato la *Mandria*;
- 6° Spese straordinarie per opere riflettenti il servizio di acque, ponti e strade;
- 7° Acquisto di un cordone telegrafico sottomarino;
- 8° Pubblicazione in Sicilia del consueto editto per le sementi ed i sussidi.