

TORNATA DEL 24 MAGGIO 1864

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi.* == *Rinnovamento della votazione per la nomina di un membro di una Commissione.* == *Congedi.* == *Seguito della discussione del bilancio straordinario del Ministero dei lavori pubblici pel 1864* — *Risposte del deputato Cadolini sul capitolo 107, Porto di Napoli* — *Osservazioni e istanze dei deputati Scrugli e Lazaro, e repliche del ministro dei lavori pubblici, Menabrea, sui progetti e sui lavori* — *Cenni del ministro sul porto di Bari* — *Parole dei deputati Greco Antonio, Colombani e Carnazza sui capitoli 111 e 115* — *Istanza del deputato La Porta sul porto di Girgenti, e del deputato Plutino Agostino sul porto di Reggio* — *Domanda del deputato Jacini sugli studi per il passaggio attraverso alle Alpi svizzere, e schiarimenti del ministro* — *Osservazioni dei deputati Cadolini, Pescetto e Leopardi sul capitolo 140 bis, Ferrovia del litorale ligure, e spiegazioni del ministro* — *Istanze dei deputati Soldi e Nisco sul 142°, Ferrovia da San Severino ad Avellino* — *Chiarimenti dei deputati Colombani, relatore, e Busacca* — *Dichiarazione del ministro* — *Critiche del deputato Cadolini sul 144°, Spese per la sorveglianza tecnica delle ferrovie private, in costruzione* — *Osservazioni e domande dei deputati Michelini e Robecchi Giuseppe, e spiegazioni del ministro e dei deputati Depretis e Busacca* — *È approvata la somma proposta dal ministro* — *Capitolo 145, Fondi per studi di nuove linee ferroviarie* — *I deputati Torrigiani, Giuliani, Cadolini, D. Errico, La Porta, Michelini, fanno osservazioni ed istanze* — *Reiezione della proposta Argentino* — *Proposta del deputato Sineo* — *Incidente d'ordine sul diritto di svolgere le proposte, dopo chiusa la discussione* — *Domanda del deputato Fabricatore sul 146°, e spiegazioni del relatore* — *Si approvano gli ultimi capitoli.* == *Nuovo squittinio sopra tre schemi di legge, rinviato.*

La seduta è aperta alle ore 12 meridiane.

MISCHI, segretario, legge il processo verbale delle due precedenti tornate, che è approvato.

NEGROTTA, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

9905. Gli amministratori dei conventi femminili di Messina fanno istanza perchè nel discutere la legge sulla soppressione delle corporazioni religiose la Camera voglia pure comprenderli fra quelli che hanno diritto alla pensione.

9906. Salvatore e Caterina Malta, figli del fu Vincenzo, luogotenente colonnello del genio sotto il Governo provvisorio di Palermo nel 1860, ricorrono perchè sia loro accordata una pensione.

9907. Il Consiglio comunale e parecchi abitanti di Valva (Principato Citeriore) chiedono che sia mantenuto il tracciato della ferrovia nella direzione di Conzana a preferenza di quello che si vorrebbe sostituire dalla popolazione di Benevento.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Fecero omaggi alla Camera:

Caterini Angelo, da Livorno — Memoria intorno all'insegnamento privato degli insegnanti pubblici, copie 6;

Il presidente della società promotrice di belle arti in Napoli — Relazione al ministro dell'istruzione pubblica sullo stato presente dell'istituto di belle arti in Napoli, copie 150;

L'avvocato Cappellieri Gioacchino, da Salerno — Memoria intorno all'applicazione dell'articolo 34 della legge sulle Opere pie, copie 3;

Il deputato Martinelli Massimiliano — Sua scrittura intorno all'istruzione popolare, estratta dalla *Rivista dei comuni italiani*, copie 10;

Il direttore generale delle gabelle, inviando alla Camera 300 esemplari del movimento commerciale del 1861, scrive:

« Molti e gravi ostacoli incontrò questo Ministero nel raccogliere e nel coordinare gli elementi concernenti il movimento commerciale verificatosi nel regno d'Italia (esclusa la Sicilia) durante l'anno 1861, come di leggieri può immaginarsi la S. V. illustrissima, riflettendo in quale condizione versasse l'Italia al principio di quell'anno, difettandosi pur anco di un buon organamento doganale.

« Ciò nullameno, essendo riuscito all'amministrazione di condurre a buon fine siffatto lavoro ed a renderlo di pubblica ragione, recasi in ora a grata premura di trasmetterne a V. S. Illustrissima 380 esemplari con preghiera di volerne ordinare la distribu-

TORNATA DEL 24 MAGGIO

zione agli onorevoli membri della Camera dei deputati. »

Si procede al rinnovamento della votazione per la nomina di un commissario di vigilanza sull'amministrazione del debito pubblico.

(Segue l'appello nominale.)

Il deputato Rasponi, astretto da importanti affari municipali a recarsi a Ravenna, domanda il congedo di un mese.

Il deputato Marco Sgariglia, obbligato per affari particolari a prolungare la sua assenza dalla Camera per tutto il corrente mese, domanda un congedo fino al 1° giugno.

(Sono accordati.)

RUSCHI. Domando che sia dichiarata d'urgenza la petizione 7951, colla quale Camandoli dottore Alessandro di Pisa chiede una conveniente gratificazione per avere supplito alle funzioni di consultore medico dei reali spedali durante le ripetute assenze del titolare.

(È dichiarata d'urgenza.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO STRAORDINARIO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1864.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della parte straordinaria del bilancio 1864 del Ministero dei lavori pubblici.

Ricorda la Camera che la discussione nella tornata di ieri è arrivata fino al capitolo 107, *Porto di Napoli*.

Credo che l'onorevole Cadolini intendesse di parlare; ha la parola.

CADOLINI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha preso le difese del suo antecessore, questo è un atto cavalleresco e certamente degno di lui; ma come egli ne prese ieri le difese, in verità mi è d'uopo ricordarlo, ne fu egli stesso l'accusatore, perocchè gli appunti da me sostenuti non sono altrimenti fondati che sulle parole pronunciate dall'onorevole signor ministro nel Senato, quando, parlando della risoluzione d'intraprendere quei lavori, disse: « In quella circostanza il Re andò a Napoli, e, come in quell'epoca si voleva mostrare che il Governo aveva seria intenzione di fare qualche cosa per il porto di Napoli, si passò allora a dar principio a quel molo, e ciò era ben naturale, come già dissi, attesa l'unanimità dei pareri intorno al molo stesso. »

Vede dunque l'onorevole ministro che veramente il ministro d'allora fece quelle opere per mostrare a Napoli che si incominciavano lavori, e ciò fece quantunque non esistesse un progetto completo di porto, il che è pure confermato dalle stesse parole del ministro pronunciate in Senato allorchè egli disse che sarebbe stato molto meglio che quel molo non si incominciasse, e si fossero iniziati di preferenza altri lavori.

Il ministro ha creduto di accusarmi di parecchie inesattezze.

Io brevemente dimostrerò come queste inesattezze si risolvano forse ad una sola, ed è quella per cui io osservai che la Commissione di Genova era stata nominata dal signor ministro Menabrea, mentre lo fu in epoca precedente, dal signor Peruzzi, ma in verità debbo anche far notare che la Commissione nominata successivamente dall'onorevole Menabrea fu pure chiamata Commissione di Genova, fu detta la seconda Commissione di Genova; questo io l'ho riscontrato in tutte le pubblicazioni che furono fatte a Napoli intorno a quel porto.

Riguardo alla questione del Sebeto, io debbo osservare a quelli che dicono che quel torrente non porta acqua, che in certe stagioni invece versa nel porto delle acque torbide che secondo il giudizio degli stessi napoletani possono recare gran danno producendo un notevole rialzamento del fondo del porto.

Io non poteva sognarmi, stando a Torino, l'esistenza di questi inconvenienti se non li avessi trovati segnalati dagli autori che ne scrissero e dalla stessa Camera di commercio.

Quello poi che m'importa di far osservare all'onorevole ministro si è la necessità che la deviazione del Sebeto dovesse esser fatta prima della costruzione del molo di levante; imperocchè la costruzione del molo di levante agevola naturalmente l'invasione delle torbide nel porto di Napoli.

Finalmente all'onorevole ministro, il quale dice che i lavori del molo di levante non furono sospesi, debbo rispondere che le sue parole pronunciate in Senato potevano lasciare il sospetto che questi lavori fossero stati almeno in parte sospesi, e fosse stato sospeso il prolungamento di quel molo, perocchè, se i fondi ricevevano dal suo decreto una nuova destinazione, ciò era un'inevitabile conseguenza.

Il ministro disse da ultimo che egli ha un progetto definitivo nelle mani. Io non ho che a rileggere le sue parole pronunciate in Senato. Egli allora disse:

« Infine egli domanda se vi è un progetto definitivo; e qui posso assicurarlo che il progetto l'ho, e credo corrispondente ai veri bisogni di quel porto. Questo è ora sottoposto al parere di una Commissione, ed appena questa avrà emesso il suo parere, il Ministero cercherà di attuarlo. »

Ora, se il progetto è sottoposto ancora al giudizio di una Commissione, come può dire il ministro che esso sia definitivamente adottato?

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Io ho detto che quel progetto era stato esaminato dalla Commissione, e che essa aveva dato il suo parere. Questo ho detto nel Senato, e questo ho detto pure ieri nella Camera.

CADOLINI. È dunque giusta l'osservazione che io ho fatta, che, cioè, il decreto era emanato prima che il progetto definitivo esistesse, perchè si doveva ancora attendere il giudizio della Commissione che lo prese in esame.

Io mi limito a queste brevi osservazioni dalle quali

emerge che il Ministero aveva fatto il decreto senza che il progetto definitivo fosse in modo assoluto adottato.

Questo mi basta per dimostrare che quanto io dissi nella discussione di ieri era assolutamente fondato, e che sebbene il ministro credesse di segnalare nelle mie parole qualche inesattezza, non riuscì a distruggere l'accusa da me fattagli ch'egli fosse caduto nello stesso errore commesso dal suo predecessore, accusa che era, per così dire, il cardine di tutto quanto io ho avuto l'onore di esporre alla Camera.

PRESIDENTE. Il deputato Scrugli ha facoltà di parlare.

SCRUGLI. Ho chiesta la parola per muovere una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Il signor ministro ha presentata una legge colla quale viene a stornare la spesa pel prolungamento della diga di levante onde eseguire l'altra diga di ponente nel porto di Napoli.

Io domanderei quindi al signor ministro se, avendo presentato questa legge oggi in detto capitolo indicata nella spesa di 1,300,000 lire e che in oggi stesso si deve votare, non possa essere indicata coll'istessa clausola delle altre che già lo sono state sopra, vale a dire: « sarà riservata ad una legge speciale. »

PRESIDENTE. Questo non ha a che fare colla questione.

La somma fu portata in bilancio perchè è già autorizzata per legge.

SCRUGLI. Per vero questa somma è stata autorizzata per legge una volta, ma l'onorevole ministro non vuole che detta somma si spenda per l'opera cui era anteriormente fissata, invece domanda usarla pel compimento di un altro lavoro. Questo deve per conseguenza essere eseguito per legge.

Ora, se egli ha presentato questa proposta di legge, perchè dunque non attendere la medesima per inscrivere questa spesa, come si è fatto per tutte le altre anteriori? Io questo domando. D'altronde si chiede una somma la quale da principio fu concessa dalla Camera, senza però che il ministro avesse presentato un progetto. E la Camera, più per motivo politico, che per dare un voto definitivo, prese una tale deliberazione. Ma oggi che sono già passati due anni senza aver presentato alcun progetto, domanderei al signor ministro s'egli vuol comprendere questa spesa nella somma destinata al porto di Napoli. Ora, se questo il signor ministro non ci dichiara, la Camera potrebbe essere tratta di sorpresa a concedere una somma che di fatti potrebbe non voler dare in seguito.

LEOPARDI. Chiedo di parlare.

SCRUGLI. Mi sembra che la spesa pel porto di Napoli debba giungere ad 80 o 100 milioni.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. No! no!

SCRUGLI. È facile però che giunga a tale somma. Non so quanti anni ci vorranno per compiere questi lavori, forse non li vedranno che i nostri posteri.

Pertanto senza venire a discutere sul progetto, biso-

gnerebbe che il signor ministro ci facesse sapere a quanto ne ascenda il totale della somma, perchè la Camera veda se debba approvarne il progetto, o chiederne altro. Se questo progetto non dovesse servire che pei nostri posteri, o dovesse cagionare una enorme spesa, credo non sarebbe regolare l'accettarlo. Parmi quindi che la Camera non debba annuire a concedere alcuna somma prima che non le venga indicata la totale spesa a cui dovrà sobbarcarsi.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Prima di tutto risponderò all'appunto sul quale l'onorevole Cadolini ha insistito, cioè che il ministro ha fatto emanare un decreto regio, prima che egli avesse un progetto. Ho già avuto l'onore di dire e ripetere più volte che di tutti quanti si occuparono del porto di Napoli, tranne uno o due, tutti erano d'accordo sulla necessità di prolungare il molo militare o di San Vincenzo. Dunque su questo punto non vi era il menomo dubbio. La cosa è stata perciò fatta secondo il concetto adottato da tutti.

Ora vengo all'onorevole deputato Scrugli.

Egli vorrebbe che la somma di 1,274,000 lire portata nel bilancio per il porto di Napoli fosse cancellata e fosse questa rimandata alla discussione di una legge speciale, cioè di quella legge colla quale il ministro domanda la conferma del decreto regio che autorizza il ministro a disporre dei fondi stanziati dalla legge del 1862 per prolungare il molo militare. Ma gli faccio osservare che non si potrebbe più eliminare questa somma, poichè vi ha una legge, quella del 1862, la quale l'assegna, credo, in 3,200,000 lire, appunto pei lavori del porto di Napoli, e se l'onorevole Scrugli avesse avuto la compiacenza di leggere la relazione della Commissione, avrebbe visto che essa stabiliva questa somma di 1,274,000 lire, senza voler pregiudicare in nulla la convalidazione del decreto che è stato deferito al giudizio del Parlamento.

Egli vede dunque che la sua domanda sarebbe del tutto irregolare, perchè verrebbe ad urtare contro una legge già votata.

Ma l'onorevole deputato Scrugli dice: come volete voi impiegare questa somma, mentre non avete ancora un progetto approvato dal Parlamento?

Prima di tutto non ho mai detto che si dovessero sospendere i lavori del molo orientale; ho sempre detto il contrario, anzi ho insistito sulla necessità di completare i lavori di questo molo in modo che potesse essere utile alla navigazione, poichè presentemente non lo è, seppure non è dannoso. Dunque per questi lavori si richiederà una spesa di più.

L'onorevole Scrugli sa bene che per fare dei moli vi vogliono delle pietre; ora, per avere delle pietre bisogna preparare delle cave, e sa l'onorevole Scrugli che richiedasi per preparare le cave? Una spesa di circa 500 o 600 mila lire.

Se si sopprime quest'articolo, come domanda l'onorevole Scrugli, dove prenderemo i fondi per apprestare le pietre? Qualunque sia il progetto che si voglia adottare

TORNATA DEL 24 MAGGIO

le pietre saranno sempre necessarie, quindi bisogna preparare le cave.

È meglio dunque che fin d'ora, anche prima che la Camera si sia pronunciata sul decreto che è sottoposto alla sua approvazione, il Ministero abbia i mezzi onde preparare i materiali per i lavori, qualunque sia il piano che poi si adotterà.

Mi pare impertanto che la domanda dell'onorevole Scrugli sia infondata, e sarebbe certo una rovina per Napoli il sospendere oggi nuovamente ed indefinitamente questi lavori da sì lungo tempo reclamati.

Signori, debbo avvertire che non è solo dal 1854 che si siano fatti progetti pel porto di Napoli; ve n'ha alcuni che risalgono sino al 1830. Fin da quell'epoca il Governo si era occupato di simile questione; senonchè ogni qual volta si è fatto un progetto, uscivano tosto migliaia d'altri che lo combattevano.

(*Con calore*) Signori, è tempo ormai di finirla coi progettisti; il loro tempo è passato, bisogna ora venire a qualche cosa di definitivo. (*Bravo! Bene!*)

Si farà forse male, ma talvolta è assai peggio del far male, il far nulla. (*Bravo!*)

Vi ha un progetto, o signori, stato studiato ed elaborato dagli uomini i più competenti, ed io m'assumo la responsabilità di farlo eseguire, perchè io sento la necessità di andar avanti. (*Bravo!*)

Se poi avrò fatto male, c'è lo Statuto, o signori, che concede di mettere i ministri in istato d'accusa, ed io mi espongo a tutte le accuse che si potranno fare.

Checchè ne sia, o signori, io sento la necessità di andar avanti.

In conseguenza prego la Camera a voler mantenere la somma portata in bilancio. Questa somma non sarà impiegata che a norma della legge che ho accennato, e spero che il Parlamento vorrà sanzionare il decreto sottoposto da me alla sua approvazione, onde dar al Ministero i mezzi di far proseguire i lavori a seconda del progetto stato esaminato dagli uomini più competenti del paese. (*Benissimo! — Segni d'approvazione*)

PRESIDENTE. Il deputato Leopardi ha la parola.

LEOPARDI. Io aveva domandato la parola semplicemente per eccitare, se fosse stato di bisogno, l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dare la risposta che egli ha data.

Ora che l'ha data sì concludente, le mie parole sarebbero per lo meno superflue. Non mi resta che a ringraziarlo.

PRESIDENTE. Il deputato Lazzaro ha la parola.

LAZZARO. Faccio eco alle ultime parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli ha detto: è tempo che i progettisti finiscano; bisogna dar mano seriamente ai lavori.

Parole stupende! Però io credo che il vero mezzo, il solo mezzo, l'unico per cui il tempo dei progettisti finisca, è che il Ministero faccia conoscere deliberatamente il suo progetto. Finora il Ministero ha vacillato...

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Non ha vacillato.

LAZZARO... Il Ministero nel far ciò è stato indotto da fini lodevoli; ma io trovo che questo suo vacillamento da un progetto ad un altro, da un concetto ad un altro, ha dato campo aperto a tutti i progettisti; quindi io diceva che il miglior mezzo per porre fine alla smania de' progetti è quello che il Ministero presenti al Parlamento al più presto possibile un progetto definitivo ed ultimo; solo così potremo avere in qualche modo un principio di seria esecuzione nei lavori del porto di Napoli.

Relativamente al mantenimento della cifra io credo che questa debba mantenersi appunto per la ragione che vi è una legge speciale che l'ha determinata; solamente non posso non concludere queste brevi parole senza eccitare l'onorevole ministro, e nel tempo stesso il Ministero tutto, che si ponga termine al mezzo non sufficientemente costituzionale, qual è quello di stornare dei fondi con decreti reali, per venire poi tardivamente a richiedere la sanzione in Parlamento.

SCRUGLI. Domando la parola. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Mi pare che la questione è esaurita.

SCRUGLI. Se mi permettono, questa quistione non è di 10,000 o 12,000 lire, si tratta di 80 o 90 milioni.

PRESIDENTE. Adesso siamo alla somma determinata al capitolo 107. Questa sua discussione è totalmente oziosa.

SCRUGLI. Mi permetta, quando questa somma del capitolo 107 sarà concessa, allora per necessità si dovrà proseguire nell'esecuzione dei progetti del signor ministro.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

SCRUGLI. L'onorevole ministro ha detto che vi erano stati progetti sin dal 1830. I progetti che si sono fatti nel 1830 aggiravansi sempre sull'ingrandimento del molo attuale, non si è mai proposto, non si è mai dichiarato apertamente volersi un buon porto in Napoli. Invece, se si fosse aperto un concorso, e chiesto un progetto per crearsi un buon porto in Napoli, sarebbe stato questo il problema che dovevasi risolvere, non già quello di fare tanti progetti e per migliorare un porto il quale è pessimo. Come mai si può accomodare e render buona una cosa che non lo è? Dovevasi per forza adunque fare dei progetti che non potevano mai riuscir buoni. E quindi cento mila progettisti, l'uno dopo l'altro, che si perdono nell'impossibile.

Io ho molte volte suggerito al signor ministro su questo proposito il da farsi, e ciò che io pensava; sono due anni che grido e che gli dico, e con lettere e verbalmente, essersi finora assai mal fatto, che non devonsi gettare in mare i milioni, che bisogna saperli spendere, che bisogna dare a Napoli un porto che possa essere per il paese, per il commercio, per la navigazione, per i riattamenti, per l'ingrandimento di quella vasta città, corrispondente.

E questo è quanto il signor ministro non ha fatto, perchè ha creduto doversi sempre parzialmente adottare ora l'uno, ora l'altro progetto, e per riuscire con

sicurezza a fare quanto aveva in mente (*Rumori*), egli ha prolungato il braccio di levante contro ogni regola. Or egli doveva prima accertarsi del progetto, e non fare delle spese, le quali non sono che la rovina del porto di Napoli e dell'erario.

PRESIDENTE. Il signor ministro ha la parola.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Desidero tranquillare l'onorevole Scrugli...

SCRUGLI. Questo è impossibile. (*Risa*).

MENABREA, ministro per i lavori pubblici... sull'importo delle spese che si fanno nel porto di Napoli. Gli dirò come l'ultimo progetto, il quale è frutto di lunghissimi studi attentamente fatti, porti una spesa totale di 32 milioni pel prolungamento di 800 metri del molo militare, per la formazione di un nuovo porto, il quale avrà un'estensione, unitamente al porto già esistente, eguale a un dipresso a quella del porto di Marsiglia, per la formazione del bacino di carenaggio, per dighe, ecc., e per tutte quelle opere che costituiscono un porto. I lavori poi sono combinati in modo che, di mano in mano che si spendono milioni, la città di Napoli ed il commercio trovi un vantaggio.

Ecco dunque il sistema che si è adottato, sistema studiato ed approvato dagli uomini i più competenti di Napoli e delle altre provincie.

SCRUGLI. (Interrompendo) Non sono competenti. (*Si ride*)

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. So che l'onorevole Scrugli mi ha scritto varie volte ed ha insistito perchè io adottassi un progetto che è stato fatto da un uomo di molto ingegno e che è suo amico....

SCRUGLI. Amico o non amico, questo non c'entra. (*ilarità e rumori*)

PRESIDENTE. Prego il deputato Scrugli di non interrompere.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. È un uomo di molto ingegno, che ha un'immaginazione molto fertile, perchè questo medesimo ingegnere ha fatto tre progetti diversi e tali che, se l'uno è buono, gli altri due, che sono in contraddizione con quello, non lo sono certamente.

Ora, questi progetti, sottoposti all'esame di uomini esperti, furono oggetto delle più acerbe critiche; la proposta propugnata dall'onorevole Scrugli sarebbe infatti tale come se a Genova, per esempio, si volesse togliere il porto attuale per trasportarlo alla Foce od a Sampierdarena. Domando ai Genovesi se essi sarebbero contenti di un tale progetto.

Del resto mi maraviglia poi assai che l'onorevole Scrugli venga ora così a criticare la costruzione del molo di levante, mentre se c'è un colpevole in questa cosa, egli è il deputato Scrugli stesso. (*Si ride*) Mi basti rammentare la circostanza che l'onorevole Scrugli era deputato quando si votò l'approvazione di quel molo, e non ha detto una parola contro. (*Oh!*)

SCRUGLI. Io non era presente allora. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non interrompa; avrà la parola a suo tempo per un fatto personale.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. E quando il Re andò a Napoli per porre la prima pietra di questo molo, chi era presente alla funzione? Il deputato Scrugli. E chi dava a Sua Maestà il cordino col quale si poneva la prima pietra del molo? Il deputato Scrugli. (*ilarità prolungata*)

Per conseguenza ripeto: mi maraviglio assai che egli venga ora a criticare un atto al quale ha aderito colla sua autorevole presenza, perchè io mi compiaccio di riconoscere nell'onorevole Scrugli uno dei più valenti che abbiamo nella nostra marina ed un giudice dei più competenti in tali questioni.

Adunque, signori, credo d'aver date le spiegazioni che possano soddisfare la Camera intorno ai progetti futuri del Ministero circa il porto di Napoli, e prego la Camera, per dar termine a questo bilancio, di votare anche la somma che si chiede per tale opera.

SCRUGLI. L'onorevole ministro mi addebita a colpa l'aver posto il laccio nelle mani del Re per far cadere la prima pietra del porto di Napoli.

Io mi sento molto onorato da quel fatto. Ed allorchè io seguiva il Re, nella qualità di suo aiutante reale, ebbi l'onore di accompagnarlo in questa funzione, la quale fu promossa dall'onorevole Depretis in occasione precisamente che volevasi mostrare alla città di Napoli che effettivamente si voleva il porto, e che non facevasi come fin allora si era fatto dai Borboni, cioè a dire, de-luder sempre le popolazioni in tutte le loro aspirazioni relativamente alle opere pubbliche.

Ecco perchè fino dal 1830 si facevano dei progetti sul porto di Napoli. Questi progetti non erano destinati che a tener a bada le popolazioni, non mai a tradursi in fatto.

Mi dice il signor ministro che il braccio dove si è gettata la prima pietra sia quello che si è prolungato. Niente affatto, il ponte di legno dove si è gettata la prima pietra sta ancora là, e questa pietra si vedrebbe ancora se non fosse coverta dalle arene immense che vi son corse per causa di questo braccio, che atterrerà sempre il porto. E ciò non per cagione delle acque del Sebeto che sono assai placide, ma perchè la corrente litorale, i temporali portano le arene dentro il braccio di scogliera il quale è rivolto col suo estremo ai marosi delle traversie.

Ora vedasi se una diga posta col suo estremo di fronte ai marosi delle traversie, non abbia a disfarsi, e se la quantità d'arene che v'entrano non debbano interrompere i lavori, perchè impossibili a continuarsi, perchè gravi le perdite. Queste stesse ragioni da me dette non si sono capite dai grandi ingegneri del Ministero, i quali hanno fatto tanti progetti magnifici, ma che del mestiere di mare poco intendono, ed in ciò nulla sanno di quel che fanno. (*Si ride*)

Oggi si vuol prolungare il molo di San Vincenzo; e quanto tempo ci vorrà perchè questo molo possa man-

TORNATA DEL 24 MAGGIO

tenere in calma le acque intorno all'altro braccio di levante da facilmente continuare i lavori? Ah, sì che ci vorranno molti anni.

Il signor ministro diceva nel Senato che c'erano da circa trenta metri d'acqua; ed io vi dico che bisogna andare anche oltre i trenta metri d'acqua.

Io non so la lunghezza, ma vedrete che per compiere quest'opera del braccio di San Vincenzo ci vorranno almeno dodici o quindici anni, volendolo portare a dar la calma all'altro.

PRESIDENTE. Non essendovi proposta, metto a partito il capitolo 107.

(È approvato.)

Capitolo 108. *Porto e Lazzaretto di Nisida (Consolidamento delle opere già eseguite).* Il Ministero propone lire 200,000, la Commissione assegna lire 77,000, riservando ad una legge speciale la rimanente somma.

Metto a partito questa somma di lire 77,000.

(È approvata.)

Capitolo 109, *Porto di Brindisi.* Il Ministero propone la somma di lire 546,300, la Commissione la riduce a lire 533,300.

(È approvato.)

Capitolo 110, *Porto di Bari...*

MASSARI. Domando la parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Sono ora obbligato di dare alla Camera qualche spiegazione intorno al porto di Bari, giacchè a taluno sembra strano che sia stata tolta la somma di lire 127,500 che era stata portata in bilancio.

A quest'uopo è necessario conoscere il modo con cui fin qui si procedette a sostenere le spese per la formazione del porto di Bari.

La cessata amministrazione aveva con più decreti assegnata una somma di 2,140,000 lire; ma la spesa era a carico del comune, e il Governo l'anticipava solamente mediante l'interesse del 4 1/2 per cento. Vuolsi però avvertire che questa spesa non andava veramente in aggravio alle finanze del comune di Bari, ma per molta parte egli la ritraeva da alcuni diritti e tasse imposte al commercio.

Le opere principali occorrenti alla formazione del porto sono state in parte eseguite ed in parte si stanno compiendo; la somma totale assegnata venne anche stanziata; per conseguenza il Governo ha fatto tutto ciò che gli incombeva. Occorreranno senza dubbio ancora altri miglioramenti, ma non avendo essi che fare colla costruzione propriamente detta, quale fu stabilita nei decreti del precedente Governo, dovranno fare oggetto di leggi speciali. Ecco il motivo per cui il Governo, d'accordo colla Commissione, ha tolto la somma proposta per questo titolo in bilancio.

PRESIDENTE. Il deputato Massari ha la parola.

MASSARI. L'onorevole ministro ha prevenuto gentilmente gli schiarimenti che io intendeva di domandargli. Io lo ringrazio delle dichiarazioni che ha voluto aggiungere, e mi auguro che un giorno egli possa aver l'agio di visitare il porto di Bari affinché, da uomo pra-

tico e distinto qual è, possa convincersi che quel porto è destinato ad uno splendido avvenire, quanto e più di qualunque altro. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Capitolo 111, *Porto di Santa Venere nel golfo di Santa Eufemia.* Il Ministero e la Commissione propongono lire 250,000.

GRECO ANTONIO. Domando la parola.

Desidererei conoscere dalla cortesia del signor ministro in che stato si trovino i lavori di questo porto di Santa Venere, nonchè s'egli crede che qualche cosa debba farsi intorno al porto di Cotrone, essenziale in quelle coste del Ionio, perchè tutte quante sprovviste di qualsiasi ricovero per le navi.

Lo prego adunque di farmi conoscere che cosa si faccia per il porto di Santa Venere, e se qualche cosa intenda di fare per quello di Cotrone.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

Come ben sa la Camera, la costruzione del porto di Santa Venere fu ordinata con legge del 18 maggio 1863.

L'appalto dei lavori si è dato al signor Fiora per la somma di 1,400,100 lire. Si è stabilita una direzione speciale per i lavori di quel porto, la quale ha provveduto per dar principio ai lavori. Ma per fare dei moli bisogna avere pietre, e per queste ci vogliono preliminarmente preparate cave, macchine e materiali indispensabili. Terminate queste operazioni preparatorie, si darà mano immediatamente ai lavori, sebbene resti ancora a decidere sopra alcune opposizioni promosse da taluna fra le tre provincie di Calabria, che dalla legge sono chiamate a concorrere in questa spesa.

In quanto poi al porto di Cotrone, ne riconosco la importanza, poichè, dopo quello di Taranto, è il solo che si trovi nel mar Ionio.

E fra poco presenterò alla Camera il progetto relativo, con cui si definirà in qual categoria debba essere posto.

Si rassicuri perciò l'onorevole Greco che il Governo non dimenticherà questo porto che egli ritiene sotto ogni riguardo importante.

COLOMBANI, relatore. Alle osservazioni esposte dal signor ministro mi permetto di aggiungere che alla spesa di questo e di altri porti concorrono le provincie, e spesso anche i comuni.

Io ho voluto fare quest'osservazione onde avere motivo di far osservare al signor ministro delle finanze, che mi spiace non sia presente, quanto importi che lo Stato riceva regolarmente ed effettivamente i rimborsi che gli sono dovuti, e quanto difficilmente in realtà li incassi.

Ieri nel parlare della strada di Montesarchio, dimenticai di insistere perchè quei lavori non fossero spinti, finchè le provincie interessate non abbiano corrisposta la quota loro assegnata.

(Si approvano i quattro seguenti):

Capitolo 111, *Porto di Santa Venere nel golfo di Santa Eufemia*, lire 250,000.

Capitolo 112, *Porto di Palermo*, lire 290,000.

Capitolo 113, *Porto di Milazzo*, lire 50,000.

Capitolo 114, *Porto di Messina*, lire 200,000.

Capitolo 115, *Porto di Catania*, lire 6,000.

CARNAZZA. L'altro giorno presentava alla Camera ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici la mia preghiera, per quanto riguarda il porto di Catania. Egli di risposta alla mia istanza riconosceva come necessario il porto in quella contrada, ma asseriva che i tre milioni che veramente si erano spesi da quel comune per costruire il primo braccio del molo erano quasi perduti.

Ora io rammenterò al signor ministro che tutti gli architetti della Sicilia che hanno lavorato, ovvero hanno esaminato quei lavori che si sono fatti, gli architetti che si mandavano da Napoli, gli architetti che il ministro predecessore, signor Depretis, mandava per istudiare quel sito, e lo stesso commendatore Depretis che ha veduto coi propri occhi le linee murate in quel mare, si sono tutti convinti che quella linea del molo che si chiama *il martello*, fabbricata all'oggetto di chiudere quel braccio di mare, onde dar ricovero ai bastimenti, quella linea o martello si è fatta un poco prima del punto in cui avrebbe dovuto fabbricarsi, forse per la ristrettezza delle finanze e per la sollecitudine di formare un ricovero; e perciò reca piuttosto danno che vantaggio e che quindi, questa seconda parte della linea potrebbe o modificarsi, o anche distruggersi.

Ma ciò non toglie che tutte le spese, anzi la maggior parte delle spese fatte nella prima linea da terra insino al punto in cui fa angolo coll'altra linea del martello sieno tutte utili, ed i lavori fatti servibili secondo i progetti e le relazioni degli architetti che da Catania, da Palermo, da Napoli e persino dall'Italia superiore si sono mandati a Catania onde studiare quel sito ed i lavori fatti, e quindi non fo che supplicare il ministro acciocchè faccia opera perchè si compiscano al più presto questi studi che egli ha ordinato, e si faccia una volta per Catania quel molo che è una urgente necessità.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola metto a partito il capitolo 115.

(È approvato.)

Capitolo 117, *Porto di Siracusa*, lire 109,000.

(È approvato.)

Capitolo 118, *Porto di Girgenti*. Il signor ministro propone lire 30,000. La Commissione non vi acconsente.

LA PORTA. Domando la parola.

Chiedo alla Commissione se persiste sulla cancellazione di questo capitolo.

COLOMBANI, relatore. La Commissione non domanda la cancellazione, ma il rinvio di questa spesa, in osservanza della legge di contabilità.

LA PORTA. Il signor ministro acconsente?

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Convegno colla Commissione nel mantenere i principii che debbono regolare la discussione dei bilanci.

Ho presentato una legge per l'autorizzazione di que-

sta spesa, e spero che essa potrà essere fra pochi giorni discussa ed approvata dal Parlamento.

In conseguenza il ritardo che si metterà nello stanziare questa somma in bilancio non tornerà in pregiudizio del porto di Girgenti.

LA PORTA. Poichè l'onorevole ministro ritiene che questa legge potrà presto venire in discussione, io non trovo difficoltà a che lo stanziamento, cancellato al capitolo 118, trovi posto nella legge che discuteremo. Solamente debbo raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, mentre si discute il progetto di legge relativo alle nuove opere del porto di Girgenti, e bisognano alcuni anni per venire compite, io debbo raccomandare all'onorevole ministro che i lavori di espurgo in detto porto siano fatti regolarmente.

Da persona autorevole del luogo sono informato che i lavori di espurgo ordinario nel porto di Girgenti, o non si eseguono, o mal si eseguono. Si asserisce che la prefettura manca di fondi; ignoro se ciò sia vero; e in ogni modo interesse vivamente il signor ministro dei lavori pubblici perchè, in attesa della ricostruzione di questo importante porto, si provveda sufficientemente alla sua commerciabilità.

PRESIDENTE. Passiamo dunque al capitolo 119, *Porto di Trapani*, lire 30,000.

La parola è al relatore.

COLOMBANI, relatore. Informazioni ulteriori che vennero chieste all'ufficio locale hanno persuasa la Commissione che queste 30,000 lire sono necessarie per alcuni lavori urgenti intorno al porto, indipendentemente da altre 27,000 lire che erano stanziare nel bilancio dell'anno scorso e che caddero in economia, perchè non furono impegnate. La Commissione assente per conseguenza a che la somma iscritta in questo capitolo sia portata a 57,000; le aggiunte vengono ad essere iscritte in un articolo separato col titolo di *Consolidamento di opere già eseguite*.

PRESIDENTE. Il Ministero aderisce a questo aumento?

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Aderisco.

CALVINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CALVINO. Vorrei osservare che sono le opere da farsi colle lire 30,000 quelle che daranno stabilità alle opere costruite colle lire 27,000.

COLOMBANI, relatore. Dalle note che io ho raccolto al Ministero risulterebbe il contrario. Non credo però che questo possa in alcun modo incagliare i lavori, perchè la differenza da una cifra all'altra non è che di lire 3000.

CALVINO. Nel bilancio sono iscritte lire 30,000 per compimento della prolungazione del molo, rialzamento e coronamento della banchina; e poi nelle annotazioni è detto: « lavori necessari per render sicuro il porto e dare stabilità alle costruzioni eseguite nel 1863, col fondo di lire 27,000 stanziare al capitolo 24, articolo 40. » La stabilità dunque è data dalle costruzioni che si eseguiranno colle lire 30,000 a quelle eseguite

TORNATA DEL 24 MAGGIO

colle lire 27,000, e non al contrario, come dice l'onorevole relatore.

COLOMBANI, relatore. La cosa non fa differenza: ma credo veramente che l'onorevole preopinante abbia preso un piccolo equivoco. Siccome però la cosa, come diceva, non fa differenza, io credo che possiamo procedere, e che l'onorevole rappresentante del collegio di Trapani non ha motivo di lamentarsi.

CALVINO. Non c'è equivoco, perchè ho letto il bilancio.

PRESIDENTE. La Commissione propone, ed il Ministero aderisce, che siano aggiunte al capitolo 119 lire 27,000, cosicchè la somma da lire 30,000 sarebbe portata a lire 57,000.

Metto ai voti la somma di lire 57,000 proposta dalla Commissione.

(È approvata).

Capitolo 120, *Porto di Marsala*, lire 30,000.

(È approvato).

Capitolo 121, *Acquisto di galleggianti e segnali per i porti di Sicilia*, lire 40,000.

Il deputato Plutino ha facoltà di parlare.

PLUTINO AGOSTINO. Vedo con mia sorpresa che nella categoria dei porti non è nè punto nè poco menzionato quello di Reggio. Ma lascio per ora questo porto. Il signor ministro dei lavori pubblici ha presentato un progetto di legge che classifica i porti, e quando esso verrà in discussione mi riservo di fare le mie domande. Riguardo però ai segnali galleggianti pei porti di Sicilia io trovo sconveniente che in un sito dove per servizio governativo ha luogo l'approdo di più di 800 vapori all'anno non ci siano nè segnali, nè galleggianti, i quali possano facilitare l'approdo dei vapori.

A Reggio, signori, voi avete stabilita una linea postale governativa e una linea industriale. In forza dell'itinerario io vidi i vapori Accossato arrivare quasi tutti i martedì di notte; questi segnali adunque sarebbero in quel posto di grandissima utilità. Il comune ha provveduto all'ancoraggio dei bastimenti facendo quattro botti con circa 60 mila lire di spesa; è in procinto anche di fare una banchina di sbarco, la quale richiederà la spesa di altre 60 mila lire.

Il signor ministro vede adunque che il comune ha tutta la buona volontà di sopperire alla deficienza di tutto ciò che riguarda veramente il servizio governativo; io implorerei perciò dal signor ministro che tanto per la banchina la quale serve all'imbarco delle reclute, dei cambi di guarnigione, dei cavalli degli ufficiali superiori e per tutto il servizio commerciale, quanto pei segnali e per le botti galleggianti che sono di vantaggio al servizio postale, si voglia benignare di concorrere nella spesa, tanto più che non vedo qui stabilita una somma a questo riguardo.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Posso assicurare l'onorevole Plutino che il Ministero ha le migliori intenzioni pel porto di Reggio...

PLUTINO AGOSTINO. Non basta.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... e vedrà,

che queste buone intenzioni saranno tradotte in effetto.

PLUTINO AGOSTINO. Lo speriamo.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Confido di poter presentare nel bilancio del 1865 una proposta esplicita pel porto di Reggio.

Aveva preparati alcuni studi per la proposta da sottoporsi al Parlamento, ma poi ho riconosciuto la necessità di far esaminare anche una località prossima a Reggio, che da alcuni si crede più adatta per costruirvi un porto importante; ma non debbo dissimulare che in ambedue le località s'incontrano grandi difficoltà per un porto come lo vorrebbe l'onorevole Plutino, poichè a breve distanza dalla spiaggia si trovano profondità e correnti tali da rendere quasi impossibile la costruzione di un molo. Presentemente si cerca il modo di fare al porto di Reggio degli approdi sicuri e comodi in guisa che possa efficacemente attivarsi il servizio dei vapori che giovano non solo a porre in comunicazione diretta Napoli e la Sicilia, ma anche al servizio della strada ferrata, poichè, secondo i divisamenti della società calabro-sicula, si penserebbe di disporre le cose in modo che i treni i quali verrebbero dalla Calabria si potessero far passare quasi per intero sopra i bastimenti per trasportarli a Messina e quindi sino a Palermo.

Vede dunque l'onorevole Plutino che quando si sarà raggiunto questo scopo, un grande risultato si sarà ottenuto, e che non vi sarà, per così dire, interruzione tra le strade ferrate della Sicilia e quelle della Calabria. Ma ciò richiede studi particolari, essendovi a Reggio molte difficoltà locali a superare, le quali, come ho inteso da tutti gli uomini più competenti, renderebbero l'impresa quasi impossibile. Non bisogna quindi pascersi di vane speranze, nè farsi illusioni, ma si deve stare alla realtà delle cose.

Noi ci limiteremo alle cose effettuabili, e tenteremo ottenere un risultato soddisfacente pei bisogni della città di Reggio.

PLUTINO AGOSTINO. Prendo atto delle dichiarazioni del signor ministro, e lo ringrazio delle sue buone intenzioni, che spero saranno tradotte in atto.

PRESIDENTE. Metto a partito il capitolo 121 in lire 40,000.

(È approvato, e lo sono del pari i seguenti nelle somme proposte dal Ministero e dalla Commissione):

Capitolo 122, *Faro del Fino*, lire 6000.

Capitolo 123, *Faro di Spartivento*, lire 40,000.

Capitolo 124, *Faro di Bellavista*, lire 30,000.

Capitolo 125, *Faro di Tavolara*, lire 40,000.

Capitolo 126, *Faro di Caposandalo*, lire 12,000.

Capitolo 127, *Faro di Capo Caccia*, lire 29,800.

Capitolo 128, *Faro dell'Asinara*, lire 9600.

Capitolo 128bis, *Faro al porto di Goro*, lire 16,746 55.

Capitolo 129, *Faro al porto-canale di Sinigaglia*, lire 8000.

Capitolo 130, *Faro all'isola di Sant'Andrea in Gallipoli*, lire 30,000.

Capitolo 131, *Faro all'isola di Santa Maria di Leuca*, lire 22,000.

Capitolo 132, *Faro a Capo Spartivento* (Calabria), lire 25,000.

Capitolo 133, *Faro di Viesti*, lire 30,000.

Capitolo 134, *Faro di Manfredonia*, lire 11,000.

Capitolo 135, *Nuovi fari di quart'ordine nelle provincie napoletane*. Ministero e Commissione d'accordo propongono lire 130,700.

PLUTINO AGOSTINO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PLUTINO AGOSTINO. Ci sono stati gl'incanti dei due fari, l'uno a Spartivento e l'altro a Capo d'Armi. Ci sono stati tre concorrenti i quali hanno ridotto chi il 7, chi il 10, chi il 15 per cento sulla prima offerta.

Pare che la scheda suggellata venuta dal Governo portasse il 34 per cento di ribasso, in modo che si sono allontanati tutti i concorrenti e gli incanti andarono deserti.

Io dico questo per giustificare anche le provincie meridionali, perchè alcune volte non è solo per accordo tra i vari oblatori per sopraffare il Governo, ma perchè i prezzi veramente non sono proporzionati (come ne faceva il dubbio l'onorevole Castellani) alle circostanze locali, alle difficoltà, alle situazioni dove le opere devono sorgere.

Per esempio, in occasione di un giro per la strada provinciale, come deputato provinciale, ho avuto l'onore di accompagnare il prefetto, e vedemmo il locale dove deve sorgere il faro del Capo di Spartivento reclamato istantemente da tutti i naviganti, poichè, siccome il mare si stringe tra la Calabria e la Sicilia in una specie d'imbuto, di notte per lo più i marinai sbagliano di direzione, e le navi vanno a dare nelle coste, e tutti gli anni succedono molti naufragi.

Dunque la costruzione di questo faro è reclamata da tutti i naviganti.

Quest'anno si sono perduti tre bastimenti, quasi senza tempesta, solo perchè il tempo era molto nebbioso, sicchè non avendo veduto terra i bastimenti si son trovati senza avvedersene sulle coste.

Ora al Capo Spartivento si debbono costrurre e le fornaci per la calce, e le fornaci per i mattoni, e le abitazioni stesse per i lavoratori, giacchè il luogo è deserto affatto.

Qui sono dunque indispensabili tante costruzioni, le quali non sono necessarie in altri luoghi, ed ecco perchè tutti gli oblatori sono fuggiti ad un ribasso così forte quale era quello imposto dal Governo, che credo fosse del 34 per cento, nelle schede suggellate.

Io prego quindi il signor ministro a prendere le informazioni che stimerà opportune, ed a facilitare un poco, se lo crede nell'interesse dell'opera, questi incanti, onde far sì che quei fari tanto necessari, oggi che si è stanziata una somma, comincino ad essere costrutti.

COLOMBANI, relatore. Mi dorrebbe se io dovessi qui dar origine ad una discussione lunga, la quale sarebbe

molto dannosa, perchè il tempo per noi è più che prezioso.

Ma io non posso lasciar passare un'osservazione, o dirò meglio, una tendenza dell'onorevole Plutino, che ho veduto riprodursi più volte quest'oggi.

Non parlo del ribasso del 34 per cento, perchè mi sembra un assurdo, ma parlo della tendenza di voler obbligare il potere esecutivo ad elevare certi prezzi, come alla fin fine sarebbe reclamato dagli appaltatori locali.

PLUTINO AGOSTINO. Domando la parola per un fatto personale.

COLOMBANI, relatore. Io credo che ufficio del potere legislativo e di ciascun deputato sia precisamente in senso contrario a quello che vorrebbe assumere l'onorevole Plutino.

Il signor ministro deve cercare di far il più che sia possibile l'interesse della nazione negli appalti come in ogni altra parte della sua amministrazione, e sopra tutto deve fare il possibile per opporsi a quelle coalizioni d'interessi, le quali nelle provincie meridionali sono il più grave ostacolo perchè i lavori si possano attivare. (*Bravo!*)

PLUTINO AGOSTINO. Ho chiesta la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PLUTINO AGOSTINO. Io non intendo nè punto, nè poco che il Governo faccia dei prezzi eccezionali per le provincie meridionali. Ho detto che il ribasso del 34 per cento, se era vero, costituiva una condizione troppo gravosa per quegli appaltatori; ed ho detto pure che in questo caso non v'era coalizione, perchè vi erano concorsi tre all'appalto, ed avevano tutti fatto dei ribassi.

In conseguenza l'onorevole Colombani mi attribuisce delle idee che io non ho in modo alcuno manifestate, e me ne appello al giudizio della Camera.

COLOMBANI, relatore. Tanto meglio.

PLUTINO AGOSTINO. Il mio sistema nel parlare delle opere pubbliche nell'Italia meridionale, è stato sempre quello di dire che si tolgano le difficoltà di forma, le quali di fatto poi non fanno che impedire l'inizio e la continuazione dei lavori; questo è interesse non solo delle popolazioni delle provincie meridionali, ma è interesse dell'Italia, è interesse del Governo, anzi corrisponde al desiderio del Governo.

PRESIDENTE. Metto a partito il capitolo 135.

(È approvato, e sono indi approvati senza discussione i seguenti capitoli):

Capitolo 136, *Faro a Capo Granitola*, lire 7,400.

Capitolo 137, *Faro all'isola di Marittimo*, 14,000 lire.

Capitolo 138, *Personale per la pubblicazione dei documenti relativi alle strade ferrate*. Il Ministero propone lire 5,500, la Commissione invece avrebbe tolta questa cifra ed avrebbe aumentato il capitolo 67.

COLOMBANI, relatore. Di una somma minore.

PRESIDENTE. Si vedrà poi allora.

TORNATA DEL 24 MAGGIO

Si passa al capitolo seguente.

Capitolo 139, *Stazione in Torino della ferrovia*, lire 700,000.

COLOMBANI, relatore. Faccio una semplice osservazione.

La Commissione ha accettato l'iscrizione della somma inquantochè era portata da una legge; ma è appena utile il raccomandarlo al signor ministro, se vi sono trattative avanzate in punto alla cessione delle strade ferrate, starà a lui il vedere se sarà conveniente di effettivamente erogare questa somma.

PRESIDENTE. Capitolo 140, *Traforo del Moncenisio*. Il Ministero propone 4,500,000 lire, la Commissione propone 5,000,000.

Il deputato Jacini ha la parola.

JACINI. Io colgo l'opportunità della discussione aperta su questo capitolo per pregare il signor ministro dei lavori pubblici a volermi favorire alcuni schiarimenti intorno ad un argomento il quale appartiene all'identico ordine d'idee di quello a cui si riferisce il capitolo medesimo.

Sta bene che si continuino alacramente i grandiosi lavori del Cenisio. È questa un'opera colossale che rionderà a gloria e vantaggio dell'Italia, ed è naturale che noi ne seguiamo l'andamento col massimo interesse e con tutti i nostri voti. Per altro non bisogna dimenticare che esiste il progetto di un'altra opera del medesimo genere, la quale avrebbe per l'Italia un'importanza assai maggiore. Intendo alludere al progetto di una ferrovia attraverso alle Alpi elvetiche per collegare la rete italiana con le reti esistenti nel bacino del Reno, ossia nell'Europa centrale.

Se una ferrovia del Moncenisio riuscirà utilissima, in quanto che essa ci avvicinerà ai centri principali dell'industria e del commercio dell'Europa occidentale; una linea delle Alpi elvetiche, oltre a questi medesimi vantaggi che otterrebbe rispetto all'Europa di mezzo, avrebbe un carattere particolare, che non avrà l'altra, cioè potrebbe far sì che i porti italiani diventino gli scali, gli sfoghi naturali del commercio dell'Europa centrale verso l'oriente. Per conseguenza la ferrovia delle Alpi elvetiche può essere considerata, sia come il complemento necessario del sistema delle nostre opere pubbliche, sia come un mezzo efficacissimo per promuovere lo sviluppo della nostra marineria mercantile. Insomma è una questione vitale che interessa grandemente tutta l'Italia da un capo all'altro.

Eppure nulla ancora si è incominciato a fare. Parecchie volte, nell'ultimo decennio, si credette fondatamente che si fosse sul punto di poter realizzare, per una direzione o per un'altra, questo grande concetto, ma sopravvenne sempre qualche avvenimento che ne sospese l'attuazione. Una volta si fu, se non erro, la guerra di Crimea; un'altra, la crisi finanziaria del 1857; una terza, nel 1860, la necessità in cui si trovava il Governo italiano di dar mano in una volta sola ad una sterminata quantità di grandi opere onde collegare tutte le provincie d'Italia, appena allora riunite

mediante le annessioni, locchè impediva che si potesse eseguire contemporaneamente un'opera così colossale come quella di un secondo passaggio delle Alpi.

Ora però mi pare che sia venuto il momento che non si possa, e non si debba più ulteriormente differire; e mi sembra giunto questo momento per parecchie considerazioni che meriterebbero di essere tutte ampiamente sviluppate, ma che non farò che riassumere brevemente.

In primo luogo, il sistema dei nostri lavori pubblici, in parte eseguito, in parte in esecuzione, si trova a tale punto che, senza un collegamento coll'Europa centrale, questo sistema apparisce evidentemente come un edificio già innalzato non solo, ma già in gran parte anche allestito ed addobbato a cui però mancasse ancora il tetto.

Una ferrovia attraverso alle Alpi elvetiche darebbe il suo completo valore ed assegnerebbe il suo vero grado d'importanza a molti dei lavori che lo Stato ha compiuto con grandi spese o pei quali garantisce vistosi interessi. Per conseguenza l'onere che si dovesse incontrare per un'opera simile potrebbe essere riguardato come una misura, se non di economia, almeno di saggia amministrazione.

In secondo luogo, non bisogna perder d'occhio che la Francia da una parte, mediante la potente organizzazione delle sue ferrovie in grandi gruppi, ai quali è facile di ribassare considerevolmente le tariffe, e l'Austria dall'altra, mediante nuove costruzioni, tendono sempre più ad assorbire e ad accaparrare nella loro orbita i paesi vicini a noi, i quali la geografia aveva assegnato alla nostra clientela commerciale. Per conseguenza cresce ogni giorno il pericolo di un lucro cessante e di un danno emergente per l'Italia, al quale non si può ovviare, se non con una ferrovia delle Alpi elvetiche.

In terzo luogo io sono profondamente convinto che la questione è finalmente matura in Italia. Pur troppo pel passato vi fu molto dissenso nelle provincie d'Italia intorno al tracciato più conveniente per raggiungere la rete svizzera. Chi voleva il Lukmanier, chi voleva lo Spluga e chi il San Gottardo. Però, quando si esami bene a fondo le cause di questo dissenso io credo che si troverà, che esso non proviene già da reale discrepanza d'interessi fra le varie provincie. Sono profondamente convinto che la grandissima maggioranza delle provincie d'Italia abbia un medesimo interesse, e che la divergenza non possa esistere se non riguardo ad alcuni piccoli territori, i quali si trovano in maggior vicinanza dell'uno e dell'altro dei diversi passaggi proposti. Invece io sono d'avviso che le differenze di opinioni provenivano soltanto dal concetto diverso che si aveva sul merito intrinseco di ciascuno di codesti tracciati. E perchè tali concetti diversi? Perchè un solo dei tre passaggi era stato completamente studiato; sugli altri si avevano delle nozioni incomplete, le quali permettevano che si dicesse intorno ad essi tutto quello che si voleva, sia in bene che in male. E ciò anche dopo gli studi della Commissione governativa del 1860 da

me stesso nominata. Questa Commissione ha fatto un magnifico lavoro; essa ha esaurito completamente il tema per ciò che riguarda il Lukmanier, ma sollecitata continuamente dal Ministero a concludere, non ebbe tempo di fare altrettanto anche per riguardo allo Spluga e al San Gottardo.

PRESIDENTE. Osservo che questo si attiene ad una discussione generale sul passaggio delle Alpi.

Non vorrei s'impegnasse un dibattimento su questo terreno che è veramente estraneo al soggetto speciale del capitolo.

JACINI. Farò di tutto per uniformarmi all'invito del signor presidente e per abbreviare il più che potrò quanto mi rimane a dire.

Io ritengo adunque che la divergenza di vedute dipendeva da diversità di concetti che in parecchie provincie si avevano sui vari passaggi, e ciò perchè si mancava in sostanza di sufficienti notizie positive. Invece in questi ultimi mesi è avvenuto che si sono compiuti studi completi e dettagliati, sia riguardo allo Spluga, a spese della provincia di Milano, sia al San Gottardo per incarico di un'associazione svizzera; di modo che esistono ora tutti gli elementi i più concreti perchè la questione possa essere posta in via comparativa e risolta con precisione, sicurezza e certezza matematica.

Per conseguenza, se vi erano prima dei dissensi che avrebbero potuto creare grandi imbarazzi al Ministero che presentasse alla Camera una soluzione, ora invece che il Ministero ha tanto in mano da poter stabilire una dimostrazione con dati certi ed incontrastabili, svanirebbero le cause dei dissensi locali purchè il Ministero si conduca con imparzialità e risolutezza.

Per questo, io ripeto, la questione è matura in Italia non tanto perchè l'accordo ora ci sia ancora realmente, ma perchè esiste tutta la possibilità di ottenerlo.

Finalmente, la questione è oggi matura anche oltrelpe. Ivi, in questi ultimi anni, tranne in due o tre cantoni della Svizzera, si seguiva con mediocrissimo interesse le varie fasi di questa grande questione. Ma da qualche tempo si scorge come l'opinione pubblica si sia destata assai, tanto in Inghilterra che in Germania e in tutte le parti della Svizzera. Potevamo leggere ultimamente in giornali inglesi come l'idea di stabilire una accorciatoia per le Indie, attraverso il Belgio, la Germania, la Svizzera e l'Italia, senza toccare i territori dell'impero francese e dell'impero austriaco, sia molto accarezzata dalla parte più illuminata del commercio inglese che ha rapporti colle Indie.

In pari tempo sentimmo parlare, in queste ultime settimane, di note ufficiali indirizzate alla Svizzera da due Governi della Germania meridionale, cioè Baden e Wurtemberg, i quali ammettono la grandissima importanza per essi di una ferrovia italo-elvetica.

In quanto alla Svizzera, è fuori di dubbio che è divisa in due campi opposti; per conseguenza si può ritenere che, a qualunque partito saremo per appigliarci, noi troveremo in quel paese degli avversari. Ma si può

anche ritenere che vi troveremo anche degli attivi ausiliari. Quindi, anche all'estero esistono degli elementi che il Governo italiano potrebbe utilizzare per rendere più facile la soluzione pratica del problema.

Mi sembra pertanto che qualora il Ministero prendesse in mano seriamente la questione e che la dividesse in tre stadi, nel primo dei quali, in base agli studi e dati positivi che ora esistono, risolvesse il lato tecnico della questione; nel secondo stadio esaminasse i risultati tecnici in relazione coi dati economici dal punto di vista degli interessi italiani; e, nel terzo stadio, fatto ben certo di quello che conviene e non conviene all'Italia, prendesse una energica iniziativa rivolgendosi agli altri cointeressati al di là dei monti, ed invitandoli ad una efficace cooperazione, in poche settimane esso riuscirebbe a rendere concorde e ad appagare l'opinione pubblica in Italia, mentre che avrebbe tutte le probabilità di accaparrarsi il positivo appoggio degli altri interessati che vi sono all'estero.

Io non intendo menomamente di dare dei consigli all'onorevole ministro dei lavori pubblici che non ne ha di bisogno, ma ho parlato solo per incoraggiarlo a fare senza perder tempo e per ottenere da lui qualche schiarimento.

MENABEA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

MICHELINI. Forse questa volta il nostro rigoroso presidente aveva un po' di ragione, dicendo al deputato Jacini, le sue osservazioni relative ad una futura strada destinata ad attraversare le Alpi elvetiche non essere opportune in un capitolo in cui si tratta d'una ferrovia già in costruzione attraverso le Alpi Cozie. Veramente a me pare che sede più opportuna di trattare di quella strada sarebbe in un successivo capitolo, quello, cioè, in cui il Ministero ci chiede un fondo per studi di nuove linee ferroviarie.

Ad ogni modo, giacchè il preopinante ha parlato assai a lungo e dottamente, sul passaggio delle Alpi elvetiche, dirò anch'io in poche parole il mio sentimento a questo riguardo.

PRESIDENTE. Io la pregherei di non entrare nell'argomento trattato dall'onorevole Jacini.

Io aveva appunto pregato l'onorevole Jacini di non continuare su quel tema, perchè temeva che sorgesse una discussione la quale sarebbe stata del tutto estranea al soggetto in questione. Egli ha ascoltata la mia preghiera e dopo pochi momenti cessò di parlare, e di ciò gli son grato.

Ora io non vorrei perdere il beneficio che per la regolarità ed ordine della discussione risultò dalla compiacenza del signor Jacini.

Io prego perciò l'onorevole Michelini di non continuare ulteriormente il suo discorso sul tema in genere del passaggio delle Alpi; giacchè egli stesso riconosce come invitando l'onorevole Jacini a starsi nella questione del traforo del Moncenisio, oggetto in discussione, io aveva un po' di ragione.

MICHELINI. E fino a quando devo sospendere?

TORNATA DEL 24 MAGGIO

PRESIDENTE. Fino a che venga in discussione un tema che lo permetta.

MICHELINI. Io aspetterò a parlare sul capitolo relativo ai fondi per studi di nuove linee di strade ferrate.

PRESIDENTE. Io accetto la riserva nei soli limiti consentiti dal soggetto di quel capitolo.

Il signor ministro ha la parola.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. La Camera sa come il Governo sempre si preoccupasse di aprire un altro passaggio attraverso le Alpi, specialmente verso la Svizzera, e come già il Parlamento subalpino per ben due volte votasse somme considerevoli per aiutare l'impresa.

Sono parimente conosciute le varie vicende che ritardarono la soluzione del gran problema della scelta del passaggio, e la fecero indefinita fino a questi giorni.

Le idee primitivamente si erano fissate sul passo del Lukmanier, si pensava anzi che non vi fossero difficoltà. E invero l'onorevole Jacini, quando reggeva il Ministero dei lavori pubblici, nominò una Commissione con l'incarico bensì di studiare i vari passaggi, ma di portare più specialmente la sua attenzione sopra il Lukmanier.

Le conclusioni favorevoli a questo passo, fatte da quella Commissione, non furono però ugualmente accette a tutte le provincie italiane, delle quali altra preferiva il San Gottardo, altra lo Splugen, altra il Septimer, senza dire d'un altro passo che ultimamente fu messo in campo.

In mezzo a questo conflitto di opinioni, tutte corredate da molti pareri e sostenute da valenti ingegneri e da Consigli provinciali, il Governo non poteva fissarsi definitivamente. Soltanto, siccome alcuni studi preliminari erano stati fatti e dal Governo e dalle società elvetiche, il Ministero aveva creduto di mandare due o tre ingegneri a riconoscere tecnicamente i vari passaggi già stati studiati. Intanto il Consiglio provinciale di Milano incaricava un egregio ingegnere dello studio dello Splugen, e domandava al Ministero di sospendere ogni deliberazione intorno alla scelta del passaggio, finchè questi studi fossero ultimati.

Nella Svizzera la questione del passaggio delle Alpi elvetiche si agitava altresì e venne a formarsi, non dirò una Società, ma un convegno, un nucleo di persone molto autorevoli di diversi Cantoni, le quali propugnavano con molta energia, secondate anche dall'opinione pubblica svizzera, il passaggio del San Gottardo a preferenza di quello del Lukmanier e anche dello Splugen. Durante queste varie fasi, anche la rete delle strade ferrate svizzere ha mutato di condizione, poichè quella sola linea che da principio poteva sembrare la più conveniente pel valico delle Alpi nell'interesse italiano, può mutare d'importanza in seguito alle nuove linee sia in via di esecuzione, sia proposte o concesse nella Svizzera, e che potranno influire sugli accordi che debbonsi prendere tra la Svizzera e gli Stati limitrofi e sulla deliberazione definitiva da adottarsi relativamente al passaggio delle Alpi elvetiche.

Ecco lo stato della questione, ecco i motivi per cui il Governo non ha potuto prendere una decisione; sono motivi politici e dipendenti dal nuovo assetto dell'Italia, e motivi anche derivanti sia dagli studi fatti nella Svizzera, sia pure da quelli che furono commessi dalle varie provincie dello Stato.

Ora nessuno più del Ministero riconosce la necessità di questo passaggio delle Alpi elvetiche; ed invero, noi abbiamo una grandissima rete di strade ferrate che in pochi anni sarà quasi compita; e questa rete deve tornare non solo a vantaggio del paese in generale, ma anche a disgravio delle finanze, le quali sopportano un peso enorme appunto in virtù delle garanzie che sono state accordate dallo Stato.

È di un interesse vitale pertanto per l'Italia avere uno sfogo verso la Germania, poichè i due soli sbocchi ai quali noi intendiamo attualmente sono verso la Francia, uno verso il litorale ligure, e l'altro verso il Moncenisio quando saranno terminati il traforo, e la ferrovia litoranea.

Non parlo dello sbocco della Venezia il quale va direttamente nell'Austria e forse non corrisponde ai bisogni più urgenti del commercio italiano.

Intanto è riconosciuto da tutti che il passaggio attraverso le Alpi elvetiche è una delle condizioni essenziali per lo sviluppo del benessere economico del nostro paese.

Ora che la provincia di Milano ha fatto ultimare gli studi pel passaggio dello Splugen, e che il Ministero ha raccolti quasi tutti i documenti relativi ai vari passaggi, esso farà colla scorta di tutti questi documenti procedere ad un esame definitivo della questione sia dal lato tecnico, sia dal lato economico.

Quando questa questione sarà completamente studiata, ed il Ministero avrà potuto concretare un'idea netta e precisa sopra il passaggio più conveniente per l'Italia, esso farà al Parlamento le proposte che saranno del caso; certamente il Governo dovrà anche intendersi col Governo elvetico, poichè si tratta di fare un passaggio che non sarà interamente sul nostro territorio, come se per caso si facesse al San Gottardo od al Lukmanier; ma siccome per quest'opera il Governo italiano deve in ogni caso necessariamente intervenire col concorso di una somma considerevole, certo è altresì che deve avere una grande influenza nelle deliberazioni a prendersi; cosicchè spero che, tenuto conto anche dei legittimi interessi della Svizzera, quelli dell'Italia saranno sufficientemente rappresentati nella scelta del passaggio delle Alpi elvetiche.

Conchiudendo, dirò che dopo che avrò ricevuto ufficialmente, poichè ora non l'ebbi che officiosamente, il rapporto del Consiglio provinciale di Milano intorno agli studi dello Splugen, la mia intenzione è di esaminare la questione tecnica.

Prima di tutto bisogna sapere se un passaggio sia possibile, quanto costerà ed in quanto tempo si possa fare. Esaminato dal lato tecnico, lo si esaminerà anche da quello economico per sapere quale è il passaggio

che, tenuto conto di tutte queste condizioni, possa essere più vantaggioso all'Italia.

Fatti questi due esami, allora si potrà concretare un giudizio definitivo che si sottoporrà anche al giudizio dei Governi interessati.

Così noi arriveremo ad una soluzione, e spero che quando questi studi saranno fatti spariranno le apparenti rivalità di provincie e di località, le quali fino ad ora hanno impedito al Governo di risolversi, ma che forse ebbero il vantaggio di richiamare alla pubblica attenzione questa grave questione per modo che possa essere a suo tempo risolta col consenso generale, e senza che nessun interesse o nessuna idea possa dire di non essere stata convenientemente esaminata e discussa. Dopo questa maturità di consiglio, spero che ogni interesse locale cederà in considerazione del bene generale d'Italia, perchè credo che la linea, la quale sarà prescelta, potrà provvedere agli interessi principali del commercio senza recar danno ai minori. Ad ogni modo io riconosco che questa questione è una delle più importanti a risolversi non solo per il commercio, ma anche per l'indipendenza d'Italia.

Sia pure persuaso l'onorevole deputato Jacini che per parte mia farò il possibile perchè questi studi si compiano colla massima diligenza ed imparzialità.

JACINI. Prendo atto della dichiarazione del signor ministro.

PRESIDENTE. Il ministro accetta l'aumento delle lire 500,000 proposte dalla Commissione? (*ilarità*)

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Accetto, accetto: io avrei forse proposta una somma maggiore in questo bilancio per saldare delle spese fatte negli esercizi anteriori al 1864, ma mi riservo di presentare un progetto di legge apposito per maggiori spese, perchè la Commissione non ha avuto il tempo di studiare i documenti che le furono recentemente presentati.

ARGENTINO. Questo aumento di lire 500,000, che la Commissione propone, non è giustificato abbastanza...

COLOMBANI, relatore. Domando la parola.

ARGENTINO... perchè vi fu un dissenso fra la domanda che faceva il Governo e quella che era fatta dalla direzione locale.

Io non so sopra quali dati il Ministero avesse fondata la sua domanda di lire 4,500,000; se questi dati non li ha attinti alla direzione locale, io non so in quale altra parte li abbia potuti attingere.

Per conseguenza non mi sembra che questa somma sia stata chiesta sopra dati abbastanza studiati.

Sarei perciò d'avviso che si dessero dalla Commissione e dal Ministero gli schiarimenti opportuni, onde la Camera possa deliberare con cognizione di causa.

COLOMBANI, relatore. Non è certamente mio compito il dire i motivi per cui il Ministero fu indotto a chiedere una somma che nell'opinione stessa della Commissione è minore del necessario. Dirò invece dei motivi per cui la Commissione ha aumentata questa somma di lire 500,000.

Qui i motivi risultarono alla Commissione da un

allegato che ci fu presentato dalla direzione locale, e che fu visto e controllato dalla Commissione, non meno che da altri rapporti che la Commissione ha domandati sia alla direzione locale, sia ad un ispettore che venne mandato sul luogo.

L'allegato che ci fu presentato porterebbe la somma necessaria per l'esercizio 1864 a quasi sei milioni. Fu nella speranza che il pagamento di una parte di questa somma possa essere rimandato al 1865, e fu ancora dietro spiegazioni verbali che la Commissione ottenne dal signor segretario generale del Ministero che essa s'indusse a domandarvi l'aumento che abbiamo avuto l'onore di proporre.

PRESIDENTE. Metto dunque a partito il capitolo 140 nella somma di lire 5,000,000 proposta dalla Commissione ed accettata dal Ministero.

(È approvato.)

Capitolo 140 bis, *Ferrovia del littorale ligure.* Il Ministero non ha chiesto alcuna somma, la Commissione propone lire 25,000,000.

CADOLINI. Sopra questo capitolo 140 io debbo chiamare in modo particolare l'attenzione della Camera, il che io farò con considerazioni che hanno carattere eminentemente finanziario.

Alloraquando l'onorevole ministro delle finanze venne l'anno scorso in questa Camera a presentare i bilanci del 1864, egli annunziò con un certo orgoglio che in questi bilanci egli aveva potuto ottenere un'economia di 63 milioni. A questo annunzio, signori, io credo che senza differenza di partiti politici tutti noi ci siamo assai consolati; imperocchè tutti noi siamo interessati ugualmente alla restaurazione delle finanze italiane. Allora da ognuno si pensava che oltre i 63 milioni, qualche altra economia forse sarebbe stata introdotta nei bilanci dalla Commissione parlamentare; si pensava ai notevoli aumenti di entrate sperabili dallo sviluppo delle imposte, e così, ognuno diceva, in un anno faremo un passo ragguardevole verso l'equilibrio desiderato. Ed io stesso partecipavo a questi pensieri. Ma quale non fu la mia meraviglia allorchè, esaminato il bilancio straordinario dei lavori pubblici, trovai che una somma di 25 milioni era stata senza ragione interamente soppressa in questo bilancio? Senza ragione dissi, e infatti voi vedete che oggi la Commissione parlamentare vi dice: noi abbiamo trovato che il Ministero omise l'iscrizione di 25 milioni per la ferrovia ligure, ma siccome i lavori si debbono continuare, così dobbiamo registrare i 25 milioni, e questo è giustissimo.

Il Ministero si scusa dicendo: noi speravamo di trovare una compagnia la quale assumesse la costruzione di questa ferrovia. Ma ora mi faccio a domandare: il Ministero poteva coscienza di venire alla Camera a parlare di 63 milioni di economie, tenendo conto della speranza che abbiamo veduto infondata, di ottenere un risparmio di 25 milioni sopra la costruzione della ferrovia ligure? Da 63 milioni pertanto togliete i 25 milioni di cui si tratta in questo capitolo,

TORNATA DEL 24 MAGGIO

e vedrete che l'economia di cui parlava l'onorevole Minghetti si riduce a 38 milioni.

Se per avventura avessimo a fare altre investigazioni sui bilanci, troveremmo forse che altre somme furono pure omesse per far accrescere la cifra delle economie sul bilancio del 1864. Mi faceva molta meraviglia quando vari giorni sono il ministro dei lavori pubblici mi diceva che nel ministro delle finanze trova spesso un uomo feroce che si oppone alle spese che egli intende fare. Ma come mai dopo che il ministro Menabrea gli ha usato la cortesia d'aiutarlo così bene nel far apparire notevoli economie nel bilancio del 1864 il ministro Minghetti poteva ancora essere tanto feroce col suo collega dei lavori pubblici?

Io pertanto volli esporre queste considerazioni affinché, allorché il ministro verrà un'altra volta a vantare *a priori* le economie che vuole ottenere sui bilanci che presenta, la Camera non s'illuda così facilmente come s'è illusa l'anno scorso, come, lo dico schiettamente, mi sono illuso io stesso.

LEOPARDI. Chiedo di parlare.

CADOLINI. Chiuderò ora queste mie brevi parole pregando il signor ministro a voler dire come effettivamente procedano i lavori della ferrovia ligure, quali speranze egli abbia intorno all'attuazione di questi lavori, e nello stesso tempo a volerci favorire qualche notizia intorno alla ferrovia che si è considerata al successivo capitolo, cioè a quella da Savona a Torino per Carmagnola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Anzitutto io debbo difendere il mio collega il ministro delle finanze dai gravi appunti che gli ha mossi l'onorevole Cadolini.

L'esposizione che ha fatta l'onorevole Cadolini della proposta del mio onorevole collega è del tutto inesatta.

Quando il ministro delle finanze diceva che d'ora in avanti sul bilancio del passivo non avrebbe più figurata la somma necessaria per la ferrovia ligure, egli diceva altresì che avrebbe tolto dal bilancio attivo la somma equivalente che per legge deve formarsi colla vendita dei titoli del debito pubblico.

In conseguenza la differenza tra il bilancio attivo ed il bilancio passivo rimane la stessa, sia che si mantengano i 25 milioni che figurano attualmente nel passivo, sia che si tolgano quando ugualmente nell'attivo si iscrivano o si ommettano i fondi per pagare questa spesa.

Ora il ministro delle finanze non ha mai detto che egli dovesse fare il risparmio nella costruzione della ferrovia, non ha mai detto questa cosa...

CADOLINI. Domando la parola per un chiarimento.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... soltanto ha detto: verrà il momento, lo spero almeno, in cui la ferrovia ligure sarà ceduta a qualche società, la quale, mediante un'equa garanzia data al Governo, potrà eseguire quei lavori; soltanto allora quell'interesse che attualmente il Governo ha da pagare per l'emissione delle sue obbligazioni sarà trasformato in una di quelle

garanzie che spero coll'andar del tempo andranno scemando a misura che si svilupperà il movimento delle strade ferrate.

Il concetto espresso dall'onorevole Cadolini è dunque completamente inesatto e non corrisponderebbe a quello espresso dal ministro delle finanze.

Se dunque noi non conserviamo questi 25 milioni di lire richiesti per la ferrovia ligure, compariranno in attivo altri 25 milioni che corrispondono all'emissione delle obbligazioni dello Stato. Ecco dunque la spiegazione molto semplice che io posso dare.

Certamente in quanto disse il ministro delle finanze a questo riguardo non vi fu inganno, ed io spero che anche il suo sistema finanziario sarà presto ordinato secondo le idee che ha emesse.

Le convenzioni non si possono stipulare in un momento. Quando si volesse sacrificare l'interesse dello Stato, si troverebbero certamente società che accetterebbero di fare i lavori; ma quando il Ministero vuol fare l'interesse dello Stato, gli fa d'uopo lungamente discutere le condizioni dei contratti, ed è appunto perchè il Ministero sta ora discutendo questa convenzione, che non si è potuto ancora introdurre quell'economia apparente, non reale, che deve risultare dal sistema del ministro delle finanze.

Spiegata questa cosa, dirò poche parole in risposta all'onorevole Cadolini, quantunque mi sembri che questa questione avrebbe avuto sede più opportuna nella discussione della legge con cui si domandano fondi per la strada ferrata ligure, legge di cui è già pronta la relazione.

In questa elaborata relazione è spiegato lo stato dei lavori della ferrovia ligure, ed ivi è detto come in media vi siano 10 od 11 mila operai ripartiti su tutta la linea.

Sgraziatamente in alcuni punti si presentano difficoltà, non dirò insuperabili, ma che pure ritardano di molto l'apertura della linea.

Così, ad esempio, tra Ceva e Savona, appunto sul tronco che si sarebbe desiderato di veder più presto aperto, vi è una lunga galleria, la galleria del Belbo, se non mi inganno, ove si trovano pietre di tal natura, e talmente dure, che coi mezzi ordinari che si adoperano, si fa appena il terzo del lavoro che si farebbe in altre.

Questo ritardo non può dunque essere attribuito che alla natura stessa del suolo, e certamente nessuno n'è colpevole, nè il Governo, nè l'impresa.

Altre difficoltà vi sono nella galleria della Spezia, detta galleria di Biasca, e queste sono gravissime.

La principale viene dall'acqua, la quale sgorga molto più abbondante di quel che si credeva, e le macchine che si sono fino adesso adoperate non sono forse abbastanza potenti per esaurirla convenientemente. In secondo luogo si presenta una natura di rocce, la quale rende il lavoro molto arduo. Vi furono a questo riguardo proteste per parte dell'impresa, ed ultimamente fu mandata una Commissione composta d'uo-

mini tecnici, onde esaminare il valore delle eccezioni adottate dall'impresa, e riconoscere il metodo migliore per accelerare i lavori in quel punto.

Vi furono varie proposte di meccanismi più o meno nuovi, più o meno efficaci per accelerare questi lavori, e spero fra essi alcuno si potrà scegliere per appianare le difficoltà.

La società poi aveva proposto un altro tracciato col quale girava la parte sporgente del golfo della Spezia, ma questo tracciato aveva il grave inconveniente di pregiudicare la costruzione dell'arsenale...

ARA. Domando la parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... e non poté essere approvato nè dal ministro della marina, nè da quello della guerra, per cui si fu costretti di ritornare alla galleria di Biasca che era stata da prima progettata. Questa è già principata, ma come ho avuto l'onore di dire, vi sono difficoltà tali che impediscono i lavori di progredire con tutta l'alacrità desiderabile.

Secondo gli ultimi ragguagli che ho avuto, vi vorranno forse tre o quattro anni prima che la galleria sia aperta; e ciò è una disgrazia, ma infine, contro gli ostacoli della natura l'uomo talvolta è impotente, e solo può vincere colla costanza. Sopra tutte le altre poi della ferrovia ligure si lavora con alacrità, ma non bisogna neppure qui illudersi; vi è una parte della riviera che è, per così dire, tutta composta d'opere d'arte; per esempio, dalla parte orientale non si veggono ancora sulla spiaggia lavori iniziati, perchè si lavora nelle gallerie. Prima di fare lavori di tracciamento sulle parti meno difficili, bisogna impiegare i capitali per vincere le difficoltà maggiori; vinte queste, si applicano i capitali alle parti più facili.

Ecco lo stato attuale dei lavori della strada ferrata ligure, stato che sarà forse più diffusamente dimostrato quando verrà in discussione la legge che ho accennato.

In quanto poi alla ferrovia da Savona a Torino, anche qui si lavora.

Vi furono difficoltà forse amministrative nel seno della società, ma ho piena speranza che queste saranno superate e che fra poco l'amministrazione sarà stabilita in modo che i lavori possano progredire con quella prontezza che è desiderabile.

Il Parlamento ha stanziato un sussidio di 10 milioni per la costruzione di questa strada, e certamente il Ministero tiene molto a che essa sia terminata, perchè la ravvisa di una grandissima importanza per le antiche provincie, e quindi non tralascierà di fare quanto è possibile onde aiutare un'impresa che è di tanta utilità per il paese.

Credo di aver così soddisfatto alle domande dell'onorevole Cadolini, e nello stesso tempo di aver confutato l'accusa non fondata che egli ha diretto contro il mio onorevole collega il ministro delle finanze.

PRESIDENTE. La parola spetterebbe ora all'onorevole Pescetto, però, se egli ha nulla in contrario, la darò prima all'onorevole Cadolini per una spiegazione.

(Il deputato Pescetto fa un cenno affermativo.)

Parli dunque il deputato Cadolini.

CADOLINI. Mentre ringrazio il signor ministro di avere date le desiderate notizie che riguardano questa linea, debbo, riguardo alla questione finanziaria, ricordare le parole scritte dalla Commissione di fronte a questo capitolo, ove essa dice che questa somma era veramente già scritta nel bilancio attivo.

COLOMBANI, relatore. Domando la parola.

CADOLINI. E quando ho parlato delle economie che il ministro delle finanze ha enumerate alla Camera, se lo ricordi la Camera, parlai di economie sul bilancio 1864, che il ministro delle finanze non ha punto messo in raffronto col bilancio attivo. Questo che tengo fra le mani è il riassunto del bilancio generale del 1864, contenente la parte ordinaria e la parte straordinaria, e questo riassunto dà 63 milioni di economie. Ecco quanto egli ha voluto fare emergere con orgoglio davanti agli occhi della Camera. La parte attiva qui non entrava per nulla. Ed ecco come realmente sussiste sempre l'accusa mia, che cioè il Ministero ha cercato di nascondere i 25 milioni, provando con ciò come l'orpello, se stava bene nelle mani del Ministero Rattazzi, sta bene altresì nelle mani del Ministero attuale.

PRESIDENTE. Se il deputato Pescetto non fa neppure difficoltà, darò prima la parola al relatore per una spiegazione.

COLOMBANI, relatore. Intendo unicamente di spiegare il senso della nota da noi fatta a questo capitolo. Noi abbiamo bensì scritto che questa spesa era già contemplata nel bilancio attivo delle finanze, ma abbiamo potuto ciò accennare inquantochè questa spesa medesima era già stata da noi stessi aggiunta al bilancio attivo, e questo era già stato votato con questa nostra aggiunta.

È quindi pienamente vero quanto osservava il signor ministro, che cioè, quando egli presentava il suo progetto, se aveva ommesso questa somma nel passivo, l'aveva parimente ommessa nell'attivo.

Non entrò nella questione politica e finanziaria a cui alludeva l'onorevole Cadolini, perchè credo che questo non sia il luogo di sollevarla.

PRESIDENTE. Il deputato Pescetto ha la parola.

PESCETTO. L'onorevole ministro dei lavori pubblici negli scorsi giorni volendo spiegare il ritardo che soffrono i lavori delle ferrovie nelle provincie meridionali aveva indicato con molta ragione come una delle cause più forti del ritardo stesso di loro esecuzione le tante difficoltà che sollevano i comuni che devono essere attraversati o avvicinati da queste ferrovie. Rispondendo ora all'onorevole Cadolini sul considerevole ritardo che subiscono, specialmente alcuni tronchi della ferrovia ligure, avrebbe potuto valersi anche di questa ottima ragione di ritardo, la quale io certo non avrei contestata: giacchè ho convinzione che queste difficoltà sollevate dai comuni liguri, non solo non facciano loro alcun torto, non facendo che provare quanto quei comuni bene intendano i loro bisogni, i loro interessi,

TORNATA DEL 24 MAGGIO

e con quanto amore e zelo quegli amministratori li curino; ma ben anzi facciano, a mio avviso, precisamente l'elogio, ed attestino la solerte intelligenza di quelle comunali amministrazioni.

Ciò posto, io non posso a meno di non lasciar passare la discussione su questo capitolo senza porgere una preghiera grandissima al signor ministro, preghiera alla quale, sono certo, si uniranno meco i miei onorevoli colleghi tutti, preghiera la quale si accosta completamente a quella che già moveva, sono pochi giorni, il mio onorevole amico Castagnola.

Egli osservava che fra le industrie più importanti e potenti, che danno una vita speciale ai littorali marittimi e che sono un elemento principale della potenza mercantile ed elemento *sine qua non* della potenza militare-marittima, sono appunto le industrie di costruzione navale.

Or bene, la ferrovia ligure che tanto lungamente fu sospirata, quale mezzo considerevole d'incremento a questa industria, anzichè vantaggiarla, quasi dappertutto venne paralizzata nel più ampio senso, e va via via paralizzandola ogni giorno di più. Io non parlerò della legge vigente sulla conservazione e sui diritti di tutela del Governo sulle spiagge: di questa legge verrà presto occasione, ne ho speranza, di parlare più diffusamente, di combatterne i principii inconciliabili con quelli di discentramento che la Camera professa, che hanno germi tali in essa, che molti rappresentanti del Governo promuovono a tutela insoffribile, come quella che è una vera rovina per lo sviluppo delle costruzioni navali.

Io spero, e ne prego il signor ministro, a voler presentare una legge, pella quale cessi la tutela che il Governo esercita sulle spiagge ove stanno cantieri, ne lasci l'amministrazione ai comuni che molto più di lui avendo interessi alla prosperità dell'industria in discorso, meglio e con maggior economica intelligenza la cureranno: e meglio ancora si valga della legge pella quale può alienare i beni demaniali per alienare le spiagge, delle quali parlo, ai comuni.

Ma vengo al fatto: io vedo che, come la Camera di commercio di Genova non si peritava d'invocare in questi ultimi tempi che fosse trasportata la ferrovia in costruzione ed anzi in pieno esercizio nel comune di Sestri al nord dei fabbricati del comune, onde lasciar maggior campo alle costruzioni navali che vanno ogni dì prendendo maggior larghezza, tale che quella spiaggia, per sè stessa bastantemente ampia, pure ogni giorno è insufficiente alle esigenze degli armatori, sì che alcuno fra quei costruttori dovette studiare altre spiagge, per ottenervi adatto cantiere alla costruzione di navi che erano ad esso commesse, con istraordinaria lunghezza.

Io credo, dal momento che si viene a fare una domanda di questo genere, di togliere una ferrovia già esistente, in pieno esercizio, per lo meno il signor ministro dei lavori pubblici non dovrebbe esitare un solo momento ad impedire che si occupino altre spiagge e

quelle sole poche spiagge più specialmente che presentano una larghezza ed un'inclinazione subacquea bastante e conveniente per dar luogo alle lunghe costruzioni moderne.

Prego quindi la Camera e prego il ministro dei lavori pubblici di voler far osservare in tutta la loro *durezza ed integrità* i due articoli della legge del 27 ottobre 1854 relativa alla ferrovia ligure, cioè, l'articolo 10, il quale è così concepito:

« Per ciò che riguarda i tratti della strada ferrata che corrono lungo la spiaggia, *l'impresa dovrà sottostare a quelle condizioni che le saranno imposte per rispetto alla navigazione ed all'esercizio delle arti marittime.* »

A questo articolo ne succede un altro, il quale è ben più esplicito in favore della tutela dei diritti e dei vantaggi ch'io invoco per l'industria marittima; esso è l'articolo 58 così concepito:

« Si dichiara però che nel caso in cui si riconoscesse, anche solo all'atto pratico, non potesse ammettersi l'occupazione della spiaggia che fosse stata divisa per qualche tratto di ferrovia, per motivo che ivi importasse troppo di *conservare libero l'esercizio delle arti marittime*, l'impresa sarà in obbligo di portare la strada più indentro e *staranno a suo carico tutte le maggiori spese*, e perciò anche quelle prime imprevedute per occupazioni o danni di fondi o di fabbricati. »

A fronte di questi due articoli, e specialmente di questo secondo io spero e prego il signor ministro dei lavori pubblici a non permettere che si continui a rovinare le spiagge, e così quelle di Chiavari e Lavagna, alle quali accennava l'onorevole Castagnola, e quella di Spotorno che è fra le migliori nella riviera di ponente, e a non basarsi semplicemente sui diritti che dà una legge del 1818, legge bambina che provvedeva a tutt'altre costruzioni marittime che non quelle che si esigono al giorno d'oggi e che include il pensiero ormai nullo, che cioè 65 metri dal lido del mare bastino per le costruzioni navali, ma che s'attenga ai bisogni delle costruzioni novelle ed al progresso che va avverandosi nelle dimensioni dei legni, per le quali almeno bisogna sia rispettata una zona di 150 metri dal lido del mare, ove è possibile averla, ed ove concorrono le tante altre condizioni che richiedonsi perchè la località convenga quale vasto cantiere di costruzioni navali.

Riprego dunque il signor ministro di far sì che le ferrovie siano tenute al nord dei caseggiati dove vi sono delle spiagge ampie, e dove a fronte di queste spiagge, vi è mare profondo, dove convergono strade dall'interno e dove la vicinanza dell'Appennino impedisca la soverchia azione dei venti del Nord.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Nel rispondere all'onorevole deputato Cadolini, e nell'accennare i motivi di ritardo dei lavori della strada ferrata ligure, non aveva accennato alle difficoltà locali suscitate dalle popolazioni. Ma poichè l'onorevole mio amico,

il deputato Pescetto, mi ha condotto sopra questo terreno, mio malgrado sono obbligato a dichiarare che fra tutte le strade ferrate dello Stato, quella che desta maggior difficoltà ad ogni passo è appunto la ligure.

Tutti noi conosciamo la riviera. Il mare, una striscia di terreno, e fabbricati quasi continui da levante a ponente.

Ora, signori, in molte località bisogna o occupare la spiaggia, o attraversare i fabbricati, o fare delle gallerie.

Se si occupa la spiaggia, ecco l'arte marittima che si lamenta d'essere sacrificata; se si vogliono far abbattere le case, l'impresa adduce che non è obbligata a compensare i proprietari. Questi poi gridano o perchè si rovinano loro una strada o un fabbricato, o si divide il paese in due. Se invece si va contro la collina, s'incontrano le gallerie da farsi, ed allora qui la società fa opposizioni...

PESCETTO. Domando la parola per fare una rettificazione.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici... cosicché si può dire che la costruzione della strada ferrata ligure è in un contrasto continuo tra la popolazione, il Governo e l'impresa.

Quando io aveva l'onore di reggere il Ministero della marina mi giungevano quotidianamente reclami contro il ministro dei lavori pubblici, ed ora vengono al mio collega della marina contro di me.

In questo stato di cose non sapeva veramente a qual partito appigliarmi, perchè da ogni parte trovava difficoltà: o cadere nel mare, o nei fabbricati, o nelle montagne. Ho allora nominata una Commissione composta di distinti amministratori e ingegneri, e le ho comunicati tutti i reclami mandati al Ministero, pregandola di recarsi sui luoghi onde esaminasse una ad una tutte le opposizioni e cercasse di appianarle.

Spero che questa Commissione potrà molto giovare a sciogliere tutte le difficoltà esistenti, tuttavia ho posto una condizione. La legge ha fissato una somma per la costruzione di questa ferrovia, ed io ho dichiarato che il Ministero non intendeva spendere un centesimo di più, giacchè, se si dovesse soddisfare a tutte le esigenze, non basterebbe il doppio della somma assegnata.

Adunque io ho consigliato ad ogni parte di transigere, e alle popolazioni, e ai comuni, ed anche alle finanze.

Non posso dire di più per ora, ma l'accennata Commissione ha incominciato il suo giro, e in breve spero che potrà condurmi ad una soluzione di tutte le difficoltà e dei lamenti che insorsero a questo proposito.

PRESIDENTE. Il deputato Leopardi ha la parola.

PESCETTO. Io ho domandato la parola per una rettificazione.

PRESIDENTE. Ha la parola per una rettificazione.

PESCETTO. L'onorevole ministro accennava come forse sarebbe impossibile soddisfare il desiderio da me esternato di rispettare la spiaggia, perchè bisogne-

rebbe atterrare case, ovvero perchè bisognerebbe fare la strada nella falda della montagna. Tuttochè ad ambi questi casi provveda ampiamente e nettamente il già citato articolo 58 della legge 27 ottobre 1861, pure io domandava solamente di rispettare la spiaggia là dove è molto profonda, e possono perciò stabilirvisi dei cantieri da costruzioni navali. Ora questa circostanza è assai rara in Liguria; si verifica a Chiavari, a Lavagna, a levante, poi a ponente, a Sestri, a Voltri, a Varazze, a Savona, a Spotorno e qualche altro punto lung'hessa questa riviera di ponente; specialmente poi ora è caso che assolutamente non permetta lo stabilimento della ferrovia a sud del caseggiato di Spotorno: sarebbe un grave errore, un gravissimo danno all'industria nazionale, al commercio, alla navigazione, alla marina militare.

A questi pochi e più importanti punti io mi limitavo; ed aggiungerò che dove la spiaggia è profonda, il paese non è mai al piede della collina o montagna, e questa è sempre abbastanza distante dal mare perchè possa senza grave spesa passarvi la strada ferrata. Sicuramente l'impresa avrà da pagare il terreno che occorre occupare, invece di avere gratuitamente gli arenili demaniali.

Ciò stante, io conchiudo, ripetendo la formale domanda all'onorevole mio amico signor ministro Menabrea, di far osservare in tutta la sua durezza, e s'egli mi acconsente di valermi d'una sua molto significativa parola, in tutta la sua *ferocia* l'articolo 58 della legge di concessione della ferrovia ligure, giacchè non potrei diversamente che ritornare su quest'osservanza della legge, quando alcuna fra le suddette spiagge venisse occupata a danno, a rovina delle industrie marittime.

PRESIDENTE. Il deputato Leopardi ha la parola.

LEOPARDI. Giacchè l'onorevole presidente me l'ha ritardata tanto, io potrei anche rinunziarvi.

PRESIDENTE. L'ho ritardata, e perchè altri vi avevano iscritti prima di lei, e per le circostanze ch'ella ha veduto.

LEOPARDI... tuttavia me ne varrò per cancellare la triste impressione che può avere lasciata negli animi nostri lo sconforto dell'onorevole Cadolini, dicendo che il ministro delle finanze abbia violato quel sistema di parificazione dei bilanci, tanto desiderata dalla Camera e dal paese.

Qui si tratta di una spesa straordinaria, che era già contemplata nel bilancio sì attivo che passivo, la quale omessa dal Ministero e riprodotta dalla Commissione, non altera punto il sistema dell'onorevole ministro delle finanze. Comunque la sia andata, è una spesa straordinaria, e le economie necessarie a ristorare le nostre finanze si riferiscono al bilancio ordinario tanto attivo che passivo; quelli si hanno ad equiparare.

Ci sono 25 milioni di più da spendere straordinariamente; ciò non reca molto danno al credito italiano. Se oltrepassa quel limite, che il ministro aveva pure fissato alle spese straordinarie nei quattro anni, egli è

TORNATA DEL 24 MAGGIO

certamente un male, ma non un male che si riproduca ogni anno.

Quindi a me piace osservare che la Camera e il paese non debbono temere che le economie previste nel bilancio ordinario vengano meno per la riproduzione di una spesa straordinaria di venticinque milioni, che una volta fatta produrrà anzi una diminuzione nel bilancio ordinario.

ABA. L'onorevole mio amico Pescetto mi ha prevenuto nel trattare l'argomento di cui intendeva intrattenere la Camera.

Non ripeterò dunque le osservazioni dal medesimo fatte riguardo alla ferrovia ligure, solamente dirò all'onorevole signor ministro, che appunto essendo verissimo che le difficoltà dell'attivazione dei lavori provengono dalle località, occorrerà di usare maggiore attenzione nella linea a tracciarsi, onde ovviare agli inconvenienti ed ai danni possibili delle popolazioni del litorale.

Ha già osservato l'onorevole Pescetto che nel capitolo di concessione della ferrovia ligure vi è la facoltà di occupare il terreno della spiaggia del mare gratuitamente, in forza di quale facoltà l'appaltatore preferisce di tenersi alla spiaggia, piuttostochè di dover pagare altro terreno, che dovrebbe espropriare. In tali circostanze io ho con piacere inteso dall'onorevole signor ministro avere nominata una Commissione con poteri esteri; io desidero che una tale Commissione abbia anche speciale incarico di evitare che per parte dell'appaltatore si faccia abuso della facoltà di occupare la spiaggia del mare in pregiudizio degli abitanti e dei comuni del litorale ligure.

Io sono persuaso che, in vista delle osservazioni fatte, ed anche in vista del disposto della legge, il ministro vorrà far presente alla Commissione questo desiderio che ho comune coll'onorevole Pescetto, onde evitare lagnanze fondate ed opposizioni giuste, le quali ritarderebbero l'apertura di una ferrovia tanto necessaria per la Liguria e tanto vantaggiosa allo Stato.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 140 bis s'intenderà approvato nella somma di lire 25,000,000.

(È approvato).

Capitolo 141, *Ferrovia da Savona a Torino per Carmagnola*, lire 1,000,000.

(È approvato).

Capitolo 142, *Ferrovia da San Severino ad Avellino*. Il Ministero propone lire 500,000; la Commissione avverte come il decreto del luogotenente generale non assegnando fondi determinati, si ritiene necessaria una legge speciale.

La parola è al deputato Soldi, poscia sarà al deputato Nisco.

SOLDI. Per la ferrovia da San Severino ad Avellino il Ministero proponeva la somma di lire 500,000, e la Commissione l'ebbe cassa; io non so quanto possa tornar grato questo fatto della nostra Commissione a quelle popolazioni, cui troppo indugia una strada, che

è stata la prima ad essere decretata dal nuovo Governo e che sarà forse l'ultima ad essere eseguita.

Pur tuttavolta io riconosco regolare la deliberazione della nostra Commissione; e non farò altro che richiedere alcuni schiarimenti all'onorevole ministro dei lavori pubblici; imperocchè non potendo certamente quell'opera rimanere a mezzo, non potendo cadere in mente ad alcuno che si possa abbandonare il molto che vi abbiamo speso e disertare il non poco che possiamo attendercene; debbe in un modo o nell'altro quella strada essere compiuta; e domando però al ministro di qual modo ei vorrà in avvenire servirsi.

Intanto, essendovi di presente un impegno, essendovi un appalto od una impresa che sta di taluni lavori eseguendo, mi è forza ancor chiedere se a questa impresa appunto i fondi già votati nei precedenti bilanci basteranno, o di altri occorrerà, e tosto, come io credo, rifornirla.

E poichè ho l'onore di avere intorno a quest'oggetto la parola, io vorrei pregare l'onorevole ministro che quel tratto già costruito facesse prontamente aprire al pubblico traffico; come lo vorrei pregare ancora che, se i troppo lunghi studi del troppo breve passo da Avellino a Solofra siano ormai compiuti, faccia metter mano ai correlativi lavori anche dalla volta di Avellino; cosicchè, restando ommessa semplicemente la galleria di Turci, si potrebbe, con un piccolo giro di strada carreggiabile, rendere trafficabile tutta quanta la linea ferroviaria ed ottenerne così quei vantaggi e quelle utilità pubbliche e finanziarie che noi ne speriamo.

Sono queste le preghiere che io volevo dirigere all'onorevole ministro.

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

Non mi permetterei certamente di fare la mozione d'ordine che vado a sottoporre alla Camera, se fosse messo in questione l'operato della Commissione. Ma dacchè l'onorevole Soldi ha invece approvato la misura presa dalla Commissione di riservare questa somma, io mi permetterò di proporre alla Camera che la risposta del signor ministro alla domanda del signor Soldi e la discussione in genere che si volesse intavolare su questo capitolo sieno rimandate alla discussione di quella legge, la quale domanderà appunto le lire 500,000 per la ferrovia da San Severino ad Avellino.

SOLDI. Domando la parola per un chiarimento.

Io ho chiesto parecchie cose all'onorevole ministro, le quali sono ben conciliabili coll'istessa proposizione della Commissione.

Io ho domandato all'onorevole ministro, indipendentemente dall'avvenire e dalla legge che egli proporrà, se egli abbia i fondi opportuni per adempiere attualmente gl'impegni presi, sì che non si abbia a lamentare alcuna interruzione nei lavori; come ho dimandato, e questo non tocca neppure alla legge che è da proporre, facesse egli aprire al pubblico servizio quel tratto che è già costruito, e che se gli studi siano compiuti per l'intero tratto, procuri di far metter mano ai lavori anche dal

lato di Avellino verso Solofra; nel fine che il necessario ritardo a traforare il monte Turci non ritardi i benefici dei due tratti ferroviari, cui un breve spazio carreggiabile può facilmente congiungere e compiutamente utilizzare.

Io non fo quistioni di forme: amico della realtà, so che la strada debbe esser fatta; regolarizzate la spesa, ma non mancate all'opera; e come più presto potete, recate ad effetto in tutto od in parte le sue utilità.

Credo con ciò essere fuori il colpo della mozione d'ordine dell'onorevole Colombani, ed essere anzi nel più perfetto e pratico ordine d'idee.

NISCO. Io non divido l'opinione del mio onorevole amico Soldi intorno all'operato della Commissione.

COLOMBANI, relatore. Domando la parola.

NISCO. Io credo che quando vi ha un decreto pel quale è già autorizzata un'opera, e questo decreto ha già forza di legge, io credo che in cotesto caso si possa stanziare annualmente la somma che è necessaria per l'esecuzione dell'opera stessa.

Io sono d'opinione che nel bilancio non si possa stanziare una somma di lire 30,000 senza una legge speciale perchè così è prescritto dalla legge sulla contabilità; me allorchè si tratta di eseguire un'opera che è in corso, e che fu regolarmente ordinata, penso che sarebbe contrario al proposito nostro, e che sarebbe metter tutto in discussione, con volere che non si possa stanziare in bilancio alcuna somma senza legge speciale, trattandosi di opera già decretata.

In quanto poi all'esecuzione dei lavori, io credo che il signor ministro sa meglio di me che delle lire 2,700,000 non restano da spendere per questa ferrovia che meno di lire 100,000; cosicchè se non si stanziavano i danari necessari per far fronte alle spese, i lavori saranno interrotti.

Lasciando poi l'opinione del mio amico Soldi intorno all'esercizio di un piccolo tratto di ferrovia, per mettersi poi sulla strada carrozzabile coi velociferi, e riprendere un'altra volta la via ferrata, io prego l'onorevole ministro di far eseguire subito il progetto e la costruzione del traforo di Turci, altrimenti le due importanti vallate di San Severino da una parte e di Avellino dall'altra non sarebbero congiunte, e quindi lo scopo della ferrovia verrebbe a mancare.

Io sono certo che il signor ministro farà ciò al più presto possibile, poichè questa è stata la prima ferrovia decretata dal nuovo Governo, secondo ricordava l'onorevole Soldi, nelle provincie napoletane, la cui costruzione dura tanto quanto non durerà la costruzione del traforo del Cenisio.

COLOMBANI, relatore. Debbo ringraziare l'onorevole preopinante perchè ha porto occasione alla Commissione di spiegare il motivo per cui con tanta insistenza essa ha chiesto la presentazione di una legge speciale sia in questo, sia anche in altri casi, pei quali altri forse non avrebbe trovato strettamente necessaria una legge speciale. La Commissione ha creduto che perchè una somma eccedente le 30,000 lire, e corrispondente

ad una spesa straordinaria nuova, potesse essere iscritta in bilancio non solo dovesse essere preveduta nella sua esistenza...

NISCO. Chiedo di parlare.

COLOMBANI, relatore... in genere, da una legge, ma dovesse essere anche approvata, quanto alla spesa di cui è causa, ed ai limiti, in genere, che la determinano.

Era ben naturale che quando il legislatore voleva che il potere legislativo fosse chiamato ad esaminare in modo separato e particolare una data opera, voleva ch'egli avesse conoscenza dell'impegno che contraeva nel decretare quest'opera medesima.

Noi abbiamo perciò rimandato ad una legge speciale tutte le spese che, quand'anche riguardassero opere approvate, in genere, per legge, pur non erano da questa legge determinate nella loro entità.

Abbiamo creduto, così facendo, di ben interpretare la legge, la quale all'articolo 5° dice: « Le spese straordinarie nuove (e parla di *spese*), le quali eccedano la somma di 30,000 lire, non possono essere iscritte in bilancio se non sono state preventivamente approvate con legge speciale. » Ora la legge speciale, o il decreto equivalente ad una legge (è dubbio però che lo sia perchè porta la data del 19 febbraio 1861) citato dall'onorevole preopinante, non ha parlato di spese, ma ha indicato unicamente i punti estremi della ferrovia. Questo è il motivo che dirò, se vuoi, *legale*, che ha determinato la Commissione. Ma c'è un altro motivo che per noi fu il prevalente, ed è il desiderio che avevamo di trovare nella legge di contabilità un mezzo per mettere un po' più d'ordine in certi lavori che si eseguono nelle varie parti dello Stato, dove, per avventura, tutto l'ordine desiderabile non è ancora introdotto.

Vi sono delle opere che si eseguono senza che se ne conosca bene la spesa, senza che si abbiano disegni ed appalti regolari, senza una efficace sorveglianza. Abbiamo voluto, obbligando il Governo a presentare una legge speciale per queste opere, dargli occasione di fare a questo proposito nuovi studi, di obbligare i suoi agenti locali a farne, di obbligarli ad introdurre l'ordine e l'economia nella parte dell'amministrazione che tali opere concernono.

Sa egli il preopinante, come fu decretata la ferrovia da Avellino a San Severino?

Un bel giorno il ministro Oberti, se ben mi ricordo il nome, condusse il luogotenente generale ad Avellino ed a San Severino...

Una voce. Ad Avellino non mai.

Un'altra voce. All'inaugurazione di una strada ferrata.

COLOMBANI, relatore... lo condusse all'inaugurazione della strada ferrata da Cancellò a San Severino, e gli fece osservare che le popolazioni avrebbero desiderato che fosse costrutta un'altra strada da San Severino ad Avellino. Si fece un decreto preceduto da una relazione di poche linee, che leggerò all'onorevole preopinante, se lo desidera, e in cui si dice:

TORNATA DEL 24 MAGGIO

« V. A. ha veduto quanto questa ferrovia sia desiderata da quelle popolazioni; per conseguenza la prego di decretarla. »

Il principe di Carignano con tre articoli decretò la strada ferrata in questione senza nulla dire nè della spesa, nè del tracciato, nè del tempo per la costruzione, anzi ordinando che si facessero i progetti al più presto.

Ora domando se questo decreto e il rapporto che lo precede costituiscono, almeno quanto allo spirito, quella legge speciale che la legge di contabilità esige.

Io credo che la Commissione ha reso un buon servizio a quell'ordinamento dell'amministrazione dei lavori pubblici, a cui essa principalmente mirava, quando obbligava il Ministero ed i suoi agenti a ritornare sopra tutti questi lavori, e d'altra parte invitava il potere legislativo ad esprimere su di essi nuovamente il suo voto.

NISCO. Domando la parola per un chiarimento.

PRESIDENTE. Scusi; mi pare che la questione sia abbastanza esaurita.

NISCO. Se la concede a tutti per un chiarimento, non so perchè non voglia concederla anche a me.

L'onorevole Colombani cita la legge, ed io non mi sono trattenuto a ragionare della legge, conoscendo bene che la Commissione del bilancio sa di questa legge più di quello che ne debba saper io.

Ma poichè mi si richiama alla legge, io mi permetto di ricordare all'onorevole Colombani che la legge che è in vigore è la legge precisamente di contabilità del 3 novembre 1861, nella quale si dice che le spese per causa nuova debbono essere...

COLOMBANI, relatore. Domando la parola.

NISCO... stanziare con una legge.

Dunque questa è la legge a cui si deve aver relazione, massime che la legge del 1859, a cui l'onorevole Colombani si rapporta, non è stata pubblicata nelle provincie meridionali e quindi ivi non ha forza di legge.

Passando poi dalla parola della legge allo spirito della stessa legge, io domando all'onorevole Colombani se è mai possibile che, per stanziare in bilancio la spesa necessaria ad eseguire un'opera decretata regolarmente, si debba ricorrere ad una legge speciale, ossia se per questa guisa si debba mettere volta per volta in questione la legge stessa; poichè per una legge che prescrive un'opera il discutere sulla spesa è rimetterla in discussione.

Infatti potrebbe venire il caso in cui la Commissione del bilancio o la Camera non volesse ammettere questa spesa, e allora verrebbe di fatto ad annullare una opera che esiste in forza di una legge.

In quanto poi al modo con cui l'onorevole Colombani dice che il principe Carignano ha decretato questa ferrovia, io gli rispondo che il principe Carignano si trovava a Napoli quando appunto si inaugurava in quel paese il nuovo governo d'Italia. Egli vide che per acquistare simpatia nelle popolazioni bisognava pro-

muovere la prosperità nel paese, bisognava fare più che dire.

Egli fece dunque benissimo, e vorrei che molti lo imitassero, che invece di perdere il tempo in istudiatissimi prologhi, invece di fare molti *considerando*, fece una legge semplicissima, ordinando (ed aveva il diritto di farlo) che una ferrovia nuova si aprisse da San Severino ad Avellino, una ferrovia la quale per il modo di costruzione sarà una delle più belle d'Italia, una ferrovia di cui, quando sarà compiuta, l'Italia dovrà essere contenta; e la ferrovia che mette in comunicazione popolazioni ricche, industriali, è sostegno costante di libertà.

Per queste ragioni io domando che sia ripristinato l'articolo nel bilancio quale lo aveva proposto il Ministero.

La mia domanda ha poi anche a sostegno l'autorità della Camera che ha ammesso questa spesa nei passati bilanci, e quella della Corte dei conti che non ha trovata mai difficoltà veruna nell'accettare ed approvare i contratti.

Spero che la Camera accoglierà questa mia proposta sia nell'interesse della ferrovia da San Severino ad Avellino, sia anche nell'interesse dell'autorità del Governo, poichè se questo capitolo non verrà rimesso nel bilancio accadrà forse che l'opera sarà sospesa con disdoro certamente di ogni potere dello Stato.

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

PRESIDENTE. Darò la parola all'onorevole Sanguinetti, riserbandola per ultimo al relatore, il quale ha già parlato diverse volte.

SANGUINETTI. Io intendo di fare una mozione d'ordine.

Capisco che ci sono delle buone ragioni tanto per sostenere l'interpretazione che dà alla legge di contabilità l'onorevole relatore della Commissione, quanto per sostenere l'interpretazione opposta che alla stessa legge vuol dare l'onorevole Nisco. Ma vi è un fatto il quale mi dimostra che il Ministero venne d'accordo colla Commissione nel dare alla legge sulla contabilità l'interpretazione propugnata dall'onorevole Colombani.

Diffatti, o signori, in questo stesso bilancio abbiamo un capitale di lire 18,000,000, se non erro, che debbono servire per la costruzione della ferrovia ligure. (*Bisbiglio*)

Se non sono 18, saran più, o saran meno; non importa.

Voci. Sono 25.

SANGUINETTI. Saranno 25. Dunque la Commissione ha fatto riserva su questo capitolo, non l'ha ammesso a discussione.

Voci. No! no! (*Rumori*)

BUSACCA. Domando la parola.

SANGUINETTI. Mi lascino dire: la Commissione ha lasciato in riserva questo capitolo, e l'ha lasciato in riserva perchè l'onorevole ministro delle finanze, d'ac-

cordo coll'onorevole ministro dei lavori pubblici, ha presentato un apposito progetto di legge...

Voci. No! no!

SANGUINETTI. Se non è così, desisto dal parlare.

PRESIDENTE. Do la parola al deputato Busacca, il quale chiarirà la questione.

BUSACCA. La questione della ferrovia ligure non ha nulla che vedere con quella della strada d'Avellino, perchè quella per la ferrovia ligure è un'aggiunta che ha proposto la Commissione in esecuzione della legge.

Quanto alla questione della ferrovia da San Severino ad Avellino, io fo osservare alla Camera che la questione è più grave che a prima vista non sembri, perchè non è questione delle 500,000 lire, ma è questione di principio, il quale trova la sua applicazione anche in altri capitoli di altri bilanci.

LEOPARDI. Domando la parola. (*Rumori*)

BUSACCA. La questione è questa. La legge di contabilità stabilisce che non si possa fare una spesa nuova che oltrepassi le 30 mila lire senza una legge speciale. Ora non si mette in questione se il decreto del principe di Carignano, luogotenente, sia o no una legge, ma si mette in questione se, a senso della legge di contabilità, un decreto od anche una legge la quale ordini la costruzione di una strada, di un'opera pubblica senza nessun studio preventivo, senza determinarne la spesa, sia sufficiente per potersi iscrivere nel bilancio una somma per eseguirla.

Ora la Commissione ha ritenuto che, stante lo spirito e lo scopo chiaro della legge di contabilità, bisogna che ci siano e gli studi e la perizia preventiva dell'ammontare del costo dell'opera, e che la spesa occorrente sia determinata dalla stessa legge che autorizza l'opera; e la ragione è chiara, perchè senza di questo si potrebbe autorizzare un'opera qualunque, e poi la spesa andare all'infinito, e si entrerebbe in una via la quale non sappiamo dove andrebbe a finire.

NISCO. Serve per pagare la spesa. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Non interrompano.

BUSACCA. Nel decreto del luogotenente non è determinata alcuna spesa. Il decreto dice: sarà fatta questa strada, ma non determina quale ne sarà l'importo. La Commissione ritenne che, perchè una legge basti per autorizzare un'opera pubblica nuova, bisogna non solo che dica: si faccia la tal opera, ma che determini la spesa che essa importa. Il Governo ha un grandissimo interesse, e credo che la Camera, nell'interesse delle finanze, non potrebbe non attenersi a questo principio, che quando si comincia un'opera, si sappia quanto costi, si sappia l'importo della spesa. È questo un principio che la Commissione del bilancio ha adottato non solamente per la ferrovia da San Severino ad Avellino, ma anche per tutte le opere pubbliche ordinate dai cessati Governi per le quali non vi siano nè progetti, nè alcuna perizia relativa alla spesa.

Per conseguenza tutto quello che ha detto l'onorevole Nisco sta benissimo, ma non diminuisce menomamente l'obbiezione che ha fatto la Commissione.

Del resto, in questa spesa particolare, poichè il signor ministro dei lavori pubblici ha presentato...

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Non l'ha ancora presentato.

BUSACCA... cioè, presenterà un progetto di legge, e pare che la questione sia finita.

PRESIDENTE. Il deputato Leopardi ha la parola.

Alcune voci. Non è presente.

PRESIDENTE. Non essendovi il deputato Leopardi.

Voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori*)

LEOPARDI. (*Giungendo*) Eccomi.

PRESIDENTE. Dunque il deputato Nisco fa una proposta e la Camera ne ha intese le ragioni, vale a dire egli crede che debba ristabilirsi la somma di lire 50 mila proposta dal Ministero ed eliminata dalla Commissione, perchè, secondo lui, il decreto del luogotenente ha non solo forza di legge, ma di tal guisa, e non vi possa fare ostacolo il disposto dell'articolo 5 della legge sulla contabilità.

Interrogo la Camera...

LEOPARDI. Ma io vorrei dire due sole parole.

Io lodo lo zelo della Commissione per tutto quanto riguarda l'osservanza della legge della contabilità, credo nessuno pensi in contrario; ma nel presente caso mi pare che, quando vi è una legge che ordina un'opera pubblica, si può fare dalla Commissione un po' di ressa al Ministero perchè si metta in regola ma non si può sospendere la somma che è portata nel bilancio.

BUSACCA. Ma bisogna che la somma sia in bilancio. **COLOMBANI, relatore.** Domando la parola.

LEOPARDI. Noi votiamo quattro milioni per il traffico del Cenisio.

BUSACCA. Ma è provveduto per legge.

LEOPARDI. C'è la legge che decreta bensì il traffico del Cenisio, ma...

PRESIDENTE. Perdoni l'onorevole Leopardi, la questione è questa: se il decreto del luogotenente incato dall'onorevole Nisco abbia o no forza di legge, dato che abbia forza di legge, poichè in esso non è indicata la spesa, ma l'opera soltanto in massima, basti perchè sia adempiuto il prescritto dall'articolo della legge sulla contabilità. Questa è la vera questione alla medesima.

LEOPARDI. Non esco da questa questione. Dico che la Commissione ha il diritto di far ressa al Ministero perchè si metta in regola, vale a dire perchè prese alla Camera il progetto, e faccia autorizzare la somma precisa; ma per questo non si può sospendere i lavori che si stanno facendo, perchè se si toglie la somma dal bilancio, i lavori saranno sospesi.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Anzitutto debbo dichiarare che, qualunque sia la determinazione che prenderà la Camera sulla questione dei lavori della strada ferrata di Avellino, quella linea non ne avrà pregiudizio. Capisco benissimo l'insistenza della Commissione, affinchè tutto rientri nella regolarità. Su questo punto la Commissione è degna d'ogni lode. Però

sogna ammettere che ora noi siamo in un periodo di transazione amministrativa. Non possiamo sempre sottoporre al rigore della legislazione attuale gli atti i quali, quando furono emanati dall'autorità competente, non vi erano sottoposti, come è appunto il caso di questa strada ferrata di Avellino.

Vi fu un decreto dell'autorità legislativa, che era allora nel luogotenente del Re, il quale ordinò la costruzione di quella strada. A dir vero, perchè la cosa fosse più regolare, sarebbe stato opportuno che vi fosse indicato il tracciato e la spesa necessaria; ma questo era impossibile.

Ora, che è avvenuto? Che dall'epoca in cui ebbe luogo la promulgazione di quel decreto si pose mano ai lavori della strada ferrata, i quali sono ora in parte eseguiti, a tal punto che sul bilancio del 1863 fu stanziata la somma di 1,200,000 lire appunto per l'esecuzione di questi lavori. Dunque si può dire che la questione in questo senso è pregiudicata. Ma la Commissione, a parer mio, ha ragione anche di fare qualche opposizione e di dire: noi qui votiamo tutti gli anni somme egregie per quest'opera, senza sapere quale sarà la spesa definitiva. Ora se la Camera crede di sospendere la votazione di questo capitolo, io procurerò di somministrare alla Commissione del bilancio e alla Camera tutti i dati onde possa farsi un criterio della spesa necessaria per il compimento di quella linea; la Camera vedrà poi se si debba mantenere con rigore l'osservanza della legge sulla contabilità, rimandando ad una legge speciale la votazione definitiva delle somme necessarie al compimento dell'opera.

SOLDI. Accetto.

NISCO. Ritiro la mia proposta, e mi unisco a quella del signor ministro.

PRESIDENTE. Adunque il capitolo 122 rimane sospeso e la Commissione riferirà poi su di esso il suo avviso dopo che il ministro le avrà presentato i documenti accennati.

COLOMBANI, relatore. Volentieri la Commissione si occuperà dell'esame della pratica, ma essa andrà ancora ad incontrare la questione di massima, la quale è indipendente dai documenti che il signor ministro vuol presentare.

Mi permetterò d'aggiungere una parola per dire che quando parlò del decreto del 1861 sulla contabilità generale l'onorevole Nisco doveva dire *decreto* e non *legge*.

NISCO. Decreto ho detto.

COLOMBANI, relatore. Ha detto *legge* due volte. Ed egli è perchè quella disposizione è un decreto e non una legge che noi abbiamo applicata la legge del 1859 sulla contabilità generale.

PRESIDENTE. Si passa dunque al capitolo 143, *Fondo a valore per le garanzie di prodotto o d'interesse delle ferrovie di società private*. Il Ministero propone lire 5,500,000. La Commissione avverte che ha portato questa somma al capitolo 42 delle spese ordinarie.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Pregherei la Camera di riservare la discussione di questo capitolo, trattandosi qui di questione di massima nella quale vorrei che intervenisse il ministro delle finanze.

I motivi sono che questa somma dovrebbe figurare sul bilancio del Ministero delle finanze anzichè su quello dei lavori pubblici; in secondo luogo bisogna vedere se la somma debba essere iscritta sul bilancio straordinario oppure sul bilancio ordinario.

Evidentemente questa figurerà ancora per molti anni sul bilancio dello Stato, ma è altresì una somma molto variabile, ed è da sperare che coll'incremento del commercio e del movimento sopra le ferrovie che si costruiscono attualmente in Italia, essa andrà scemando, e può darsi che in epoca, che desidererei prossima, ma che temo molto remota, scompaia completamente dai nostri bilanci. Onde si può dire che questa somma ha un carattere straordinario e non dovrebbe figurare tra le spese ordinarie. Ma siccome io non vorrei che questa questione fosse sciolta senza l'intervento del ministro delle finanze, prego la Camera di volerla riservare.

COLOMBANI, relatore. Domando la parola.

La discussione vera di questo capitolo verrà di sua natura quando nella discussione del bilancio ordinario incontreremo questo stesso capitolo od uno analogo. Chiederei che la riserva fosse protratta, per così dire, fino alla discussione di questo capitolo del bilancio ordinario.

PRESIDENTE. Sarà sospesa fino a quell'occasione.

Capitolo 144, *Spese di sorveglianza tecnica delle ferrovie private in costruzione*, portato dal Ministero in lire 446,000 e dalla Commissione in lire 400,000.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Vorrei che la Commissione aggiungesse lire 37,000, perchè, fatti i conti e ritenute le nuove strade che si devono iniziare in Sardegna, con 400,000 lire non si potrà giungere in fine dell'anno.

CADOLINI. Trattandosi qui della sorveglianza tecnica delle ferrovie private in costruzione, mi viene in acconcio di fare alcune repliche all'onorevole ministro intorno a quanto egli mi rispose tre giorni sono riguardo alla questione delle ferrovie meridionali che si lega immediatamente con questo capitolo, imperocchè, secondo me, ha relazione colla sorveglianza della costruzione delle ferrovie il fatto che la linea da Ortona a Foggia venisse inaugurata sei mesi prima che si potesse esercitare.

Due soli punti sono quelli cui debbo richiamare l'attenzione della Camera e del Ministero.

La Compagnia Bastogi coll'articolo 11 si obbligava alla costruzione dello stabilimento a cui tre giorni sono io accennava, è l'articolo è così concepito:

« La Società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio della strada ferrata

napoletana, per quanto i termini fissati per il compimento della medesima saranno per consentire.

« Compiuta la rete, ecc..., dovrà essere fabbricato nel predetto stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante. »

Alla mia domanda, se la Società avesse fondato questo stabilimento, rispose il signor ministro dicendo che la Società nel suo bilancio 1864 ha stanziato una somma per quest'oggetto.

Ora io faccio osservare...

MICHELINI. Chiedo di parlare.

CADOLINI... che la legge di concessione porta la data del 21 agosto 1862, e che sono già passati quasi due anni senza che nulla si sia fatto.

Il ministro aggiunse che oltre all'aver stanziata una somma la Società aveva già scelto il direttore dei lavori dello stabilimento, ma questo è pur sempre poca cosa in confronto dell'obbligo sacrosanto che la Società si è assunto.

Il secondo punto cui io accennava si è quello che riguarda la garanzia, la quale dovrebbe, secondo le pretese della Società, decorrere dal giorno della inaugurazione della linea da Ortona a Foggia.

Il signor ministro mi rispondeva in altra seduta con queste parole :

« Mi permetta di non entrare in questo argomento, che potrebbe trovar sede nei capitoli speciali del bilancio, ma si persuada che il Ministero nulla farà che non sia conforme alla legge, e siccome questa *può presentare alcuni dubbi* circa l'applicazione della guarentigia, il Governo non la risolverà da sè solo, ma farà ricorso ai corpi costituiti, i quali hanno per ufficio di illuminare il Governo su queste quistioni. »

Da queste parole del ministro si rileva facilmente che lo Stato ha corso il pericolo, o almeno si trova nel dubbio che dall'epoca in cui quella linea fu inaugurata fino alla reale sua apertura, cioè dal novembre sino alli 25 aprile, in cui fu effettivamente aperta al pubblico, debba decorrere la garanzia dei 29,000 franchi per chilometro.

MENABREA. Come? Dall'epoca dell'inaugurazione? Oh no!

CADOLINI. Io ho fatto un piccolo conto dell'ammontare di questa garanzia: da Foggia ad Ortona sona 158 chilometri; moltiplicando questi 158 chilometri per 29,000 lire, si ha una somma di lire 4,580,000; e questa sarebbe la garanzia che lo Stato dovrebbe pagare alla società per un anno intero; ma siccome dal novembre all'aprile sono trascorsi presso a poco sei mesi, così sarà dovuta circa la metà di quella somma, cioè 2,290,000; forse sarà meno di sei mesi, e si possono detrarre le 90,000, ma sarà sempre una somma di 2,200,000 lire di garanzia che si dovrà pagare dallo Stato per una ferrovia non esercitata.

Ma questo punto, dice il Governo, è in contestazione; ed io pure non ammetto in modo assoluto che questa perdita vi abbia ad essere per lo Stato. Io ritengo anzi che qualora si dovesse dare qualche cosa per questo ti-

tolo alla Società, si dovrebbe dedurre sempre l'ammontare delle spese d'esercizio che la Compagnia non ha fatto.

Togliamo a questa somma della garanzia il terzo, se volete, per le spese d'esercizio, e noi avremo sempre l'onere di lire 1,400,000 o 1,500,000 che il Governo dovrà forse pagare alla Compagnia pel solo fatto che egli ha consentito alla medesima d'inaugurare quella ferrovia nel mese di novembre, mentre ancora le opere non erano consolidate sufficientemente, perchè la linea potesse essere aperta al pubblico. Io mi rimetto al giudizio della Camera in questa gravissima questione, perchè confido che essa vorrà riconoscere con me che il Governo in questa parte non ha punto dato prova di quella previdenza che era desiderabile. Se il Governo avesse fatto esaminare meglio lo stato delle cose, certamente non avrebbe permesso che la linea fosse aperta; se il Governo avesse esaminato meglio quali erano le condizioni stabilite nella convenzione tra lo Stato e la Compagnia, non si sarebbe messo sopra questa pericolosa via d'inaugurare la strada ferrata sei mesi prima che potesse essere aperta, col pericolo o col dubbio almeno che da quel giorno dell'inaugurazione decorresse la guarentigia chilometrica accordata alla Compagnia.

Passando ora ad un'altra quistione, mi permetto di fare una preghiera al signor ministro.

In questi ultimi tempi fu aperta a cura del Governo la ferrovia da Novara a Gozzano, malgrado che fosse stata respinta dalla Camera quella legge mercè la quale il ministro intendeva che fosse assunto dallo Stato l'esercizio di tale ferrovia.

So delle petizioni che furono presentate alla Camera a questo riguardo, so delle risoluzioni prese sopra di queste; soltanto io pregherei l'onorevole signor ministro a voler dire alla Camera a quali condizioni siasi dallo Stato assunto l'esercizio di quella ferrovia.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Piace all'onorevole Cadolini ritornare spesso colle sue accuse contro il Ministero, e mi rincresce di dovermi nuovamente discollpare.

L'onorevole Cadolini, ritornando sulla questione dello stabilimento di Napoli che la società delle ferrovie doveva fondare per somministrare il materiale delle strade ferrate, accusa il Ministero di non aver tenuto fermo perchè si desse mano a che questo stabilimento fosse già costruito e condotto a buon punto.

Se l'onorevole opponente crede sia facile fondare uno stabilimento quale è quello che s'impone colla legge di concessione, è in grande errore.

La questione è molto grave: prima bisogna trovare il locale, poi le macchine, indi ordinare il servizio; in una parola, vi hanno serie operazioni, le quali non possono essere fatte in un istante. Ma poniamo che il Ministero avesse energicamente insistito presso la società perchè l'opificio fosse immediatamente fondato; la società gli avrebbe risposto con ragione: la legge non dice in qual tempo debba esso venir fondato, sol-

TORNATA DEL 24 MAGGIO

tanto dichiara che l'opificio dovrà somministrare la metà del materiale circolante della ferrovia. Ora, siccome la ferrovia non è ancora fatta che per un terzo, e finchè il materiale non tocchi ancora la metà di quello che sarà necessario per tutta la rete delle ferrovie meridionali, la società non si crede obbligata a costruirne il materiale nel nuovo stabilimento.

Ma la società avendo presa la deliberazione di fondare questo stabilimento nel 1864, ho ragione di pensare che essa si porrà in grado di somministrare la metà del materiale, come è richiesto dall'atto di concessione della rete ferroviaria, per l'epoca in cui lo stato delle sue strade lo richiederà. E siccome ci vorrà qualche tempo prima che questa necessità si verifichi, la società ha dinanzi a sè il tempo che basta per impiantare le sue officine. Di più non si può pretendere.

Riguardo poi all'inaugurazione della ferrovia da Ortona a Foggia, che pesa tanto sull'onorevole deputato Cadolini, egli, ritornando con tanta compiacenza su questo argomento, ha trovato un nuovo punto d'accusa, dicendo che il Ministero, coll'autorizzare questa malaugurata inaugurazione, ha messo a carico delle finanze una somma non so bene se di due o di tre milioni per la garanzia che è obbligato di pagare da quell'epoca.

Ma l'onorevole Cadolini, che ha così ben letti i vari articoli dell'atto di concessione, avrebbe dovuto fermare la sua attenzione anche su quelli relativi alla garanzia, ed avrebbe veduto che quando i tronchi di ferrovia sono soltanto aperti ai viaggiatori, la garanzia non è dovuta che per i due terzi, e che è accordata intera solamente quando il servizio si fa per i viaggiatori e per le merci.

L'inaugurazione di una ferrovia, lo ripeto, non è l'apertura, perchè vi passa sempre un certo intervallo di tempo fra l'inaugurazione e l'apertura. Si è fatta quest'inaugurazione, perchè era l'unico mezzo di andare da Ortona a Foggia senza viaggiare per mare, o per la strada degli Appennini.

La società ha fatto uno sforzo molto lodevole, ed il Governo l'ha in vero animata a farlo, perchè diversamente quelle provincie che desideravano essere visitate dal Sovrano non avrebbero potuto esserlo se non coll'obbligare il Re ad un lungo giro.

Adunque credo che si è fatto cosa molto opportuna nel favorire l'inaugurazione di quella strada ferrata quantunque non potesse essere il caso di aprirla subito all'esercizio pubblico.

Del resto, lo ripeto, si erano prese tanto da parte della società, come da parte del Governo tutte le precauzioni immaginabili affinchè nessun sconcerto potesse succedere in quell'occasione, e il fatto ha corrisposto completamente a ciò che si sperava perchè tutto il convoglio reale ha potuto transitare per luoghi dove mai si era passato con carri, dove non v'era traccia di strade ordinarie. E questi paesi hanno potuto vedere che il primo veicolo fosse non un carro ordinario, ma una locomotiva, che è il simbolo del progresso.

Se in seguito avvennero sconcerti, i quali sospesero sino a questi giorni l'apertura definitiva della linea, è ciò dovuto alla natura dei luoghi e dei terreni, i quali non hanno permesso che i lavori potessero giungere a quello stato di consolidamento necessario per assicurarne il servizio.

Tutte le accuse dell'onorevole Cadolini sono quindi infondate; il Governo non avrà a pagare un centesimo per quell'inaugurazione, e quanto al pagamento della garanzia, siccome vi sono dei dubbi sull'applicazione dell'articolo di concessione, questo sarà l'oggetto di una matura discussione, ma intanto, lo dichiaro fin da ora, per l'atto d'inaugurazione non è dovuta alla società alcuna garanzia.

Passando poscia da Foggia a Cava d'Alzo (*Ilarità*) l'onorevole Cadolini mi chiese che cosa si è fatto dal Governo per l'esercizio di questa ferrovia.

L'onorevole deputato rammenterà come io avessi presentato alla Camera un progetto di legge, il quale autorizzava il Governo per 99 anni ad esercitare quella strada a condizioni stabilite in apposita convenzione. La Camera non ha creduto di dover accogliere il progetto.

Dopo vi furono reclami per parte di quelle popolazioni, e il Ministero ha dovuto nuovamente esaminare in qual modo egli potesse soddisfare al loro desiderio legittimo, qual era quello di vedere attivata una strada già eseguita.

Fu conseguentemente fatta una stipulazione provvisoria colla società di Cava d'Alzo, mediante la quale, il Governo assume l'esercizio di quella strada, a condizione di essere rimborsato intieramente delle spese. Queste spese sono state calcolate al *minimum* a 3000 lire per chilometro; qualora queste 3000 lire per chilometro non bastassero per coprire le spese, se ne terrebbe conto, ed il Governo sarebbe rimborsato. Notino bene, signori, che qui si fa un servizio molto ristretto, non partono che due convogli al giorno, in alcuni giorni poi non ne parte alcuno, e la loro velocità massima è di 25 chilometri all'ora. Cosa più modesta non si poteva fare, e certamente credo che mentre il Governo da una parte non soffre scapito alcuno nell'esercizio di questa strada, ha dato per altra parte un gran vantaggio a quelle popolazioni, le quali sicuramente avevano il diritto di vedere la loro ferrovia esercitata. Fu poi un momento perplesso per sapere se questo contratto provvisorio che non arreca alcun aggravio allo Stato, dovesse nuovamente essere sottoposto al Parlamento, e mi sono rivolto al Consiglio di Stato perchè prendesse ad esame la cosa; ma poscia, considerando che il contratto non è che provvisorio, e che non dà verun aggravio allo Stato, mi parve non necessario chiedere l'autorizzazione del Parlamento.

MICHELINI. Limite le mie osservazioni allo stabilimento metallurgico che la compagnia concessionaria delle ferrovie meridionali è obbligata d'erigere a Napoli.

La Camera ricorda i vivi dibattimenti che su tale

articolo ebbero luogo, quando si discusse la legge di concessione.

Fu allora dimostrato che quell'obbligo imposto ai concessionari era contrario ai buoni principii d'economia politica, che putiva alquanto di protezionismo, di quelle dottrine, cioè, che sono state le mille volte confutate, e dalle quali da lungo tempo il nostro Parlamento, auspice il conte di Cavour, ha fatto assoluto divorzio.

Io faceva vedere in quell'occasione che mentre quell'obbligo imposto ai concessionari non era di nessuna utilità ai manifattori od operai italiani, imponeva un carico gratuito ai concessionari medesimi, i quali dovevano necessariamente rimborsarsene innalzando, come hanno realmente fatto, le loro pretese.

Certamente, se io fossi stato allora ministro dei lavori pubblici, mi sarei astenuto dall'imporre ai concessionari obbligo siffatto. Ma ora la legge è sancita, e finchè non sia abrogata, deve essere eseguita, e la eseguirei senza dubbio, se fossi ministro dei lavori pubblici.

Se non che vi sarebbe un mezzo di rimediare all'errore che è stato commesso dal Parlamento e dal Ministero, mezzo che io voglio suggerire al ministro Menabrea, affinchè ne faccia il suo pro.

Partendo dal principio che la creazione di uno stabilimento metallurgico a Napoli non avrebbe per effetto di creare capitali e lavoro, ma unicamente di spostare gli uni e l'altro da più utili impieghi, cioè che quella creazione non sarebbe di nessuna utilità al pubblico, ma solo di peso ai concessionari, io vorrei che il Ministero entrasse in trattative con essi per sapere quale somma sarebbero disposti di dare al Governo per essere esonerati da quel peso, per essere liberi di prendere il materiale mobile, ed il resto che loro occorre, dove credono più opportuno.

Noti la Camera, noti il ministro, che siccome quel patto non ci è di nessuna utilità, così tutto ciò che noi otterremo dai concessionari sarà tutto guadagno per noi, cioè per la nazione.

L'onorevole Depretis, allora ministro dei lavori pubblici, rispondendo alle critiche che si facevano contro quel patto, diceva che il Ministero non ne avrebbe curata l'esecuzione.

Questo non può stare; la legge non può a meno di essere eseguita, e noi non dobbiamo fare nessun regalo ai concessionari.

Io invito pertanto il ministro dei lavori pubblici ad intavolare trattative colla Compagnia concessionaria, pattuire una somma mediante la quale il Governo rinunciarebbe allo stabilimento metallurgico in Napoli, e presentare al Parlamento l'opportuno progetto di legge, mediante il quale si rinunciarebbe al patto per legge sancito. Così si diminuirebbe d'alquanto la spesa di ferrovie che pongono sull'erario nazionale un peso così ingente, che sono cagione di spese che, buone o ree, sono sempre pagate dai miseri contribuenti.

Io non propongo ordine del giorno; bensì invito il

ministro dei lavori pubblici a meditare seriamente questo mio suggerimento, ed a pensare che egli è obbligato a farne quel caso che è più giovevole alla nazione.

PRESIDENTE. Il signor ministro consente a questa riduzione?

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Io domando che la somma sia portata a lire 437,000.

ROBECCHI GIUSEPPE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

ROBECCHI GIUSEPPE. Giacchè si tratta di spese di sorveglianza delle ferrovie, desidererei avere uno schiarimento dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La Camera sa come la Compagnia delle ferrovie meridionali, tra le altre sue concessioni, ha anche quella della ferrovia da Pavia a Voghera e da Pavia a Cremona e Brescia.

La Compagnia delle ferrovie meridionali aveva obbligo di costruire queste linee in un determinato tempo; credo che, secondo la legge del 21 agosto 1862, i termini per la costruzione e per l'attivazione dell'esercizio fossero di diciotto mesi dalla data dell'approvazione della convenzione. I diciotto mesi sono scaduti col mese di marzo di quest'anno, e le costruzioni non solo non sono compiute, ma non sono nemmeno cominciate; lo stesso per l'esercizio, il quale dovrebbe già essere attivato.

L'onorevole Cadolini ha già interpellato l'onorevole ministro dei lavori pubblici circa questa irregolarità, circa queste violazioni della legge del 21 agosto 1862.

L'onorevole ministro ha risposto, come queste linee non hanno potuto essere costruite nel termine prescritto, perchè insorsero delle contese, delle liti, principalmente colla Società delle ferrovie lombarde, la quale avea facoltà di esercitare un diritto di prelazione per la linea da Pavia a Cremona e Brescia, e la quale vantava anche dei diritti di priorità sopra la linea da Pavia a Voghera.

Il signor ministro asserì quindi che la compagnia delle ferrovie meridionali non avea potuto dar opera ai lavori durante queste contestazioni.

Io non entro adesso a discutere la questione; credo però che il Governo potrebbe essere censurato, perchè per la prima linea le condizioni per l'esercizio del diritto di prelazione dovevano essere comunicate alla società delle ferrovie lombarde fino da due anni or sono, ossia dal giorno della concessione; ed allora la compagnia delle ferrovie lombarde avrebbe fin d'allora potuto optare se dovesse esercitare la prelazione e costruire essa medesima la linea, oppure se le convenisse abbandonarla alla compagnia delle ferrovie meridionali.

Quanto al secondo tronco, vale a dire al tronco da Pavia a Voghera, per questo la compagnia delle ferrovie lombarde non avea diritto di prelazione di sorta; essa non si oppose mai a che si incominciassero le costruzioni; la concessione era incondizionata alla compagnia delle ferrovie meridionali, ed io credo che il Governo doveva esigere che si desse mano immediatamente ai lavori, secondo che la legge esigeva.

TORNATA DEL 24 MAGGIO

Però io adesso accetto lo stato di cose tale quale le circostanze lo hanno fatto.

Le liti sono terminate, e quindi tanto la linea da Pavia a Cremona e Brescia, quanto la linea da Pavia a Voghera può essere cominciata dalla compagnia delle ferrovie meridionali.

Ora io domando (e desidero che il signor ministro mi dia sopra questo punto una precisa risposta, perchè il paese l'attende), io domando se dal giorno in cui queste contestazioni sono finite, e dal giorno in cui si può dar mano ai lavori, il ministro intende di ritornare nei termini della legge, e far decorrere quei diciotto mesi che erano fissati dall'articolo 2° della convenzione 21 agosto 1862, e che costituiva i termini perentori per la costruzione di queste importanti linee.

Le popolazioni, o signori, attendono con ansietà l'apertura di queste ferrovie, le quali sono destinate a soddisfare a grandissimi interessi, poichè, specialmente il tronco da Pavia a Voghera, è un tronco di prima necessità per le comunicazioni dell'Italia superiore, ed io oserei chiamarlo il nodo, la chiave delle ferrovie dell'Italia superiore. Esso collega le provincie liguri e piemontesi colle provincie al di là del Ticino, e abbrevia di 25 chilometri la distanza dal porto di Genova alle provincie lombarde.

Ciò dico specialmente perchè nel termine dei 18 mesi dovrebbe essere compresa anche la costruzione del ponte provvisorio sul Po a Mezzanacorti. Ora si dice che si stiano per fare gli appalti del ponte stabile; ma questo ponte stabile richiederebbe almeno tre o quattro anni, calcolando il tempo richiesto per la costruzione del ponte sul Po a Piacenza. Invece, se si vuole che veramente, a termini della legge, il tronco sia compiuto in 18 mesi, bisogna che il signor ministro esiga che si costruisca il ponte provvisorio sul Po.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Non risponderò agli appunti che ha fatto l'onorevole Robecchi sul ritardo avvenuto per la costruzione della linea da Brescia a Pavia, e da Pavia a Voghera.

Già più volte ne esposi i motivi, e credeva che il Parlamento ed il paese fossero abbastanza illuminati sopra questo soggetto.

Quantunque l'onorevole Robecchi voglia accagionare il Ministero, pur mi è lecito il chiedere agli avvocati se era veramente nelle attribuzioni amministrative del ministro il decidere sulle insorte questioni: se avessi potuto dare indirizzo alla lite a modo mio e senza tutte le formalità, che sono di competenza degli avvocati, certamente la questione sarebbe stata sciolta più prontamente. Soltanto dirò all'onorevole Robecchi ch'egli versa in errore, se crede finite le questioni giudiziarie.

Vi è ancora la gran questione della ferrovia da Voghera a Pavia, e non si sa ancora cui debba spettarne la costruzione; ma intanto è già ammesso che la società delle ferrovie meridionali possa cominciare i lavori.

Inoltre l'onorevole Robecchi domanda se il tempo di 18 mesi, stabilito dalla concessione, debba decorrere

dal giorno in cui fu attribuita alla società delle ferrovie meridionali la costruzione definitiva della linea Pavia e Brescia. Per parte mia credo che l'articolo della concessione sia formale, e che la società debba eseguire questi lavori entro il termine in quell'articolo prefisso, a partire, cioè, dal giorno in cui fu deliberato che la linea ad essa appartiene.

Riguardo poi a quella da Pavia a Voghera, penso che la costruzione di un ponte provvisorio sul Po richiederebbe un tempo assai lungo, forse diciotto mesi. Ora, secondo i progetti presentati al Ministero, e conosciuti da un onorevole membro della Camera, dall'onorevole Depretis, la società avrebbe l'intenzione d'eseguire il ponte definitivo non in tre o quattro anni, ma forse in diciotto mesi, in due anni al più. Ora, se noi possiamo eseguire questo ponte in diciotto mesi, in due anni, non veggio la necessità di fare un ponte provvisorio che porterebbe una spesa enorme, e che ben poco gioverebbe ad accelerare la costruzione della ferrovia.

Dunque credo sia meglio concentrare tutto lo sforzo del Governo e della Società nell'eseguire prontamente il ponte stabile, anzichè intraprendere quello provvisorio.

Vengo in questo momento assicurato che il ponte definitivo sul Po a Voghera può essere costruito in venti mesi.

Mi pare dunque che in questo modo resterà soddisfatto il desiderio dell'onorevole Robecchi, e che nello stesso tempo si procederà all'esecuzione del contratto nei termini approvati dal Parlamento.

ROBECCHI G. Prendo atto della dichiarazione del signor ministro, e lo ringrazio della sua risposta.

La mia mozione non aveva altro scopo che di ottenere l'esecuzione di questa ferrovia nel termine prescritto dalla legge, cioè in diciotto mesi. Se in questo tempo, del che però mi sia lecito dubitare, si potrà costruire il ponte stabile invece del ponte provvisorio, tanto meglio, io ne sarò molto lieto, poichè così si sarà risparmiata una rilevante spesa.

DEPRETIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS. Siccome l'onorevole ministro ha citata la mia testimonianza intorno alla questione abbastanza grave della convenienza di abbandonare l'idea della costruzione di un ponte provvisorio sul Po, per la ferrovia da Voghera a Pavia, io debbo dichiarare che, mentre ammetto che, se il ponte stabile può costruirsi nel termine prescritto dalla legge per la costruzione del ponte provvisorio, si faccia opera utile nel risparmiare una spesa che sarebbe superflua. Per parte mia non ho abbastanza esaminato il progetto, nè studiata la questione per poter garantire alla Camera che il ponte stabile sarà costruito nel tempo prescritto dalla legge: del resto non potrei consentire ad una variazione della legge che non fosse consentita dal Parlamento.

Ho fatta questa dichiarazione unicamente perchè in-

tendo, in questa parte, riservare la mia opinione, e non vorrei fosse pregiudicata la questione capitalissima dell'esecuzione precisa di questo tronco nel termine che la legge ha prescritto.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti il capitolo 144 nella somma di lire 437,000.

COLOMBANI, relatore. Ma la Commissione ha proposta la somma di lire 400,000.

PRESIDENTE. Mi parve che il Ministero e la Commissione andassero poi d'accordo sul mentovato aumento.

COLOMBANI, relatore. Domando scusa. La Commissione non è concorde col Ministero, e non ha alcun motivo per cambiare la sua proposta. Essa ha calcolate queste 400 mila lire giusta uno stato di stipendiati e di stipendi trasmessole dal Ministero. Su questi stipendi la Commissione ha cercato di fare alcune riduzioni che la condussero ad una riduzione totale di lire 46,000; nè ha ora ragione per cambiare la sua cifra.

Rimette la cosa al giudizio della Camera.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Veramente non ho avuto il tempo di comunicare alla Commissione i nuovi calcoli, i quali dimostrano che effettivamente il Ministero ha bisogno di una somma di 437,000 lire per far fronte a tutte le spese di sorveglianza delle strade ferrate.

Se la Commissione non mi vuol credere, io le rimetterò tutti i documenti, e sospenderemo la discussione.

COLOMBANI, relatore. La Commissione ha tutta la fede nel signor ministro, nè sa concepire come egli abbia potuto esprimere il dubbio che avete inteso.

Essa crede che il signor ministro ha fatto questi calcoli, e che ritiene necessaria la somma che chiede. Ma la Commissione non deve perciò omettere di esaminare se non si possano anche fare dei risparmi su questa somma.

Non è una questione di confidenza, è una questione di apprezzamento e di misura.

PRESIDENTE. Potrebbe forse rimanere sospeso questo capitolo finchè la Commissione abbia fatto altri studi.

COLOMBANI, relatore. La Commissione ha esposto il suo parere e si rimette al giudizio della Camera.

BUSACCA. Domando la parola.

La Commissione nel fare questa proposta si appoggiava anche sopra un'altra idea, non solo cioè che l'aumento delle linee non è proporzionale all'aumento della spesa, la quale da 230,000 lire, quale era nel bilancio del 1863, venne portata quasi al doppio, cioè a 446 mila; ma la Commissione rifletteva altresì che questo servizio si potrebbe in parte affidare al genio civile, ed in parte al servizio ordinario di sorveglianza dell'esercizio dello strade ferrate, come si fa anche in Francia. Per conseguenza, non sembra che sia necessario questo raddoppiamento di spesa da un anno all'altro.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Il Ministero è già entrato completamente nell'idea espressa dall'onorevole Busacca, perchè se egli vuole esaminare il quadro del personale addetto alla sorveglianza delle strade ferrate, vedrà che un gran numero d'ingegneri esercitano le funzioni d'ingegneri provinciali, e nello stesso tempo sono addetti alla sorveglianza delle strade ferrate. È impossibile di far questo su tutte le linee, perchè per certe linee bisogna avere agenti speciali sul luogo, ed esclusivamente incaricati del servizio: ma in gran parte si è soddisfatto al desiderio dell'onorevole preopinante.

Ora, la Camera decida.

PRESIDENTE. Interrogherò dunque la Camera.

Come ha inteso, il Ministero aveva chiesta la somma di 446,000 lire, e la Commissione proponeva la somma di lire 400,000.

Ora il ministro propone la somma di 437,000 lire.

La Camera dunque è chiamata a deliberare sopra questa proposta di lire 437,000, come emendamento alla proposta della Commissione.

Chi approva il capitolo 144 nella somma di 437,000 lire, sorga.

(È approvato.)

Capitolo 145, *Fondi per istudi di nuove linee ferroviarie.*

MICHELINI. Chiedo di parlare.

NISCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il Ministero propone lire 30,000, la Commissione ne accorda 25,000.

Avverto la Camera che vi sono undici oratori iscritti sopra questo capitolo, e ciò dico onde nessuno creda, non sentendosi tosto chiamato, di essere stato dimenticato.

Il primo iscritto è l'onorevole Torrigiani.

TORRIGIANI. Se io, o signori, non sorgessi a parlare di un interesse nazionale riconosciuto e dichiarato più volte dalla stessa persona che oggi regge il Ministero dei lavori pubblici, e se la stessa persona non avesse risposto parole vaghe e inconcludenti a quelle che sull'argomento che imprendo a trattare gli diresse pochi giorni sono il deputato Cadolini, dichiaro alla Camera che avrei rinunciato alla parola, parendomi che essa sia stanca di questa discussione lunga, minuta e frastagliata.

Intanto io mi affretto a far conoscere ai miei onorevoli colleghi il nesso che esiste fra l'argomento del quale intendo brevemente d'intrattenerli e il capitolo a proposito del quale ho chiesta la parola.

Il capitolo, come la Camera vede, tratta di fondi per nuove linee ferroviarie. Il ministro ha dichiarato pur ora alla Camera come intenda di completare la rete delle linee ferrate italiane.

Ora io domando all'onorevole ministro se egli abbia stabilito di comprendere fra queste linee anche quella di cui io ho avuto l'onore di parlare molte volte alla Camera, quella, cioè, la quale deve congiungere l'arsenale della Spezia colla media valle del Po.

TORNATA DEL 24 MAGGIO

Io sorvolo, signori, sull'importanza crescente di questa nuova linea a misura che la rete appunto di tutte le nostre linee di ferrovie si compie; nè io discorrerò tampoco dell'importanza, riconosciuta anche giorni sono dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, di questa linea nei rispetti strategici e militari, ma non posso però dispensarmi dall'annunziare alla Camera un fatto che ho conosciuto oggi stesso e di cui altamente mi compiaccio, che la Commissione, cioè, creata per proporre tutto quanto crede più opportuno alla difesa del regno, va moltiplicando le sue sollecitazioni al Ministero perchè si decida una volta su questa importante questione.

Signori, sono quattro anni che si tratta di questa linea di strada ferrata, e la prima volta che se ne parlò in questo recinto fu quando io ebbi l'onore d'interpellare nel 1861 il ministro dei lavori pubblici, commendatore Peruzzi, che reggeva allora il Ministero dei lavori pubblici. Sedeva accanto a lui quale ministro della marina il conte di Cavour, di cui si fa sentire ognor più vivo il desiderio, perchè ognor più vivo si mostra il bisogno che avremmo di lui.

Ebbene, il ministro della marina su questa strada si esprime nelle seguenti parole:

« Quantunque la Spezia sia in comunicazione diretta con Genova, la strada del litorale correndo lungo il mare, se vi fosse una guerra marittima, si correrebbe il pericolo di vedere le comunicazioni interrotte, perciò è importantissimo che la Spezia sia in comunicazione coll'interno, perchè un arsenale marittimo torna inutile se non ha comunicazione sicura coi paesi dai quali deve trarre i materiali necessari ai lavori dell'arsenale. »

Poco dopo, nell'anno stesso, reggendo questo stesso portafoglio l'onorevole conte Menabrea, io ebbi ad interpellarlo in occasione che si discusse un progetto di legge per un tronco di strada sul litorale di Massa, ed egli mi rispondeva:

« Quando sarà adottato il progetto di legge per la costruzione dell'arsenale alla Spezia, sarà obbligo del Governo di studiare il progetto della strada di cui si tratta. »

Successo l'onorevole Depretis al Ministero dei lavori pubblici, devo dire com'egli grandemente si preoccupasse di questa linea. Fu durante il suo Ministero che la Commissione d'uomini competentissimi chiamata a deliberare sul miglior tracciato della via, compì il suo lavoro. Io non credo qui di commettere una indiscrezione dicendo che negli ultimi giorni in cui l'onorevole Depretis tenne il portafoglio aveva preparato un progetto di legge su questa strada da presentare alla sanzione del Parlamento.

Successogli l'onorevole Menabrea, egli entrò in un altro sistema di idee. Mi giova tuttavia di ricordare storicamente alla Camera ciò ch'egli rispondeva ad una mia interpellanza nella seduta del 6 marzo 1863.

« In altra occasione, egli disse, ho già riconosciuta tutta l'importanza di questa linea. Se la si considera dal

lato militare, non esito a dichiarare che essa è di somma rilevanza.

« L'onorevole Torrigiani intanto stia certo che il Ministero mette il massimo interessamento all'effettuazione di questa linea. »

È trascorso più di un anno da queste così calde assicurazioni, ne trascorsero quattro da quelle prime sue e di altri ministri. Credo dunque di avere diritto di domandare che cosa sia succeduto di questo progetto di strada ferrata.

Io non ignoro che una certa convenzione si è stabilita la quale aspetta la sanzione del Parlamento; ma se, per avventura, questa convenzione fosse quale si è pubblicata da molti giornali, dichiaro che ai miei occhi la questione non avrebbe fatto un passo avanti, ma ne avrebbe fatto uno indietro, perchè, mentre nella convenzione a cui alludo, alla società nuova, che sarebbe formata di quelle delle strade romane, toscane, maremmane e livornesi, è fatto obbligo per la costruzione di alcune strade ferrate, quest'obbligo è affatto eventuale per la linea fra la Spezia e Parma, sulla quale il Governo si riserva di decidersi pel lungo spazio di quattro anni!

Ora, o signori, io mi sono domandato: quali possono essere le ragioni di questo inconcepibile ritardo? Preoccupandomi sempre dell'interesse finanziario, ho domandato a me stesso, se per avventura questo interesse entrasse per qualche cosa a ritardare la linea che io propugno. Ma, mentre veggo che si profondono milioni per tutte le altre linee di strade ferrate, anche di second'ordine, non apparisce ragione alcuna che si rifiutino gli occorrenti ad un'impresa che ha un interesse tanto prevalente, quale è quello che si riferisce alla difesa del regno.

Vi ha di più: in uno dei suoi discorsi pur ora pronunziati l'onorevole ministro osserva che le finanze dello Stato guadagneranno pel compimento delle nostre linee ferroviarie. Ora, a meno che egli voglia rispondermi che quella di cui parlo egli la esclude dalla nostra rete ferroviaria, bisognerà che conchiuda meco essere le finanze interessate a costruirla presto onde aumentare i lucri che dagli aumentati rapporti devono derivare.

Io mi sono preoccupato anche di un altro argomento onde spiegarmi il deplorabile indugio.

Io non ignoro che questa linea di strada ferrata forma una specie di complemento coll'arsenale della Spezia. Ho dunque domandato a me stesso: accadrebbe mai che i lavori dell'arsenale della Spezia, venendo di molto ritardati, rendessero soverchio di accelerare la costruzione della strada ferrata tra la Spezia e Parma? Ma è venuta in buon punto a togliermi da ogni dubbio una relazione dell'onorevole ministro della marina, presentata alla Camera nella tornata del 22 febbraio 1864, nella quale è detto: « che le opere dell'arsenale fin qui appaltate sono quelle che costituiscono l'arsenale, e che, come già lo notammo, per le speciali difficoltà di costruzione, esigono maggior tempo.

« Perciò colle condizioni stipulate nei diversi subappalti, fu riparato ai dannosi effetti dei ritardi imputabili alla prima impresa, assicurando il possibile compimento della intiera opera nel termine prescritto, che è quanto grandemente importava all'interesse della marina. »

L'arsenale dunque della Spezia vuolsi ultimato nel 1866, imperocchè i lavori furono decretati nel luglio 1861. Dunque anche questa ragione non milita in favore del ritardo; se ve n'è qualche altra, io prego l'onorevole signor ministro a volerla favorire.

Ma, conchiudendo il mio discorso, io devo dichiarare che, se non avessi fiducia nel presente Ministero, se fossero altri uomini che sedessero su quei banchi, non esito a dichiarare che siffatta questione così tirata per le lunghe senza ragione, anzi contro ragione, acquisterebbe facilmente aspetto di una burla, e debbo aggiungere, di una burla crudele verso gl'interessi vitali della nazione.

Io ho inteso oggi una parola dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che mi giova di ripetere e che non vorrei diventasse una sentenza a suo danno. L'onorevole ministro ha dichiarato che *talora vi ha qualche cosa di peggio del far male, cioè il far nulla!*

GIULIANI. Dopo il brillante discorso dell'onorevole Torrigiani poco mi resta da aggiungere relativamente all'importanza della strada ferrata da Spezia, o da Sarzana, a Parma.

Parlando sul capitolo del bilancio nel quale si assegna una somma per istudi di nuove linee di strade ferrate, in ho avuto ferma fiducia che l'onorevole ministro dei lavori pubblici avesse inteso di far eseguire degli studi completi per la importantissima linea che or ora ho rammentata.

Io non tornerò a dire come questa linea sia eminentemente militare, e da cotesto lato indubbiamente necessaria. La Camera, interprete della nazione, mai ha negato somma alcuna che potesse servire alla difesa del regno, mai nulla ha negato al ministro della guerra ed a quello della marina; essa ha posto, e ben lo doveva, tutto quello che si riferisce alla sua difesa e sicurezza al di sopra di ogni riguardo economico.

Io credo dunque che, essendo, come è in fatti ed in tutti i modi, dimostrata l'importanza militare di questa strada, ciò solo basti perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici debba, e con studi e con altri modi, accelerarne quanto è possibile l'esecuzione.

Ma vi ha di più; lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo all'onorevole deputato Cadolini, riconosceva pur anche in questa linea un'importanza commerciale. Io fui lieto di una tal dichiarazione imperciocchè veramente questa linea ferroviaria unisce all'importanza militare quella commerciale.

Io ho sempre sentito parlare di reti di strade ferrate italiane, come si è parlato delle reti delle strade ferrate del Belgio, dell'Inghilterra, della Francia, ecc.; ma una rete di vie ferrate qualunque non si può for-

mare senza dei fili longitudinali e trasversali che si incrocino fra loro.

Ove le località sono piuttosto facili per instabilirvi delle vie ferrate, mi pare che la distanza tra i fili, o meglio dirò tra le linee parallele, non soglia eccedere, ma sia per lo più alquanto minore di 50 chilometri.

Dovendo superare gli Appennini, volentieri convengo che non si può fare tante traversate a così breve distanza l'una dall'altra, ma neppure potrei giudicar bastevoli alle esigenze del commercio poche linee distanti tra loro oltre 200 chilometri. Delle reti formate con maglie così grandi non so davvero se e quanto potrebbero provvedere ai bisogni sempre crescenti delle nostre comunicazioni. Nel caso attuale vediamo che la traversata dei Giovi e quella di Pracchia determinano un quadrilatero, i cui vertici stanno a mezzogiorno dell'Appennino a Genova ed a Pistoia, a tramontana ad Alessandria ed a Bologna. Ebbene, tra Pistoia e Genova corrono chilometri 230, tra Alessandria e Bologna 244.

Non è possibile che in tanta distanza le diverse linee stradali dall'una e dall'altra parte degli Appennini non convergano tra loro, e non giungano ad aggrupparsi in maniera da esigere che in un punto intermedio debba stabilirsi tra loro una diretta comunicazione.

Questo è ciò che veramente avviene.

A mezzogiorno le vie ferrate toscane, cioè le livornesi, la maremmana, e la centrale senese, convergono, per quanto concerne la loro prosecuzione verso la Liguria e verso la media Lombardia, a Pisa; a quella si volge la linea da Roma a Siena; a quella anche più direttamente si volge la via litoranea di Civitavecchia; a settentrione la centrale italiana conduce a Parma, mediante la congiunzione di Piacenza, le provenienze di Milano; a Parma, per Casalmaggiore o per altro prossimo punto, può aversi la linea più breve e più diretta per Brescia, e quella pure per Mantova e Verona; lo che vale ottenere la più diretta comunicazione colla linea del Brennero.

Ebbene, tra Pisa e Parma, aprendo la via di Sarzana per Pontremoli e Borgotaro, vi hanno soltanto 188 chilometri, e per Pistoia e Bologna corrono 255 chilometri.

Per conseguenza la prima linea è di 67 chilometri più breve della seconda.

Non v'ha bisogno di dire quale importantissimo vantaggio da ciò sarà per derivare al commercio, e quanto verranno facilitate le comunicazioni tra l'una e l'altra parte d'Italia.

Questa maggior brevità acquista pregio maggiore dalla favorevole disposizione delle vallate da percorrersi, cioè quelle della Magra e del Taro. La prima fino a Pontremoli, ed il secondo fino a Borgotaro, possono risalirsi con pendenze non superiori al 10 per mille, e quanto alla elevazione alla quale si deve giungere essa è tra le minori che s'incontrino in tutto il gruppo degli Appennini centrali, poichè non supera i 520 metri. La disposizione delle pendici è tale da per-

TORNATA DEL 24 MAGGIO

mettere uno sviluppo abbastanza lungo onde superare quell'elevazione con pendenze non maggiori del 20 per mille. Del resto si può anche stare più prossimi al fondo delle valli con una linea meno costosa e più breve, ma adottando pendenze maggiori.

Circa all'importanza grandissima di questa linea dal lato commerciale, mi giova, signori, citare un'autorità che credo molto competente. Il direttore delle ferrovie livornesi, rendendo conto agli azionisti, nell'adunanza generale ordinaria tenuta nel 30 dicembre 1862, delle condizioni sociali, parlando del movimento di quelle strade, così si esprimeva :

« Questa misera condizione non deve durare, e mentre da un lato la difficilissima impresa della strada ferrata centrale italiana sembra avvicinarsi una volta al suo compimento, è da augurarsi che in un tempo non remoto possano le nostre linee entrare in comunicazione da Sarzana con Parma, e da Arezzo con Cesena, sia che la nostra Società riconosca di suo interesse assumere la costruzione di queste due nuove strade, sia che altri la prevenga, perchè con essa si vincerebbero le ultime barriere, e si aprirebbe alla nostra rete la via delle Alpi e del mare, » ecc.

Parmi dunque chiaramente dimostrato che, oltre all'essere necessaria militarmente, questa linea è altamente reclamata dal nostro commercio.

Nella convenzione che dicesi essere stata firmata il 22 dicembre 1863 tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici da una parte, e le società delle ferrovie livornesi, romane, maremmane dall'altra, sarebbi un articolo pel quale esse si assumerebbero l'obbligo d'eseguire la via ferrata da Sarzana a Parma alle stesse condizioni, cioè per la stessa sovvenzione chilometrica che percepirebbero per tutte le altre strade. Se quella convenzione è veramente quale fu stampata nei giornali, il Governo si riserverebbe la facoltà di ordinare la esecuzione di questa linea entro quattro anni! Ignoro quanto vi sia di vero in ciò.

Se realmente questa convenzione esiste, e se esistendo contenga la clausola che ho indicato, a me pare che, trattandosi di costruire ed esercitare una strada traversante gli Appennini, e contentandosi nullameno della stessa sovvenzione chilometrica, le difficoltà e gl'indugi non dovrebbero muovere dal Governo, ma piuttosto dal lato della società che naturalmente tenderebbe ad evitare i tronchi di più difficile esecuzione e di più dispendioso esercizio. Che se invece la società eccitasse il Governo a concedere quella linea, ciò proverebbe essere essa tanto utile al commercio da compensare col maggior movimento che procurerebbe sulle altre vie, i sacrifici che per essa si farebbero.

La convenzione di cui parlo fu riportata, è vero, da alcuni giornali, ma tuttavia non ha un carattere autentico, e intanto che ignoriamo se essa sia nei termini da me enunciati, prego il signor ministro dei lavori pubblici a voler dire se sarebbe disposto a cambiare quella clausola dilatoria nell'obbligo definitivo di eseguire questa via, e se, quando la convenzione predetta

venisse approvata dal Parlamento, egli procurerebbe che i lavori ne venissero tosto incominciati.

Prego pure il signor ministro a voler dire se in pendenza di questa convenzione, che può avere o non avere buon esito, egli intenda di far fare degli studi completi onde, se la convenzione verrà conchiusa, possano essere subito intrapresi i lavori, e se la convenzione non venisse accettata dal Parlamento, si possa prontamente concedere ad altri la esecuzione di questa strada.

PRESIDENTE. Il deputato Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Trattandosi ora di fondi per studi di nuove linee, io debbo richiamare l'attenzione del ministro e della Camera sopra alcune questioni speciali che riguardano appunto le nuove linee, e profitto di quest'occasione per replicare sopra alcuni punti della risposta che l'onorevole ministro mi fece l'altro giorno a questo riguardo.

PRESIDENTE. Però nel tema di cui si tratta.

CADOLINI. Nel tema esattamente delle nuove linee.

L'onorevole ministro, interrogato da me intorno al sistema generale che egli intendeva di adottare nel compiere la rete ferroviaria italiana, ha risposto che un principio aveva adottato, ed era quello che lo Stato doveva pensare alle linee *arteriali*.

Questa è una parola che suona assai bene, ma che nello stesso tempo presenta certamente una tale elasticità da essere applicabile molto arbitrariamente, secondo le idee particolari di ciascun individuo. Ma io mi atterro al senso più esatto e preciso delle sue parole, per fargli considerare e per dimostrargli come alcune delle linee a cui l'altro giorno ho accennato, e delle quali egli parve non interamente persuaso, doversi sollecitamente occupare, come quelle sieno evidentemente linee *arteriali*.

Io ho parlato della linea da Cremona al confine veneto, ed egli ha risposto che fino a tanto che il Veneto non è unito all'Italia, non può dare a questa una grande importanza...

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho detto questo. Ho detto : finchè questa linea non si possa congiungere a quella del Veneto.

CADOLINI. Finchè questa linea non si possa congiungere a quella del Veneto (accetto la rettifica) non la può considerare di grande importanza.

Ora io mi faccio a domandare al signor ministro, giacchè ha voluto rettificare le mie parole : per qual motivo non si può oggi continuare quella linea nel Veneto?

Non si fecero altre volte delle strade ferrate fino al confine da parte del nostro Stato, mentre a continuarle dall'altro ci pensò l'altro Governo, ovvero la Compagnia a cui dall'altro Governo era stata fatta la concessione?

D'altronde questa linea, a parer mio, ha tutti i caratteri d'una linea *arteriale*; ha il carattere di linea *arteriale*, perchè, come dissi l'altro giorno, tende a

congiungere direttamente Genova con Venezia; ha il carattere di linea arteriale, perchè ha importanza strategica, e perchè è una delle due grandi linee parallele che attraversano la zona settentrionale d'Italia o meglio il versante settentrionale della valle del Po.

Questa linea adunque, che ha precisamente i caratteri di linea arteriale, dovrebbe, io dico, essere iniziata dal Governo, quantunque non sia ancor determinato il modo per continuarla nel Veneto, e dico di più che il Governo deve fin d'ora comprenderla nel gruppo delle ferrovie settentrionali.

Nè venga il signor ministro ad oppormi come eccezione, che questa linea si fermerebbe, per così dire, ad un fiume senza essere continuata.

Anzitutto, o signori, io credo che sarebbe assai facile congiungerla con quella di Mantova, e noi ci avvicineremmo sempre in tal modo a quella che da Mantova va a Verona, quindi a Venezia.

Ma vi ha un altro argomento più importante che io voglio presentare, ed è questo: la Toscana, che costituisce una zona la quale non è certo molto più larga della Lombardia, ha tre linee parallele, che l'attraversano longitudinalmente, quella di Arezzo, quella di Siena, e la Grossetana, mentre la Lombardia non ne avrebbe che due secondo il sistema da me accennato.

Colà si fece persino una linea nelle Maremme, ed è questa linea a cui più particolarmente voglio accennare per il confronto con quella da Cremona al confine veneto, perchè quella fu precisamente fatta senza che si fosse in alcuna guisa provveduto alla continuazione per andare fino a Civitavecchia, continuazione a cui il Governo pontificio provvide solamente quest'anno, mentre la linea maremmana fu decretata nell'anno 1860.

L'onorevole ministro ha risposto che non vuole che si faccia quella da Cremona al confine veneto, finchè non è assicurato di poterla continuare al di là del Mincio. Ed io gli rispondo che, come si è fatta la linea maremmana sino al confine romano segnato dal Chiarone prima che si fosse provveduto alla continuazione della stessa verso Civitavecchia, io dico che si deve fare anche la prima fino al Mincio.

L'onorevole ministro mi consentirà che siccome il diritto che noi abbiamo sulla Venezia è uguale a quello che abbiamo sopra Roma, noi dobbiamo fin da questo momento completare la rete ferroviaria prendendo per base l'Italia come deve essere, e non come fatalmente e provvisoriamente è limitata oggidì.

Io perciò esorto l'onorevole ministro a non voler trascurare questa questione, e l'esorto caldamente perchè non la pregiudichi almeno col fare una convenzione concernente il gruppo settentrionale senza comprendere questa linea. Io (badi il ministro che non gli ho mai chiesto di fare una concessione speciale per questi lavori; questa sarebbe un'altra questione) io ho sempre detto che egli deve pensare, quando farà il gruppo delle linee settentrionali, a comprendere in questo anche la linea da me accennata, perchè credo che, qualora non la comprendesse, egli ne pregiudicherebbe l'avvenire, e

spero che per questa linea il ministro vorrà assecondare i miei eccitamenti e modificare un po' le sue opinioni.

Un'altra linea arteriale, a cui io accennai l'altro giorno o meglio un complemento di un'altra linea arteriale, è il tronco da Pistoia ad Empoli.

Il ministro mi rispose che in Toscana ci sono tante altre linee d'interesse locale a cui si deve pensare e a cui si penserà unitamente al tronco da me ricordato. Ma io ho parlato d'un tronco come quello che è il complemento della ferrovia centrale italiana, Bologna, Pistoia, Empoli, Siena, che deve condurci a Roma; questa è una linea arteriale, ed io credo che a questo complemento il ministro debba pensare indipendentemente da qualsiasi altra linea d'interesse locale toscano, avendo invece riguardo all'interesse nazionale.

Un'altra linea, che pure io credo arteriale, alla quale ho accennato l'altro giorno, è quella calabrese del litorale tirreno. Il ministro mi rispose chiedendomi se io veramente avessi visitato quei luoghi, e conoscessi le difficoltà che potevano presentare. Io ho la compiacenza di potergli rispondere che ebbi precisamente la fortuna di attraversare quelle provincie, non in vettura, ma a cavallo, quando si faceva la guerra del 1860, e che ebbi occasione di accertarmi che delle difficoltà ve ne sono, e non le nascosi l'altro giorno, quando parlai di quella linea, ma che le difficoltà dalla medesima presentate sono certamente di gran lunga inferiori alle difficoltà di costruzione che presenta la ferrovia ligure. Ora, se noi, come ben diceva l'onorevole ministro, ci dobbiamo preoccupare per la costruzione dell'importante linea della Liguria, noi per più forte ragione dobbiamo preoccuparci della linea calabrese del litorale tirreno, perchè, se la linea ligure è importante per le antiche provincie, la linea da Napoli verso Reggio, percorrendo il litorale tirreno, è d'importanza per tutta l'alta Italia, cominciando da Napoli fino alle Alpi. Imperocchè la comunicazione più rapida, più conveniente dell'Italia settentrionale coll'estremo mezzodi e colla Sicilia non si potrà avere altrimenti che dalla parte del litorale tirreno delle Calabrie, mentre che senza di questa, tutte le provincie settentrionali, per andare a Reggio e nella Sicilia, dovranno percorrere non so se 200 o 300 chilometri di più.

Vegga quindi il signor ministro, se io abbia ecceduto chiedendo che a quella linea si pensi, e ricordandogli che quella linea deve essere soggetto di maturi studi: poichè, ripeto, se egli pensa a fare le linee arteriali, questa la deve sollecitare innanzi alle altre, perchè tocca, non ad interessi locali, ma a sommi interessi di tutto lo Stato.

Io parlai da ultimo della linea da Palermo alla provincia di Trapani, ed ho insistito perchè anche di questa il Ministero si preoccupi ed approfitti della facoltà che gli dà la concessione calabro-sicula di ordinarne alla compagnia la costruzione.

Ed insisto ancora sopra di ciò perchè credo che quella si debba annoverare fra le linee arteriali, e per-

TORNATA DEL 24 MAGGIO

chè è precisamente quella che completa la grande linea che dalle Alpi va fino alla punta dello stivale.

MENABREA, *ministro pei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Annunzio anzitutto alla Camera che l'onorevole Sineo ha presentato una proposta per portare a lire 60 mila la cifra di cotesto capitolo.

MENABREA, *ministro pei lavori pubblici*. Non mi aspettava invero che in occasione di questo capitolo il deputato Cadolini ritornasse sull'argomento delle ferrovie a costruirsi che fu già tanto ampiamente svolto al principio di questa discussione.

Parmi d'aver già risposto, se non in modo da soddisfarlo, almeno in modo da far comprendere alla Camera, come tutte quelle linee che egli domandava non possano attualmente essere oggetto d'iniziativa del Governo. Ma poichè l'onorevole Cadolini ritorna sull'argomento, mi permetta di fargli osservare che le sue considerazioni non sono forse fra loro consentanee.

Un momento fa egli muoveva quasi rimprovero al ministro delle finanze di non attendere il suo programma di economie e riduzione di spese...

CADOLINI. Non ho detto questo.

MENABREA, *ministro pei lavori pubblici*. Sì, ed attualmente viene a mostrare alla Camera necessarie tante opere che costerebbero all'incirca 200 milioni. Ho dimostrato come il ministro si proponga di fare proposte serie al Parlamento, e non proposte vaghe. Non si tratta qui di lusingare inutilmente le popolazioni per strade ferrate che il Governo non ha per ora modo di eseguire. Bisogna attendere alle cose essenziali, indispensabili pel bene del paese, e rimandare ad altro tempo, quando i mezzi dello Stato il permetteranno, il compimento di quelle altre opere desiderate.

È un rendere ben cattivo servizio alle popolazioni stesse il lusingarle con proposte di opere pubbliche che non possono eseguirsi. E l'onorevole Cadolini, se sedesse su questo banco, sarebbe egli il primo a pensarvi due volte, prima di venire a proporle al Parlamento senza meditare e farsi un concetto sui mezzi economici per eseguirle.

Adunque è inutile che mi dichiaro a questo riguardo. Ho spiegato l'altro giorno quali siano le idee del Governo che ha la persuasione di avere per quanto per lui si poteva provvisto ai principali bisogni delle provincie meridionali. Non affermo che non debba fare di più, ma certamente deve aspettare il tempo opportuno, quando cioè le finanze sieno sufficientemente restaurate, quando lo sviluppo della fortuna sia divenuto tale, che il paese possa addossarsi nuovi impegni senza andar incontro ad un dissesto economico.

Nei paesi già da secoli costituiti non si è neppur fatto tutto in un giorno, e lo dovremmo e lo potremmo fare noi?

Cito ad esempio la Francia. Sappiamo quanto tempo abbia essa impiegato per fare la sua prima rete di strade ferrate, quello che noi chiamiamo rete arteriale, ben più di vent'anni. Dopo che fu compiuta, principio

a fare la seconda: questa è quasi compiuta; attualmente comincia a pensare alla terza, e farà forse la quarta. Ma per ciò si richiede tempo. La Francia attese prima a sviluppare la sua ricchezza interna, e abbiamo visto dagli ultimi rendiconti che furono dati al Corpo legislativo che si valuta a non meno di 20 miliardi il capitale mobile che si è là aumentato nel decorso di quindici anni. Aspetti l'onorevole Cadolini che il capitale dell'Italia sia d'alquanto cresciuto, e allora si potranno sostenere le grandi spese che ei desidera.

Dunque io ripeto che il Governo provvederà a compiere la rete arteriale con quelle linee che sono essenziali per collegare fra di loro tutte le grandi linee già principiate, e a tal uopo proporrà al Parlamento le leggi opportune. Quanto alle linee d'interesse secondario, o saranno indefinitamente ritardate, oppure bisognerà che vi concorrano anche le popolazioni, le quali debbono pur sentire il bisogno di sviluppare la propria ricchezza, assoggettandosi anche a sacrifici temporanei affine di procurarsi i mezzi opportuni di comunicazione.

Farò ancora un'osservazione relativamente alla linea cremonese.

Non metto in dubbio che la linea da Cremona a Mantova diventerà di primo ordine quando potremo andare a quella città, ma nello stato attuale come possiamo noi andarvi?

Bisogna che l'Austria lo consenta, e certamente non sarà essa così arrendevole.

L'onorevole Cadolini dice: voi avete fatto una linea in Toscana, la quale non va fino a Roma; perchè non fate lo stesso anche in Lombardia?

Risponderò che la sua osservazione non è esatta; la linea Grossetana si è conceduta alla società romana, la quale ottenne il consentimento dal Governo pontificio di prolungarla fino a Roma; questa linea, lo spero, sarà quanto prima finita. Quando gl'interessati della linea cremonese potranno ottenere il consenso del Governo austriaco, faremo anche la linea da Cremona a Mantova.

Ciò detto, mi volgo ai signori Torrigiani e Giuliani e alle loro istanze per la linea dalla Spezia a Parma.

A tale riguardo non posso che ripetere quanto ho detto più volte in questo recinto, cioè, che il Governo dà la massima importanza alla concessione di questa linea.

Essa è richiesta dagl'interessi militari; quindi c'è a sperare che avendo una grandissima importanza, strategicamente considerata, possa anche avere un'importanza commerciale, che non voglio disconoscere.

È vero che il Governo ha fatto già una convenzione provvisoria per la costruzione di questa linea, ma questa non è stata ancora tradotta in atto definitivo. Quando lo sarà, e probabilmente non senza modificazioni, ogni cosa sarà sottoposta al Parlamento, e si vedrà quali condizioni il Governo abbia creduto di dover stipulare per la costruzione della linea, che è anche giustamente reclamata dal ministro della guerra.

In quanto poi ai progetti che domanda l'onorevole Giuliani, posso dire che sono fatti da molto tempo. Vi ha un progetto benissimo elaborato per conto di una Società, la quale ha chiesto anche la concessione di questa linea, ma siccome essa è d'importanza, almeno sotto il riguardo militare, il Ministero non crede conveniente di farne l'oggetto di una concessione isolata. Egli crede sia più conveniente all'interesse generale dello Stato di rannodare questa concessione a qualche altra rete più estesa, perchè così si potrà fare più acconciamente ed anche con qualche vantaggio sulla spesa di costruzione.

Ecco quanto posso dire a tale riguardo, e spero, ripeto, che in tempo non molto remoto potrà la concessione di una linea così importante essere sottoposta alle deliberazioni del Parlamento.

PRESIDENTE. Il deputato D'Errico ha domandato la parola.

CADOLINI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. La prego però di limitarsi al fatto personale.

CADOLINI. L'onorevole ministro mi ha accusato d'inconsequenza dicendo che ho sollecitato il Governo a fare delle spese, mentre ho rimproverato poco prima il ministro delle finanze di non aver fatto delle economie. Ma io, o signori, non ho fatto rimprovero al ministro delle finanze di non aver fatto economie; gli ho fatto rimprovero di esser venuto qui a dire: vedete, o signori, l'economia di 63 milioni; mentre non era vero, mentre questo non era che una mistificazione.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Non era mistificazione.

CADOLINI. Non era una vera economia che si fosse introdotta nel bilancio. Io sono certo che nessuno vorrà contraddirmi su questo punto. Debbo poi, riguardo alla linea di Civitavecchia, ricordare che venne concessa solamente quest'anno, mentre la maremmana lo fu nel 1860.

PRESIDENTE. Ella si è spiegato abbastanza.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

Non posso lasciar passare la parola *mistificazione*. Il Ministero non cerca di mistificare; dice la verità tale quale è.

Io ho lungamente spiegato il motivo per cui la somma che era stata da me proposta per la continuazione di questa ferrovia venne tolta dal bilancio dal ministro delle finanze, e dalle cose dette, la Camera e l'onorevole Cadolini hanno potuto farsi capaci della verità dei fatti. Noi non nascondiamo nulla, teniamo, come suol dirsi, le carte in tavola. Ad ogni modo poi l'accusa che l'onorevole Cadolini vuol fare al ministro delle finanze troverà luogo conveniente quando si discuta la situazione finanziaria, ciò che io spero sarà tra breve.

CADOLINI. Io me ne rimetto al giudizio della Camera.

PRESIDENTE. Basta così; la Camera giudicherà.

Il deputato D'Errico ha la parola.

D'ERRICO. Sarò brevissimo.

Desidererei di avere dall'onorevole signor ministro un chiarimento intorno agli studi del genovese ingegnere Poggi nella provincia di Basilicata.

Se non sono male informato, egli studia per una linea di comunicazione ferroviaria da Foggia a Potenza seguendo il letto dell'Ofanto, ed io la credo possibilissima; se indi si passasse nella pianura d'Ischia lunga, e di là nella valle del fiume Fiora e del torrente Revisco, d'onde non vi sarebbe a superare altra difficoltà fino a Potenza che quella di un traforo da uno o due chilometri.

Però questi studi hanno suscitato delle apprensioni nella provincia di Basilicata, temendosi che nell'adozione di questa linea di comunicazione con Foggia possa abbandonarsi l'altra pel Janagro e pel Sele a Contursi.

Onde calmare queste apprensioni, prego l'onorevole signor ministro di dare gli opportuni schiarimenti.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

Credo di aver dato su questo argomento le spiegazioni le più ampie e le più confortanti per quelle popolazioni.

Ho accennato come il Ministero ha l'intenzione ferma e precisa di continuare la strada ferrata da Foggia ad Eboli; come ebbe qualche esitazione intorno al passo di Conza, perchè da ogni parte gli venivano lamenti e proteste contro questa galleria che si dichiarava impossibile ad eseguirsi, e come esso, vedendo quelle opposizioni fatte da persone molto autorevoli, prima di andar avanti ha creduto bene di prendere più precise informazioni.

Ora da queste gli risulta che la galleria di Conza presenta bensì un lavoro molto difficile, ma non impossibile, che forse si richiederà tempo più lungo del fissato nel capitolato d'oneri della società, ma che intanto il lavoro è eseguibile. In conseguenza il Ministero, vedendo che non vi era quella impossibilità rappresentatagli, ha ordinato che i lavori fossero continuati. E posso di più dire che i lavori sono già stati appaltati recentemente ad un impresario; dunque le comunicazioni della valle di Basilicata colle altre parti delle provincie meridionali si faranno per Contursi, d'onde un ramo andrà ad Eboli, e da Eboli a Salerno ed a Napoli; dall'altro versante della valle di Conza verrà su Foggia, dove avviene il congiungimento colla rete ferroviaria.

Ecco lo stato delle cose; in quanto poi agli altri studi che sta facendo l'ingegnere Poggi, osservo che essendo esso sotto-commissario del Governo per le strade ferrate, ha avuto l'incarico di studiare un altro passaggio più facile per venire nella Basilicata, appunto all'epoca in cui si credeva che la galleria di Conza fosse di impossibile esecuzione. Siccome è intenzione del Governo di non lasciare isolata la Basi-

TORNATA DEL 24 MAGGIO

licata dalle altre provincie, conoscendo come è importante che quella vasta provincia abbia una comunicazione diretta per un verso alla Capitanata e per l'altro alle altre provincie dell'Adriatico, così per questo motivo aveva incaricato l'ingegnere Poggi di fare studi di altri passaggi. Ora però che il Ministero è assiuurato il varco per Conza essere possibile, si farà questo solo per il momento.

Intanto gli studi che fa l'ingegnere Poggi non saranno inutili, perchè in un avvenire che spero vicino si potranno secondare anche le idee dell'onorevole deputato Cadolini, aprendo una comunicazione diretta tra Potenza e Foggia.

Poichè sono su questo argomento, e siccome preveggo che molti deputati avranno altre interpellanze a farmi di egual natura, onde abbreviare loro la fatica, ed anche per utilizzare meglio il tempo della Camera, dirò quali sono gli studi che si fanno dal Governo.

Il Ministero ha ordinato degli studi lungo la valle del Pescara per congiungere quella dell'Aterno, ad Aquila, Antrodoco e Rieti.

Questi studi hanno dimostrato la possibilità di assicurare una linea nella valle aquilana, linea importantissima perchè dà vita ad una delle provincie più importanti dello Stato, e può costituire una comunicazione di grande interesse militare.

Questi studi furono fatti lungo la parte più facile, cioè verso Antrodoco, dove si presentano difficoltà meno gravi. Volli però che si verificasse, se non eranvi altre linee a scegliere, ed ho ordinato nuove indagini e rilievi sul terreno onde meglio accertarmi prima di adottare un partito.

Fu ordinato anche uno studio della strada da Terni a Rieti ed Avezzano onde congiungere la linea che va da Ancona a Roma colla linea napoletana in modo da poter procurare a Napoli una comunicazione diretta per Firenze senza passare per Roma.

Certamente la linea più comoda sarà sempre quella di Roma, ma quella che io accenno è affatto indipendente dal territorio del Patrimonio di San Pietro.

Vengo ora ad altri lavori. Vi sono le linee del Benevento che furono oggetto di tante domande sia dirette al Ministero, sia fatte pubbliche per mezzo dei giornali.

Anche di queste linee il Governo si è molto preoccupato, ed ha destinato un ingegnere perchè ne facesse uno studio speciale.

Il mio predecessore commendatore Depretis avea già incaricato il signor Parodi per esaminare quella di congiungimento di Napoli con Benevento, ed io ho incaricato il signor Mezzopane per istudiare la linea da Benevento a Campobasso e Termoli; questo studio fu fatto, e già ne fu presentato al Governo il risultato; ma siccome pervennero contemporaneamente molte altre domande e non volendo neppure queste lasciare insoddisfatte senza prima esaminarle, ho ordinato altri studi per andare da Benevento a Foggia, ed altri da

Benevento ad Avellino; spero che con questi si potrà concretare un sistema di ferrovie, che non si faranno certamente simultaneamente, ma si potranno poi costruire in seguito con un sistema ben ponderato e determinato.

Pel momento bisognerà accontentarsi di quella che congiungerà Benevento direttamente coll'Adriatico; le altre verranno dopo, e col concorso delle popolazioni e delle provincie si spera che queste reti ferroviarie potranno compiersi.

Pare che in questo modo il Governo abbia adempiuto a tutti i suoi obblighi.

Ho già detto relativamente alla linea da Palermo a Trapani che si erano fatte perlustrazioni per stabilire questa linea.

Vi sono già due memorie inoltrate al Ministero a tale riguardo: ma siccome prima di tutto è necessario di studiar bene le linee che sono d'immediata utilità, il Ministero aspetta che queste siano ben definite per poi principiare gli studi lungo la linea da Palermo a Trapani, salvo poi a domandare un concorso anche a quelle provincie per la costruzione di questa linea che è desiderata dalla Sicilia.

Credo in questo modo di aver soddisfatti i desiderii di tutti gli onorevoli preopinanti

COLOMBANI, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Credo che sarebbe meglio dar prima la parola agli oratori iscritti.

Il deputato La Porta ha facoltà di parlare.

Prego però gli oratori di esser brevi, perchè nella seduta d'oggi si debbono ancora votare per scrutinio segreto le tre leggi approvate negli articoli nella seduta di ieri sera, e sarebbe a desiderarsi che si potesse terminare in questa stessa seduta il presente bilancio.

LA PORTA. Dopo le dichiarazioni fatte dal signor ministro, io non ho che da aggiungere pochissime parole. Qui non si tratta di deliberare spese per nuove linee ferroviarie. Il deputato Cadolini, parlando degli studi a farsi, a mio credere, faceva cosa utile e sava; poichè abbiamo osservato che quando si concedono ferrovie, vi sono sempre dei ritardi nella costruzione, non essendo ancora compiuti gli studi. Dunque, se si raccomanda di fare gli studi per alcune ferrovie interessanti, io ritengo che si fa una raccomandazione giustissima.

Io mi limito a parlare della linea da Palermo a Trapani, ed a questo proposito io domando: quali sono i caratteri che distinguono una linea ferroviaria arteriale da un'altra? Che essa passi per centri popolosi, che essa abbracci paesi, ove vi siano porti, ove vi sia un gran commercio. Ora, se voi fate passare questa linea da Palermo a Trapani per la via di Corleone, voi la fate passare per paesi ricchi ed industriosi; se voi non vi contentate di limitarla a Trapani, ma la fate unire con quella di Girgenti, che è una provincia limitrofa a quella di Trapani, voi farete la congiunzione di due provincie, che sono sempre state separate, e voi renderete questa linea arteriale.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini ha facoltà di parlare.

MICHELINI. All'occasione della discussione di questo bilancio dei lavori pubblici, e principalmente all'occasione della parte di esso che riguarda le ferrovie, molti deputati hanno creduto opportuno (nè io li biasimo, dico unicamente il fatto) di chiamare l'attenzione del ministro sopra le opere o le ferrovie loro in ispecial modo predilette. Venuto in discussione il capitolo che riguarda spese per studi di ferrovie da farsi, coloro che non avevano parlato prima, hanno creduto opportuno anche essi chiamare l'attenzione del Ministero sopra linee da essi desiderate, e siccome non avvi deputato che non ne desideri, così non è da meravigliare se all'occasione di questo capitolo, molto elastico, parecchi abbiano chiesto di parlare.

Veramente, il signor ministro, esponendo di quali ferrovie s'intende di fare gli studi, ha troncato il corso ad ulteriori domande a pro degli elettori, togliendo speranze che per avventura si avevano. Ma siccome io non parlo per nessuna strada che riguarda i miei elettori, perchè i miei elettori mi lasciano tranquillo, ed io loro (*Ilarità*), così le osservazioni del signor ministro non possono riguardare me.

Io intendo parlare della strada che deve attraversare le Alpi elvetiche, allo studio della quale strada, se si deve stare alla relazione, una parte di questi fondi deve essere consacrata.

Sino ad un certo punto io approvo le cose dette dall'onorevole Jacini. Intendo solamente parlare della scelta fra i tre colli che sono stati proposti e studiati, cioè lo Splügen, il San Gottardo ed il Lukmanier. (*Rumori*)

Non si sgomenti la Camera; sarò brevissimo, perchè non voglio fare il confronto dei vantaggi o svantaggi delle tre strade.

Io non scelgo niente (*Ilarità*), perchè tutti i passaggi sono eguali per me, e ne lascio la scelta non al Governo, ma bensì all'intraprenditore che si assumerà la costruzione della strada.

Dico dunque che il Ministero deve dare la strada a quella compagnia che si contenterà di un premio minore, lasciando a lei la scelta del passaggio. Purchè la ferrovia congiunga l'Italia colla grande valle del Reno o di uno dei suoi affluenti, gl'interessi italiani sono soddisfatti. Non havvi poi a dubitare essere interesse dei costruttori della futura strada di farla passare in quei siti in cui, avuto riguardo alla spesa di costruzione e di esercizio, essa darà maggior profitto e tornerà maggiormente utile al pubblico, per la ragione che sempre i produttori sono dal proprio interesse spinti ad acconciarsi ai bisogni dei consumatori. Che se Genova, Milano od altre città prediligono piuttosto una che l'altra strada, ebbene, se la intendano direttamente coi concessionari, dando loro quei compensi che crederanno opportuni: ma il denaro di tutta la nazione non deve essere speso che nel di lei interesse generale.

Aggiungerò ancora che il signor ministro deve concedere questa strada in modo assoluto, in perpetuo, a

rischio e pericolo dei concessionari, dando loro piena libertà circa il modo di costruzione e di esercizio, perchè quanto sarà maggiore questa libertà, tanto sarà minore il premio che dovremo pagare.

Mandiamo una volta a monte tutte queste pastoie nelle quali noi mettiamo i concessionari; liberiamoci da questa ingerenza governativa, che è la piaga d'Italia; abbandoniamo l'imitazione francese; accostiamoci all'inglese, ed entriamo in quel sistema che inutilmente ho parecchie volte propugnato, di lasciare la massima libertà ai concessionari. Così non avverranno gli scandali che si sono veduti per lo passato, così non avverrà per avventura il grave sconcio che parecchi dei nostri colleghi siano impiegati di strade ferrate; la qual cosa, se non è contraria alla lettera della legge, è grandemente contraria allo spirito di essa (*Interruzioni del presidente*), in quanto che popola questo recinto d'un numero di deputati impiegati maggiore di quello che è dalla legge consentito, con grave scapito delle istituzioni parlamentari, le quali, se andiamo di questo passo, non tarderanno a diventare illusorie. (*Rumori di impazienza*)

Mi pare che mi si potrebbe lasciar parlare, perchè gravissime sono le cose che dico.

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

(È appoggiata.)

NISCO. Domando di parlare contro la chiusura. (*Rumori*)

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Perdonino! Il deputato Nisco ha diritto di parlare contro la chiusura; la Camera delibererà.

NISCO. Non ho domandato la parola contro la chiusura, per fare un richiamo al Ministero in favore di qualche progetto di ferrovia; ma ho chiesto di parlare contro la chiusura, perchè credo che la somma di lire 25,000 sia una somma molto inferiore ai bisogni del Ministero per questo stesso oggetto. Il Ministero essendo giudice delle cose a farsi, può stabilire precisamente questa somma, la quale essendo stabilita in lire 30,000, domando che vengano stanziati 30,000 lire in luogo di 25,000.

PRESIDENTE. Metto ai voti la chiusura.

ARGENTINO. Chiedo di parlare per ispiegare la mia proposta.

PRESIDENTE. Non si può di nuovo discutere quando uno ha parlato contro la chiusura, la quale è stata appoggiata.

Metto a partito la chiusura.

(È approvata.)

Ci sono due proposte. Una dell'onorevole Argentino, il quale propone la soppressione del capitolo; l'altra dell'onorevole Sineo, il quale propone invece che la cifra sia portata a lire 60,000.

COLOMBANI, relatore. Domando se è permesso che la Commissione dia il suo avviso su questa proposta.

PRESIDENTE. Non si può più; la discussione è chiusa.

TORNATA DEL 24 MAGGIO

Interrogo la Camera se accetta la proposta dell'onorevole Argentino per la soppressione di questo capitolo. (Non è approvata).

ARGENTINO. Io avrei a dire pochissime parole...

PRESIDENTE. Non si può; si è deliberato, pochi giorni sono, che dopo chiusa la discussione, nessuno può domandare la parola per isvolgere proposte.

È una decisione presa dalla Camera, ed io debbo farla rispettare.

SINEO. Domando la parola per un richiamo al regolamento.

Il regolamento dà diritto a chi fa una proposta di dimostrarne la convenienza.

PRESIDENTE. Ella ha perfettamente ragione, ma io non posso derogare dalla deliberazione presa, pochi giorni sono, dalla Camera.

SINEO. Perdoni, signor presidente, io ho domandata la parola per un richiamo al regolamento.

Il regolamento autorizza, e la ragione impone la necessità in chi fa una proposta di esporne i motivi.

PRESIDENTE. Ammetto che il regolamento è in questo senso, ma c'è una deliberazione della Camera, la quale ha lo stesso valore del regolamento, con cui è stabilito che non si possa concedere la parola nemmeno a quelli che hanno proposto emendamenti, dopo chiusa la discussione; questo, a parer mio, è il senso d'una deliberazione presa in seduta del 18 di questo mese. (*Rumori a sinistra e interruzioni in vario senso*).

SINEO. Io non ho fatto un'interpellanza al signor presidente, io ho pregato il signor presidente di permettere ch'io eserciti il diritto, che ha ciascun deputato, a termini del regolamento, di parlare per provare che il regolamento deve essere osservato in questa od in quell'altra maniera. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Questo è giusto, ma...

SINEO. Io non faccio un'interpellanza al signor presidente, desidero solo di usare del diritto di cui si usa in tutti i Parlamenti, del diritto, cioè, di provare che il regolamento deve essere osservato in questa o quell'altra maniera. (*Rumori*)

PRESIDENTE. In questo ha ragione; ma le ripeto che la Camera, pochi giorni sono, ha preso una deliberazione, ed era dovere del presidente di ricordarla.

La Camera, sulla proposta, se non erro, dell'onorevole Michelini, ha deliberato che quando sarebbe chiusa la discussione, s'intenderebbe chiusa per tutti, anche per coloro che avevano presentati emendamenti.

Il dovere del presidente è, non di giudicare, ma di esporre e ricordare alla Camera le sue deliberazioni.

Ora la Camera sa meglio di me che esiste nel regolamento un articolo che concede a ciascuno che ha proposto un emendamento o un ordine del giorno, la facoltà di svolgerlo; e sa pure che esiste una deliberazione, da cui emerge, che dopo chiusa la discussione, nessuno possa più avere la parola, nemmeno coloro i quali hanno presentati emendamenti.

(*Resoconto del 18 corrente maggio, pagina 2465, colonna 1**)

Ora che la posizione è chiarita, la Camera deciderà quello che si abbia a fare.

(*Diversi deputati domandano la parola*).

Il deputato Sineo ha la parola.

SINEO. In brevi termini giustificherò la mia tesi.

L'onorevole presidente ha riconosciuto e dichiarato poco fa, e quindi non ho più bisogno di dimostrare, che il regolamento dà il diritto all'autore di una proposizione di svilupparla.

Ecco dunque un punto certo: il regolamento dà questo diritto.

Adesso è a vedere se la Camera abbia tolto questo diritto ed abbia derogato al regolamento. Io mi lusingo, o signori, di poter dimostrare in primo luogo che non l'ha tolto, ed in secondo luogo che non l'ha potuto togliere, perchè al disopra della Camera v'è lo Statuto, che io credo che tutti vogliamo rispettare. (*Rumori*)

Io credo che lo Statuto impone alla Camera il dovere di rispettare il suo regolamento, in quella parte in cui dichiara che chi fa una proposta ha il diritto di svilupparla.

Signori, se noi fossimo chiamati qui unicamente per vedersi dare o togliere la parola arbitrariamente, evidentemente il diritto dei deputati sarebbe illusorio. (*Rumori*)

Se noi veniamo qui, è per rappresentare le nostre idee, per avere non solo il diritto di proporle, ma anche di svilupparle. E questo si pratica in tutti i Parlamenti del mondo. Non c'è Parlamento che voti sopra proposte non isviluppate.

La Camera, tuttavia, diceva l'onorevole presidente, l'altro giorno ha dichiarato che non voleva più ammettere che si parlasse dopo la chiusura. Mi perdoni, signor presidente, io credo che non sia quello perfettamente il senso della deliberazione.

La deliberazione poco fa accennata era stata presa nel caso, in cui il relatore della Commissione ed il ministro volevano parlare dopo la chiusura. (*Rumori vivissimi — Ai voti! ai voti!*)

PRESIDENTE. Non posso lasciarlo continuare; tanto meno quando dice cose che non sono vere.

Ciò che fu stabilito è quanto ho detto, e che risulta dai resoconti.

Non posso poi ammettere che la Camera abbia preso una deliberazione contraria allo Statuto.

Voci. Ai voti! ai voti!

SINEO. Mi lascino parlare!

Voci. No! no! (*Vivi rumori*)

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

Voci. Ai voti! ai voti!

SINEO. Prima lascino parlare e poi domanderanno *Ai voti!* Non ci è nessuno in questa Camera che possa imporre silenzio ad un deputato, salvo che il presidente.

Il presidente, quando concede la parola ad un deputato, ha diritto di essere rispettato, e quelli che gridano

Ai voti! interrompendo l'oratore, mancano non solo di rispetto alla Camera, ma anche al presidente. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Io domando se l'onorevole Sineo...

SINEO. Scusi, signor presidente, io non ho ancora spiegato il mio concetto.

I decreti della Camera io ammetto che sieno leggi per la Camera, ma, come tutte le leggi del mondo, esse danno luogo ad interpretazioni e discussioni. Io discuto questa legge profferita dalla Camera che non si parli più da nessuno dopo la chiusura...

LAZZARO. Non ha detto questo la Camera.

SINEO. Io suppongo che l'abbia detto.

LAZZARO. Fu il presidente che l'ha interpretata in questo modo, la Camera non l'ha detto.

SINEO. Permetta: suppongo che l'abbia detto: ebbene, quando la Camera avesse detto questo, la sua decisione dev'essere interpretata secondo le circostanze nelle quali veniva pronunciata.

Ora, questo voto veniva pronunciato quando il relatore della Commissione, quando il ministro pretendevano di parlare dopo la chiusura, ed io credo che la Camera ha ragionevolmente dichiarato che nessuno, sia relatore della Commissione, sia ministro, può parlare dopo la chiusura.

Ma questo non può colpire gli autori delle proposte che furono fatte in tempo, in conformità dello Statuto e del regolamento, e che necessariamente richieggono un voto della Camera. È impossibile chiamare dalla Camera un voto cieco, sragionato; necessariamente, se la Camera deve votare, bisogna che senta i motivi per cui fu fatta la proposta.

Io domando dunque che il regolamento sia osservato, e sia mantenuta la parola a chi ha fatta una proposta.

Voci. Ai voti! ai voti! La chiusura!

PRESIDENTE. Il deputato Sanguinetti ha la parola per una mozione d'ordine.

SANGUINETTI. La mia mozione d'ordine è questa.

La Camera deliberi, se l'onorevole Argentino debba o no svolgere la sua proposta.

Voci. Si è già votata. Fu respinta.

SANGUINETTI. I voti coi quali la Camera interpreta il regolamento hanno valore sempre per i casi speciali, ma non possono essere considerati come articoli di regolamento, poichè, se così non fosse, se la Camera quando dà un'interpretazione contraria ad un articolo del regolamento volesse che quell'interpretazione diventasse legge per sè stessa, allora voterebbe un articolo da sostituirsi all'articolo che sta scritto.

Dunque nel caso concreto ritengo che per uscire dalla questione e finirla, sia il caso d'interrogare la Camera.

Voci a destra. Ai voti! ai voti!

LAZZARO. Ma che voti?

SANGUINETTI. Io credo che bisogna interrogare la Camera, se l'onorevole Sineo debba o no avere la parola per isviluppare la sua proposta..... (*Rumori più vivi*).

In quanto a me io credo che sia già stata svolta...

SINEO. No, niente affatto.

SANGUINETTI... ed io voterò per la chiusura. Ma io credo che l'onorevole Sineo abbia ragione quando chiede che la Camera deliberi con un voto.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la proposta dell'onorevole Sanguinetti, vale a dire se il deputato Sineo, il quale ha presentato un emendamento prima della chiusura, debba sì o no svolgere la sua proposta. (*Rumori a sinistra*)

SINEO. Domando la parola sul modo di porre la questione.

Io mi oppongo a chè si chieda se la Camera concede la parola al tale od al tal altro deputato; io domando che si ponga in votazione se la Camera ammetta che possa decidersi sopra una proposta prima che sia stata sviluppata. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Io non posso mettere così la questione, perchè manca di una parte: bisogna aggiungere: quando la discussione fu chiusa.

Come la Camera ha inteso, l'onorevole Sineo non consente colla proposta del deputato Sanguinetti, ma intende che io ponga, o per lo meno io credo, che debba essere così la questione: se coloro che hanno proposto emendamenti od ordini del giorno prima della chiusura della discussione e che non li hanno svolti, abbiano ancora facoltà di svolgerli dopo che la discussione è chiusa.

SANGUINETTI. Domando la parola. (*Rumori*)

Voci più insistenti. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La Camera intende andare ai voti...

SANGUINETTI. Permetta. Io credo che non si possa mettere ai voti la proposta come l'ha formolata l'onorevole Sineo, poichè essa equivarrebbe a sostituire all'articolo del regolamento un altro articolo.

La Camera deve votare nel caso concreto; quindi io prego l'onorevole presidente di mettere ai voti la proposta quale io l'ho formolata, se, cioè, la Camera conceda, oppur no, la facoltà di parlare all'onorevole Sineo. (*Rumori a sinistra e voci:* No! no!)

PRESIDENTE. Io consulterò la Camera sulle due proposte: la proposta concreta del deputato Sanguinetti, quella di massima del deputato Sineo.

SINEO. Dichiaro che ritiro la mia proposta per finirla una volta.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti il capitolo 145 sì e come sta, vale a dire nella cifra di lire 25,000.

(La Camera approva).

Capitolo 146, *Costruzione di nuove linee telegrafiche.* Il Ministero propone la somma di lire 30,000, la Commissione propone di ridurla a 10,000.

FABBRICATORE. Domando la parola per fare un'osservazione.

Sono intorno a dieci anni che la prima volta il telegrafo elettrico si conduceva da Napoli alle provincie più lontane del mezzogiorno d'Italia, una linea fu fatta passare per Sarno, e quivi fu stabilita una stazione telegrafica. Un anno di poi fu aperto il tronco di strada

TORNATA DEL 24 MAGGIO

ferrata da Nola a quella città, e la stazione telegrafica fu trasportata nella stazione medesima della strada ferrata.

La città di Sarno conta 18,000 abitanti; è florida per l'agricoltura e per le molte fabbriche che vi si sono stabilite; eziandio per le manifatture va pigliando non piccola importanza. Ora nel passato anno videsi d'un tratto soppressa quella stazione telegrafica, nè i cittadini se ne seppero dar ragione.

Io domanderei all'onorevole signor ministro qual fu la causa per cui questa soppressione ebbe luogo.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

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

PRESIDENTE. Ha la parola.

COLOMBANI, relatore. La domanda che l'onorevole preopinante ha fatta ha la sua sede naturale nei capitoli del bilancio ordinario che riguardano il personale e la manutenzione dei telegrafi. Qui si tratta di telegrafi nuovi, ed è affatto fuor di luogo la mozione dell'onorevole preopinante.

La pregherei pertanto di riservare la sua domanda a quei capitoli del bilancio ordinario.

FABBRICATORE. Mi riserberò a quei capitoli.

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli):

Capitolo 147, *Costruzione di cassette meccaniche per le lettere*, lire 4000.

Capitolo 148, *Fondo per la stampa dei regolamenti e documenti postali*, lire 20,000.

Capitolo 149, *Provvista di macchine per bollare e numerare le lettere*, lire 3000.

Capitolo 150, *Provviste straordinarie di mobili per gli uffizi postali*, lire 15,000.

Capitolo 151, *Restauri ai fabbricati degli uffizi postali*, lire 20,000.

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Vuol fare qualche osservazione?

CADOLINI. Non è un discorso, nè una censura. Il ministro ha presentato uno schema di legge tendente a modificare la vigente legge postale. Io credo che per evitare ulteriori mutazioni in questa materia, in occasione della discussione di quello schema di legge, potrebbe essere opportuno di introdurre modificazioni nella tassa delle lettere. E per agevolare alcuni studi a questo riguardo, pregherei l'onorevole ministro a voler presentare alla Camera tutti i documenti e le ta-

vole comparative concernenti la produzione delle poste nelle singole regioni d'Italia dove prima del 1863 esisteva un'altra legislazione, in modo che si possa scorgere quali furono gli effetti finanziari recati dalla riforma, e quali sarebbero le modificazioni che si avrebbero ad introdurre affinchè le poste fossero più proficue.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Posso dichiarare che il Ministero ha già prevenuto il desiderio dell'onorevole Cadolini, perchè fra pochi giorni verrà distribuito al Parlamento un minuto rapporto sulla amministrazione delle poste, nel quale si contengono le informazioni e le risposte ai vari quesiti che l'onorevole preopinante mi ha indirizzati.

PRESIDENTE. Si procede al rinnovamento della votazione per scrutinio segreto sui progetti di legge:

« Trattato di commercio e di navigazione tra l'Italia e l'Olanda;

« Acquisto di materiali per ospedali e di effetti di casermaggio per il corpo fanteria della marina;

« Costruzione di nuove caserme e di un ospedale militare. »

(Segue la deposizione dei voti.)

Risultando che la Camera non è in numero, la votazione sarà rinnovata domani all'aprirsi della seduta, e il nome degli assenti sarà stampato nella gazzetta ufficiale.

La seduta è levata alle ore 6.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Rinnovamento della votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge:

Trattato di commercio e di navigazione tra l'Italia e i Paesi Bassi;

Acquisto di materiali per ospedali e di effetti di casermaggio per il corpo fanteria della marina;

Costruzione di nuove caserme e di un ospedale militare.

2° Discussione della parte straordinaria dei bilanci dei Ministeri:

Della guerra;

Della marina;

Di agricoltura e commercio.

3° Discussione dei progetti di legge:

Contenzioso amministrativo;

Amministrazione provinciale e comunale.