

sioni dell'Ordine mauriziano e degli altri Ordini cavallereschi.

Discussione dei progetti legge:

5° Concessione della ferrovia Potenza-Contursi-Eboli;

6° Somministrazione gratuita del bronzo occorrente per la statua equestre del duca di Genova;

7° Revisione straordinaria delle liste elettorali politiche.

Domani seduta pubblica all'ora consueta.

La seduta è sciolta alle ore 4, minuti 5.

## TORNATA DEL 17 APRILE 1866

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVV. MARL.

**SOMMARIO.** *Istanza del deputato Ricciardi per la riforma del regolamento. = votazione per la nomina di due commissari per l'inchiesta, e per due leggi ieri discusse. = Annunzio d'interpellanza del deputato Devincenzi circa i moti avvenuti in alcune Università. = Spiegazioni del deputato Bianchi sulla sua interpellanza, già accennata, e osservazione del ministro di grazia e giustizia. = Interpellanza del deputato Avitabile intorno alle falsificazioni e duplicazioni di certificati di rendita pubblica — Altro fatto citato dal deputato Romano Giuseppe. = Risposte del ministro per le finanze — Repliche — Osservazioni del deputato Nervo. = Discussione del progetto di legge per la concessione di una ferrovia da Potenza a Contursi, ed Eboli, e per lo svincolo di cauzione — Considerazioni, e proposta sospensiva del deputato Damiani — Opposizione ad essa del deputato Cortese — È ritirata per la presentazione che fa il ministro per l'interno di un progetto di legge sulle incompatibilità parlati. = Presentazione di due progetti: per riparazione alle arginature dei fiumi Po, e Sillano, e per maggiori spese dipendenti dal trasferimento della capitale. = Osservazioni del deputato Botta sullo schema in discussione, e sulle ferrovie Calabro-Sicule, e suo voto motivato — Osservazioni, istanze, e critiche dei deputati Marolda-Petilli, Martire, Calvino, Speciale, Avitabile, Volpe, Cadolini Damiani, e Civinini — Schiarimenti e risposte del ministro — Osservazioni del deputato Cortese — Emendamento del deputato Tozzoli. = Approvazione a squittinio segreto dei due progetti: per l'abrogazione di un articolo del decreto relativo alla guardia nazionale in Sicilia, e per una lotteria d'immobili della duchessa Bevilacqua.*

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

**MACCHI**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, che è approvato.

**BERTEA**, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

11,117. La Camera di commercio di Ravenna penetrata de' gravi pregiudizi che ridondano al commercio e ai privati dall'abolita sottoscrizione per segno di croce degli analfabeti, sancita dal nuovo Codice civile, rappresenta al Parlamento la convenienza di una qualche misura transitoria che appaghi le fondate esigenze di quelle popolazioni, e ne porge speciale istanza, alla quale si associano la Camera di commercio di Ferrara e le Giunte municipali di Bagnacavallo e di Alfonsine.

11,118. 17 sacerdoti di Monopoli, provincia di Terra di Bari, pregano la Camera di aver riguardo alla condizione in cui si trovano di aspiranti a benefizi vacanti affinché nella discussione del progetto di legge per la soppressione delle corporazioni religiose e riordinamento dell'asse ecclesiastico vengano provvisti di un annuo assegnamento.

11,119. La Giunta municipale di Pennabilli, provincia di Pesaro e Urbino, fa istanza per la conservazione della diocesi di Montefeltro e della residenza vescovile in quel comune.

11,120. Le Giunte municipali di Finale Marina, di Castelvecchio, di Rocca Barbena e di Balestrino, provincia di Genova, reclamano contro il progetto di legge per la soppressione delle sottoprefetture.

## ATTI DIVERSI.

**FARINI.** Colla petizione 11,117 la Camera di commercio ed arti della provincia di Ravenna rappresenta al Parlamento gl'inconvenienti che nascono dall'aver abolito il segno di croce per gli illetterati negli atti commerciali. Io domando l'urgenza di questa petizione, e nello stesso tempo che siano mandate, insieme a questa, alla Commissione delle petizioni anche le petizioni della Deputazione provinciale di Bologna, della Camera di commercio di Ferrara, delle Giunte municipali di Bagnacavallo e di Alfonsine nelle Romagne, e della Giunta municipale di Samassi in Sardegna, petizioni tutte le quali vertono sopra lo stesso argomento.

**PRESIDENTE.** Se non vi è opposizione, la petizione di numero 11,117 sarà dichiarata urgente, e saranno con essa inviate alla Commissione delle petizioni anche le altre di cui ha fatto parola l'onorevole Farini.

Giorgio Terzetti fa omaggio alla Camera di dieci copie del suo componimento drammatico intitolato *La morte di Socrate*.

L'onorevole deputato Tonelli scrive che, obbligato a tenere il letto da molti giorni, si trova nella necessità di domandare un congedo almeno di venti giorni.

Se non vi sono opposizioni si intenderà accordato al deputato Tonelli un congedo di trenta giorni.

(È accordato.)

L'ordine del giorno reca la votazione per la nomina di due commissari dell'inchiesta sull'amministrazione dello Stato, e lo scrutinio segreto sui progetti di legge:

Abrogazione di disposizioni di un decreto della Luogotenenza di Sicilia relative alla guardia nazionale; e per l'esecuzione di una lotteria di immobili della duchessa Bevilacqua.

Per ciò che concerne la nomina di commissari per l'inchiesta parlamentare, rammento alla Camera che per uno dei commissari che rimangono ad eleggersi ebbe luogo una prima votazione, e che i commissari già eletti sono i seguenti: Biancheri, Gibellini, Ferracciu, Cancellieri, Viacava, Pisacane, Marazio, Mellana, Andreucci, Robecchi, Panattoni, Checchetelli e Calvanese.

Per l'altro commissario, che è ancor da nominarsi, si debbe procedere alla votazione di ballottaggio. Il risultato della seconda votazione fu il seguente: Votanti 215; schede nulle 1; bianche 53; maggioranza 108. Calvanese ottenne voti 110, e rimase eletto; Fiastri ne ebbe 101; Doda Federico 43; sono questi i due deputati tra i quali deve aver luogo il ballottaggio.

**RICCIARDI.** Fin dal principio della Sessione, dietro proposta del deputato Crispi, fu nominata una Commissione col fine di riformare il regolamento della Camera. Ora desidererei sapere a che ne stieno i lavori della detta Commissione e quando la Camera sia per

poter discutere le divise modificazioni. Io credo che, dovendosi discutere in breve leggi molto importanti, sarebbe utilissimo che la riforma del regolamento precedesse tali discussioni.

**PRESIDENTE.** Gli studi per la riforma del regolamento sono incominciati; ma intende bene l'onorevole Ricciardi che le questioni a cui essa dà luogo sono molte e ben gravi. Io non posso che sollecitare la Commissione a porre ogni cura affinché sia presentato alla Camera, al più presto che sarà possibile, il progetto di riforma del regolamento.

(Il deputato Cattani-Cavalcanti presta giuramento.)  
(Seguono le anzidette votazioni.)

Si lasciano aperte le urne pei signori deputati che non avessero ancora votato.

Nella seduta di ieri non era presente il signor ministro della pubblica istruzione quando io annunziai un'interpellanza dell'onorevole Civinini. La interpellanza è questa:

« Il sottoscritto desidera interpellare il signor ministro della pubblica istruzione sui disordini di alcuni seminari, sulla riapertura di altri, e sulla educazione religiosa delle pubbliche scuole. »

Un'altra interpellanza al signor ministro della pubblica istruzione è stata ora presentata dall'onorevole Devincenzi. Egli intende di interpellare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica intorno ai moti avvenuti in alcune Università del regno.

Prego il signor ministro a dichiarare in quale seduta egli intenderebbe di rispondere a queste interpellanze.

**BERTI, ministro per l'istruzione pubblica.** Sono pronto a rispondere nella seduta di domani, se la Camera non si oppone.

**PRESIDENTE.** Se non v'ha difficoltà queste due interpellanze saranno messe all'ordine del giorno per la tornata di domani.

Anche il ministro guardasigilli non era presente nella seduta di ieri, quando fu annunziata l'interpellanza dell'onorevole deputato Bianchi, il quale desidera interpellarlo intorno all'esecuzione dell'articolo 4 della legge 4 aprile 1865 sulle circoscrizioni giudiziarie.

Prego il signor ministro di dichiarare quando intende di rispondere a questa interpellanza.

**DE FALCO, ministro di grazia e giustizia.** Non sapendo sopra quali punti questa domanda specialmente cadrebbe, desidererei di avere fin d'ora uno schiarimento.

**PRESIDENTE.** Invito il deputato Bianchi a dichiarare più esplicitamente la sua interpellanza.

**BIANCHI.** L'articolo quarto della legge 4 aprile 1865 dava facoltà al Governo del re di fare dei mutamenti nelle circoscrizioni giudiziarie del regno, alla condizione però che fossero prima sentiti i Consigli provinciali, e che fosse nominata una Commissione centrale, alla quale si sarebbe riferito il ministro.

L'articolo medesimo enumerava pure certe conside-

razioni secondo le quali il Ministero si sarebbe dovuto governare per fare queste circoscrizioni.

Ora di questa facoltà il Governo non si è valso, secondo la legge diceva, per mutare le circoscrizioni giudiziarie del regno; ma fece solo alcune mutazioni nelle preture della Toscana, ed in questa occasione mi pare che non siano state osservate le condizioni dalla predetta legge prescritte, ed è su questo che io intendeva interpellare il signor ministro guardasigilli.

**MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA.** Io credo che la ragione per la quale il mio onorevole predecessore si soffermò a fare alcune mutazioni soltanto sulle preture della Toscana si fu che colla nuova legislazione importando un nuovo ordinamento giudiziario nella Toscana, era necessario di riordinarle conformemente alle nuove leggi; d'altra parte il Ministero, come accennava dapprincipio, ha in animo di presentare un progetto di legge per un nuovo ordinamento della magistratura, ed allora chiederà la facoltà di riordinare le circoscrizioni delle preture, dovendo formarsi il progetto di quella legge dei tribunali di preture per giudicare i delitti. Laonde se l'onorevole interpellante lo crede, potrebbe rimandare alla discussione di questa legge l'esame dell'interpellanza presente, perchè allora occorrerà discutersi su queste nuove circoscrizioni e questi nuovi riordinamenti delle preture del regno.

**PRESIDENTE.** Ha domandato la parola l'onorevole Cortese, ma io lo prego a considerare che questa interpellanza non è portata all'ordine del giorno; quindi se egli intende entrare nel merito, io non gli posso dare la parola.

**CORTESE.** Io intenderei dare uno schiarimento, poichè mi pare che qualche cosa del merito si sia detto.

**PRESIDENTE.** Se la Camera lo crede, io gli do la parola: diversamente non posso alterare l'ordine del giorno.

Innanzitutto però domando all'onorevole interpellante se acconsente che debba essere rinviata la sua interpellanza al tempo in cui si discuterà il progetto di legge accennato dal signor guardasigilli.

**BIANCHI.** Mi riservo di riprendere la mia interpellanza quando sarà presentato quel progetto di legge, che promette il ministro guardasigilli.

**PRESIDENTE.** Allora io credo che il deputato Cortese potrà fornire tali schiarimenti in quell'occasione. (*Segni di assenso*)

#### INTERPELLANZA DEL DEPUTATO AVITABILE.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca l'interpellanza del deputato Avitabile sui provvedimenti a prendersi per evitare nell'amministrazione del debito pubblico le falsificazioni e duplicazioni dei certificati di rendita.

L'onorevole interpellante ha la parola.

**AVITABILE.** Ho chiesto di interpellare l'onorevole mi-

nistro delle finanze sui provvedimenti adottati o che pensava d'adottare per impedire la falsificazione dei certificati nominativi del debito pubblico, perchè sin dalle prime indagini fatte a riguardo delle accennate falsificazioni vennero in luce fatti gravissimi, fatti che dimostrano che facilmente potrebbe esistere connivenza tra qualche impiegato ed i falsificatori dei titoli.

La duplicazione dei certificati del debito pubblico non è un fatto recente, è un fatto che si è verificato sin da due anni e mezzo indietro e che deve richiamare tutta l'attenzione del Governo, poichè oggi si presenta sotto un doppio aspetto.

Sin da due anni addietro moltissime quietanze rimanevano giacenti nella cassa del debito pubblico in Napoli senza che alcuno curasse a ritrarle per esigere i semestri.

Spesso si presentavano degli individui alla cassa con dei certificati, e richiedevano il pagamento nel mentre il cassiere si trovava d'aver già pagato in vista dell'esibizione di certificati simili.

Ricordo che una mattina un onorevole magistrato, il presidente Pasqualone, si presentò per esigere il semestre con un certificato di 1500 lire di rendita. Io mandai dal cassiere per far pagare questo certificato, ma il cassiere rispose che il semestre era stato pagato ad un giovinotto che aveva portato il certificato sul quale egli aveva messo il bollo ed aveva pagato.

Ma come non si poteva dubitare che il certificato in testa del presidente Pasqualone esistesse, ed esistesse senza bollo, e che l'intestatario era il presidente Pasqualone, così il cassiere è stato obbligato a pagare un secondo semestre; ma onde togliere il sospetto che ciò che aveva detto non fosse vero, cercò tutti i mezzi per liquidare la persona, alla quale aveva pagato la prima volta il semestre. Finalmente vi riuscì, poichè questo tale giovinotto ritornò per esigere un'altra partita di rendita, ed il cassiere lo trattenne.

Io che in quel tempo aveva l'onore di dirigere il Banco di Napoli, e che era stato incaricato dall'onorevole ministro Sella del pagamento degli interessi del debito pubblico, avvisato del fatto, volli parlare col giovine ed esso stesso mi dichiarò di essere vero che aveva esatto il semestre di rendita in testa al presidente Pasqualone con un certificato che gli era stato consegnato da un tale usciere della tesoreria.

Allora feci chiamare l'uscierè, e mi confessò pure egli di aver consegnato il certificato al giovine, ma disse che lo aveva ricevuto da un signore che non conosceva, e che non vide più dopo avergli consegnato il danaro esatto dal cassiere del debito pubblico. In seguito a ciò io chiamai un delegato di sicurezza pubblica e mandai i due individui alla questura. Non so se il questore d'allora signor D'Amore abbia rimessi i due individui al potere giudiziario, ma so che furono liberati, e dell'affare non se ne parlò più. L'inconve-

niente però si è ripetuto con altri individui, ma non si è mai potuto scoprire chi fossero le persone che esigevano i semestri. Questi fatti non preoccupavano molto, poichè riguardavano soltanto gli intestatari delle rendite, e se essi erano solleciti ad esigere, naturalmente coloro che portavano il secondo certificato falso, non avevano il coraggio d'insistere per farsi pagare e correre il pericolo di far scoprire che il loro titolo era falso.

Io, quantunque non molto propenso a prodigare elogi ai funzionari di pubblica sicurezza, pure debbo dichiarare che il questore di Napoli signor Indelli in quest'affare si è condotto con moltissima energia e con molta intelligenza, poichè, scoperti i primi fatti della duplicazione dei certificati in danno de' privati, volle andare un po' più indentro, e sapete, o signori, che cosa ha scoperto? Ha scoperto che non solo esistono i certificati duplicati, ma esiste pure qualche numero duplicato, cioè, che quando qualche partita per una ragione qualunque deve estinguersi e riaccendersi sotto altro numero, la direzione generale del debito pubblico conserva, in danno dello Stato, tanto la rendita iscritta sotto il primo numero, quanto quella sul secondo numero.

Io avrei giudicato questo fatto una disattenzione se si fosse trattato di un semestre, ma quando si trova qualche partita di rendita che è stata pagata doppiamente non solo per un semestre, non solo per due, ma forse anche per quattro semestri, io non comprendo come ciò possa succedere per equivoco.

L'equivoco potrà succedere per un semestre, ma quando si ripete per un secondo, per un terzo e per un quarto, non mi sembra che possa ritenersi l'equivoco. La cosa non è possibile che si possa spiegare se non se o per una colposa protratta trascuraggine, o per connivenza. Io non intendo affatto di richiamare sospetti sopra i pubblici funzionari, io spero che il ministro delle finanze possa dare delle spiegazioni tali da tranquillare la mia coscienza e la Camera; ma, ripeto, questo fatto non può succedere che, o per connivenza degli impiegati, ovvero per un'immensa colposa trascuraggine.

In verità, quando si è pubblicato il nuovo regolamento del debito pubblico, io, nel leggerlo, non compresi la ragione di molte di quelle disposizioni; per esempio non compresi come la quietanza che forma il titolo di giustifica del cassiere, possa essere firmata non solo dall'intestatario ma da chiunque si sia, dimodochè quando la rendita si è esatta ed una persona qualunque ha firmata la quietanza ciò è sufficiente per scaricare il cassiere. Ma quali saranno le conseguenze quando si presenta il vero intestatario della rendita, come è il caso da me citato, e dice: io non ho mai esatta la rendita? La quietanza non sottoscritta dall'intestatario ma da chiunque vada ad esigere la rendita non può essere un titolo valevole a scaricare il cassiere

in faccia all'intestatario, quando questi conserva il suo certificato non bollato.

Ho trovato anche molte altre disposizioni che, a dir la verità francamente, io non ho compreso quale garanzia possono dare allo Stato, come, per esempio, quelle che riguardano l'accendimento e smorzamento di articoli, specialmente in caso di successione. Come pure tutti quei registri e contro-registri sopra i quali tutte le partite debbono venir segnate. Tutte queste cose che io allora non ho compreso credeva che potessero portare una maggiore garanzia, e perciò attesi con ansia che andasse in atto il regolamento, per vedere gli effetti; ma disgraziatamente dal primo giorno che quelle disposizioni si sono messe in uso, ho visto che le formalità che io non comprendeva non erano da tanto da poter guarentire gl'interessi dello Stato e dei privati.

Io nel mentre attendo le spiegazioni del signor ministro delle finanze, sul fatto veramente grave della rendita pagata doppiamente sopra due numeri, e sopra quietanze tutte e due spedite dalla direzione generale del debito pubblico alla direzione di Napoli, dimando pure sapere dall'istesso onorevole ministro s'egli creda che il regolamento attuale del debito pubblico debba subire delle modificazioni onde guarentire gl'interessi dello Stato e dei privati.

**ROMANO GIUSEPPE.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**ROMANO GIUSEPPE.** Io conosco un fatto il quale potrebbe spiegare questi doppi certificati, e mi credo in debito di rilevarlo all'onorevole ministro delle finanze. Persona bene informata sopra questo argomento mi assicura che nella unificazione dei titoli della rendita pubblica vi fu un ispettore il quale era così savio che dava il nuovo titolo senza ritirare l'antico. La cosa fece un poco di rumore nell'amministrazione, e quell'ispettore fu tolto da quell'ufficio e promosso a quello di direttore; ma intanto una grande quantità di questi titoli nuovi si era consegnata senza ritirare gli antichi, e potrebbero, per avventura, da questo dipendere i titoli duplicati.

Sarebbe questa duplicazione l'effetto dell'errore commesso da quel tale ispettore, stato poi promosso a direttore, o sarebbe l'effetto di una falsità commessa dopo?

Io mi credo in dovere di rivelare questo fatto all'onorevole ministro perchè egli possa prenderne cognizione dagli impiegati del debito pubblico, i quali certo conoscono il fatto, poichè il fatto esiste, e lo guarentisco.

**SCIALOJA, ministro per le finanze.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Io distinguo due ordini di fatti: fatti antichi, e fatti recenti.

L'onorevole Avitabile e l'onorevole Romano parlano di duplicazioni di titoli, e di duplicazioni di pagamenti

che ne sarebbero stata conseguenza, ed aggiungono che per queste duplicazioni e di titoli e di pagamenti l'amministrazione non procedette, od almeno il potere giudiziario non credette di procedere.

Il secondo ordine di fatti riguarda le scoperte falsificazioni di cui ultimamente si è menato rumore, e di cui intratterò la Camera, perchè sono di esse perfettamente informato.

Quanto ai primi fatti che si riferiscono a tempi molto anteriori alla mia amministrazione, posso dire veramente di non saperne più di quel tanto che gli onorevoli interpellanti quest'oggi mi riferiscono.

Se non che so per relazione anche d'ufficio che quando altre volte si venne a constatare qualche duplicazione di titoli, se ne attribuì l'origine ad un fatto del tutto innocente. Quando fu stampata la legge d'unificazione del debito pubblico, si credette, per maggior garanzia di coloro che dovevano avere i titoli unificati, di unire alla stampa della legge il *fac simile* di questi titoli, proprio della stessa dimensione, e colle medesime indicazioni. Ciò fu causa che qualcheduno ha potuto strappare alcuni di questi titoli e falsificando le firme, farli passare come veri.

Questo non poteva avvenire che nei primissimi tempi, poichè la differenza delle date e tutte le altre differenze accessorie, le quali coll'abitudine tanto più facilmente si riconoscono, fecero sì che più non si potesse rinnovare questa specie, non dirò di falsificazione, ma certamente di qualche cosa di molto simile, di questa frode consistente nell'adoperare questi titoli non veri, come duplicati di titoli veri.

Fatti più deplorabili certamente di questi hanno avuto luogo recentemente. La Banca Nazionale di Napoli aveva già da qualche tempo in deposito dei titoli nominativi del debito pubblico sui quali aveva fatte anticipazioni: alcune di queste anticipazioni erano state anche riportate, o rinnovate come si suol dire. Altri stabilimenti ancora, come tutti gli stabilimenti di credito praticano, avevano anticipato delle somme sopra altri titoli. Quando per le vicende del mercato monetario si sono queste anticipazioni ristrette in modo che per molti titoli non si sono potute rinnovare, allora si è domandato il rimborso, e siccome questo non si è fatto, ed i titoli si dovevano per conseguenza vendere, si è riconosciuto che alcuni di questi titoli, che in tutto non sono più di undici, erano falsi. L'amministrazione ha voluto farsi un criterio del modo con cui seguirono queste falsificazioni, ed in punto a ciò userò molta riserva, poichè pende in questo momento un'istruzione giudiziaria e non vorrei menomamente impingere in essa. Posso dire tuttavia che l'amministrazione ha creduto che realmente questa specie di falsificazione non consistesse in una duplicazione, ma in una vera alterazione di certificati, alterazione fatta con uno di quei mezzi di cui i falsari si servono per sostituire cifre a cifre, parole a parole.

L'aver verificato poi che queste falsificazioni sono avvenute esclusivamente su titoli nominativi, e su nessuno di quelli al portatore, attirò la mia attenzione e volli conoscere se non fosse nei regolamenti, nell'andamento dell'amministrazione stessa, qualche cosa che spiegasse perchè questa alterazione fosse avvenuta esclusivamente su titoli nominativi.

Avendo l'amministrazione studiato sotto questo aspetto la questione, ha creduto di spiegarla come conseguenza di una larghezza introdotta nella legge d'unificazione del debito pubblico, dove fu fatta facoltà ai proprietari di titoli nominativi di trasferirli con semplice attergato in bianco.

Senza dubbio questa è una grande facilitazione per il commercio, ma nello stesso tempo dà una certa agevolazione a coloro che vogliono falsificare i titoli, perchè sottrae all'investigazione giudiziaria il vero falsario, non potendo più riconoscersi nel giro successivo di questi titoli chi veramente ha falsificato, ed essendo la speranza della impunità spinta principalissima a delinquere.

Tale facilitazione, derivante dal regolamento si è giudicata dall'amministrazione come causa principale per cui queste falsificazioni si sono fatte, e siccome questa agevolazione riguarda precisamente i titoli nominativi, ciò spiegherebbe perchè le falsificazioni si siano operate su questi titoli.

Dopo queste spiegazioni dell'amministrazione ho fatto esaminare da uomini pratici e competenti la questione, ed essi hanno creduto che veramente per questa parte l'articolo del regolamento meritasse di essere riformato. Io però, che quando si tratta di togliere delle agevolazioni al commercio sono sempre molto renitente ad argomentare dagli inconvenienti, ho fatto anche esaminare la questione da una Commissione, la quale è venuta nello stesso avviso. In conseguenza di che ho già formulato qualche articolo di riforma al regolamento, e mentre discorro, è già inviato al Consiglio di Stato per sentirne il parere.

Quanto al fatto particolare procede il potere giudiziario, e posso semplicemente assicurare la Camera che non ha maggiore importanza di quella che ho detto, cioè della falsificazione di undici titoli. La Camera comprenderà di leggieri come tutti gli stabilimenti, che avevano in deposito dei titoli nominativi per anticipazioni, subito che questi fatti si sono divulgati, hanno voluto verificare questi titoli, e se altri se ne fossero rinvenuti di falsificati sarebbero venuti alla luce, cosicchè la importanza del fatto, comunque per sè gravissima, fu di molto esagerata.

Ad ogni modo ripeto che il potere giudiziario procede, e spero che la riforma di alcuni articoli del regolamento, basterà ad assicurarci per l'avvenire.

**AVITABILE.** Domando la parola.

Io ringrazio l'onorevole ministro delle finanze per le assicurazioni datemi in quanto alla riforma del rego-

lamento ; non posso però ritenere tutto quello ch'egli ha detto in quanto alla inesistenza della duplicazione dei certificati, poichè la sola falsificazione non poteva portare con sè il doppio pagamento, mentre quando si presentava al cassiere un certificato falso, il cassiere, non trovando la partita sul ruolo, certamente non avrebbe pagato.

Quando esiste dunque il fatto che il cassiere ha pagato due volte un'identica partita, deve esistere la duplicazione del certificato.

Rispondo poi in quanto agli 11 certificati, che sono 11 quelli che si sono sorpresi, ma non possiamo sapere se non sono più di 11 quelli che girano per la piazza. Il ministro poi non ha detto nulla di quel tale certificato che indubitatamente è duplicato, perchè doppiamente pagata la rendita per parecchi semestri.

Questo fatto è incontestabile, ed io mi permetto indicare alla Camera anche il nome della persona a cui i due certificati erano intestati, cioè ad una tale Marianna Buono, la quale possedeva una sola partita di rendita di 1405 lire.

Ora la Marianna Buono ha chiesto disporre di questa partita, e la direzione del debito pubblico di Napoli ha spedito alla direzione generale la richiesta di annullamento della vecchia partita e la creazione della nuova. La direzione generale, nel mentre da una parte accese la nuova partita sotto un nuovo numero, dall'altra ha continuato a spedire il ruolo per il primo numero e la seconda quietanza tanto per l'uno come per l'altro.

La Marianna Buono ed i falsari del certificato duplicato hanno esatto per più semestri l'una e l'altra partita. Ora se non esistessero gravi inconvenienti nell'amministrazione del debito pubblico, come è possibile che questo accadesse? E che, sappiamo noi se questo si è verificato solo per questa partita, ovvero anche per altre? Io dico che se questo fatto esiste, incontrastabilmente è necessario, non solo che proceda per la punizione dei colpevoli l'autorità giudiziaria, ma ancora che si provveda nell'interno dell'amministrazione del debito pubblico affinchè non abbiano a ripetersi di simili fatti; dappoichè, se noi aspettiamo che il potere giudiziario raggiunga i colpevoli, i fatti medesimi si possono ripetere, e l'Italia può continuare a pagare due volte una stessa rendita; se ciò fu possibile per un caso, può esserlo anche per altri. È indubitato che esiste un vizio nei regolamenti e nelle persone. Io non voglio andare oltre, mi limito solo a constatare che il fatto esiste, e quando esiste, la Camera deve assolutamente invitare l'onorevole ministro delle finanze, onde, assicurandosi di questo fatto speciale della Marianna Buono, che aveva una sola partita di rendita di 1405 lire, provvegga convenientemente onde non si ripeta.

Ora se l'amministrazione del debito pubblico procedesse regolarmente, come sarebbe possibile che suc-

cedessero questi fatti? Trattasi di una partita piuttosto di entità, 1400 e più lire di rendita.

Conchiudo quindi che sia assolutamente necessario che si prendano per questo fatto delle indagini e dei provvedimenti, indipendentemente dall'azione che possa spiegare il potere giudiziario.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Ho detto poc'anzi che io distinguevo due ordini di fatti.

Quanto a quello a me noto ufficialmente io dissi che di già avea preso dei provvedimenti; quanto all'altro annunziato dall'onorevole interpellante relativo a duplicazioni di pagamenti e di certificati, io assicuro la Camera, che senza alcuna sua particolare istigazione, io, interpretando i suoi desiderii, e principalmente obbedendo a ciò che è mio dovere, poichè si tratta di un fatto particolare, prenderò tutte le informazioni, ed ove venga in chiaro o di mancamenti, o di colpe, o di dolo, provvederò od amministrativamente o giudiziariamente con quell'energia che deve spiegare un capo di amministrazione ogni qualvolta viene in cognizione di fatti di questo genere.

Trattandosi di fatti particolari, se non vengono a cognizione del capo dell'amministrazione, egli non può spiegare i provvedimenti che sono necessariamente un debito del suo ufficio. Quelli che io conosceva erano fatti di cui è informata la Camera, ed essa vede che non si sono trascurate le procedure giudiziarie, come non si tralasciò di studiare se non sia il caso di riparare agli inconvenienti, con introdurre qualche modificazione nei regolamenti precedenti. Ora che conosco uno di questi altri fatti, non solo prometto di investigare per questo fatto particolare, ma di spingere oltre le mie investigazioni e di prendere quei provvedimenti che son debito per un ministro di finanze quando verifica colpe o altro nelle amministrazioni da lui dipendenti. Trattandosi di presunzioni, io non posso naturalmente ammetterle se non dopo verificazioni. Ora che mi si indicano con precisione dei fatti particolari, io ringrazio l'onorevole Avitabile perchè mi procurò l'occasione di provvedervi.

**AVITABILE.** Io voleva proporre un ordine del giorno, ma ora non lo propongo più, poichè l'onorevole ministro delle finanze assume impegno di provvedere e di informare la Camera dei provvedimenti che piglierà.

Debbo dire che sono dolentissimo di dovere insistere specialmente perchè conosco molto da vicino il direttore generale del debito pubblico, che è un uomo rispettabile, un uomo accortissimo; ma francamente debbo dichiarare che in questa circostanza non si condusse bene, non informando il ministro delle finanze di questo fatto particolare della Buono, che egli non poteva ignorare, perchè se ne è fatto un gran rumore in Napoli, e ne è nato un gravissimo scandalo. Di questi fatti non è già che l'amministrazione abbia preso conto segretamente, ma se ne è fatto tale chiasso che giunse alle orecchie di tutti. Ora io non veggo

come un fatto che ha portato un grande scandalo ed ha prodotto anche un gran timore in molti possessori di rendita, il direttore generale del debito pubblico lo potesse ignorare tanto da non accennarlo al ministro delle finanze che gliene ha chiesto conto.

Il direttore generale del Gran Libro, a parer mio, voleva nascondere al ministro delle finanze che in quell'amministrazione ci sono delle irregolarità, ed io perciò maggiormente insisto perchè il ministro ne prenda stretto conto e ne informi la Camera, poichè, ripeto, i fatti sono gravissimi, ed hanno portato una perturbazione nel paese. Molte persone si sono dirette a me per conoscere la cosa, ed io ho cercato piuttosto di dileguare i dubbi, ma adesso trovo conveniente che questi dubbi vengano dileguati ufficialmente dal ministro innanzi la Camera.

**NERVO.** L'onorevole signor Avitabile si è dichiarato ben con ragione non soddisfatto delle spiegazioni date dall'onorevole ministro di finanze sulle cause che hanno potuto cagionare il grave fatto dei duplicati pagamenti di rendite del debito pubblico. Il signor ministro di finanze ha cercato di spiegare come abbia potuto avvenire un primo ed un secondo di questi duplici pagamenti. Ma io credo che queste spiegazioni non siano sufficienti, ed in ciò convengo nell'avviso dell'onorevole Avitabile.

Il signor Avitabile ha osservato che non solamente un doppio pagamento ha potuto aver luogo per un semestre, ma per tre, per quattro semestri.

Ora il signor ministro delle finanze non ispiegò come un simile fatto abbia potuto verificarsi sì ripetutamente.

Il signor Avitabile osserva che questo fatto lascia presumere esistere gravi irregolarità nell'amministrazione del debito pubblico.

Questa supposizione potrebbe indurre ad un erroneo giudizio del modo in cui la direzione generale del debito pubblico adempie alle sue gravi e delicate incumbenze. Io sorgo per dare alcuni schiarimenti a questo riguardo.

In primo luogo dirò, che quanto al fatto dei duplicati pagamenti di interessi, la principal causa di esso sta nell'attuale organizzazione delle direzioni speciali e nel modo in cui, a termini del decreto del 28 luglio 1861, si procede presso di esse al controllo delle operazioni attribuite all'amministrazione del debito pubblico.

Come la Camera ben ricorda, in occasione dell'unificazione del debito pubblico, volendosi agevolare per quanto è possibile la sollecita applicazione della legge unificatrice, mettendo i creditori in diretta comunicazione coll'amministrazione, si pensò di rinunziare al sistema dell'accentramento assoluto dell'amministrazione del debito pubblico, e di attribuire a speciali uffici, posti in alcuni centri più importanti dello Stato, la facoltà di eseguire la maggior parte delle più deli-

cate operazioni del servizio del debito pubblico. L'applicazione del principio del discentramento a questo importantissimo ramo dell'amministrazione finanziaria riusciva affatto nuova, perchè non si riscontra in nessun altro Stato d'Europa.

Se l'applicazione di questo principio soddisfa meglio alle esigenze del pubblico, essa può per altra parte dar luogo a gravissimi inconvenienti, quando l'operato delle direzioni speciali del debito pubblico non sia sottoposto ad un continuo, minuto e severo controllo, non solo in quanto riguarda le iscrizioni, le mutazioni, ecc., ma anche rispetto ai pagamenti degli interessi semestrali.

Ora si è appunto ciò che avvenne, imperocchè alla mancanza di un completo controllo del movimento di questi pagamenti, è principalmente da attribuirsi il fatto segnalato dall'onorevole Avitabile, che cioè un duplice pagamento di una stessa cedola abbia potuto ripetersi per tre e quattro semestri di seguito.

Difatti, il vigente regolamento per l'applicazione delle leggi sul debito pubblico non assoggetta in modo preciso le operazioni dei pagamenti degli interessi alla sorveglianza degli uffici di riscontro esistenti presso le direzioni speciali.

Da ciò l'impossibilità di tener dietro al movimento delle cedole o vaglia semestrali presentati ai cassieri incaricati di pagarne l'ammontare; da ciò ancora l'impossibilità per la Corte dei conti (e questo è grave assai), di riconoscere se i pagamenti fatti ogni semestre siano nei limiti dei fondi stanziati nel bilancio, se cioè lo Stato non paghi più di quel che realmente deve.

Questo stato di cose venne già segnalato dallo stesso direttore del debito pubblico nella accurata relazione che esso ebbe a fare fin dallo scorso mese di agosto alla Commissione di vigilanza sulla gestione degli anni 1860 a tutto il 1864.

È bene che la Camera conosca questa circostanza, onde l'amministrazione del debito pubblico, che tanto si adoperò per il regolare eseguitamento delle delicate ed importanti operazioni ad essa attribuite, non abbia a rimanere sotto il peso di un erroneo giudizio del suo operato.

Essendo già trascorsi pressochè otto mesi dacchè il direttore generale del debito pubblico chiamò l'attenzione della Commissione di vigilanza sulla necessità di meglio provvedere ad un severo controllo del movimento dei pagamenti degli interessi semestrali del debito pubblico, io prego l'onorevole ministro delle finanze a dirmi se dopo quell'epoca si siano realmente presi dei provvedimenti per impedire i gravi inconvenienti che ora si lamentano.

Se questi provvedimenti non sono ancora stati presi, è urgente che si prendano.

Allo stato attuale delle cose, l'ordinamento dell'amministrazione del debito pubblico trovandosi omai completo in ogni sua parte, e il pubblico potendo es-

sere bene e celeremente servito anche a maggiori distanze di quello che avvenga adesso, conviene esaminare la questione se debba continuarsi il sistema del decentramento adottato nel 1861, sistema così gravido di pericoli, per poco che venga meno un continuo e severo controllo.

Con questo sistema, il quale esige che sia dato uno speciale numero progressivo alle iscrizioni accese sul registro tenuto presso ogni direzione speciale, avviene che si possono trovare in circolazione cinque cartelle diverse appartenenti ad una stessa emissione, portanti lo stesso numero progressivo e rappresentanti la stessa cifra di rendita. Questo è un altro notevole inconveniente.

Io mi permetto di pregare l'onorevole ministro delle finanze a fare studiar la questione del discentramento delle operazioni demandate all'amministrazione del debito pubblico, anche dal punto di vista di una maggior semplificazione delle scritturazioni della contabilità del debito pubblico, e quindi di qualche notevole economia in questo ramo dell'amministrazione finanziaria.

Anche il vigente sistema seguito per i pagamenti degli interessi semestrali può essere migliorato in alcune parti. Insomma bisogna che la direzione generale sia messa in grado di assicurare in ogni tempo l'esatta e celere applicazione delle vigenti leggi.

Col segnalare le lacune che si riscontrano nei regolamenti attuali, l'amministrazione del debito pubblico ha fatto quanto da lei dipendeva. Se il Ministero delle finanze non ha ancora preso a questo riguardo i provvedimenti opportuni, degli inconvenienti che si lamentano non si deve certo dar colpa a quell'amministrazione.

**AVITABILE.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Le do la parola, onorevole Avitabile, ma le osservo che ella ha già parlato tre volte; se la Camera però crede, io posso darle la parola.

**AVITABILE.** È per rispondere all'onorevole Nervo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Nervo non ha fatto altro che avvalorare le sue dichiarazioni, ma se ha solo da aggiungere qualche osservazione le do la parola.

**AVITABILE.** La breve osservazione che io ho da aggiungere è che non credo che i difetti che si lamentano possano dipendere unicamente dalle direzioni speciali; quindi conchiudo che non possa portarsi rimedio a tutti gli inconvenienti attuali colla semplice abolizione delle direzioni speciali, ma che sia necessaria una riforma organica, radicale di tutta quell'amministrazione.

**PRESIDENTE.** Non essendovi proposta, si passa agli altri argomenti che sono all'ordine del giorno.

Verrebbe la interpellanza dell'onorevole deputato Ercole relativa alla presentazione del bilancio e degli elenchi delle pensioni dell'Ordine mauriziano, e degli altri Ordini cavallereschi, ma siccome l'onorevole Er-

cole non è presente, si rimanderà la interpellanza ad altra tornata.

#### DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DI UNA FERROVIA DA POTENZA A CONTURSI ED EBOLI.

**PRESIDENTE.** Viene la discussione del progetto di legge per la concessione della ferrovia Potenza-Contursi-Eboli.

**DAMIANI.** Domando la parola per una mozione d'ordine.

**PRESIDENTE.** È relativa a questo progetto?

**DAMIANI.** Sì.

**PRESIDENTE.** Prima ne do lettura.

« Art. 1. Avrà forza di legge il real decreto 12 ottobre 1865, n° 2530, colle modifiche seguenti:

« È approvata la convenzione stipulata addì 8 ottobre 1865 tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici, ed il commendatore Luigi Ranco, nella sua qualità di rappresentante la società *Vittorio Emanuele*, con cui la detta società si obbliga di costruire ed esercitare la ferrovia da Potenza-Contursi-Eboli, nel termine di cinque anni, e viene alla medesima acconsentito il parziale svincolo della rendita statale assegnata in corrispettivo del tronco di ferrovia ceduto allo Stato colla convenzione approvata con legge 25 agosto 1863, n° 1440.

« Art. 2. L'ipoteca costituita a favore dello Stato coll'articolo 7 dell'anzidetta convenzione 8 ottobre 1865 sulle ferrovie calabro-sicule sarà iscritta, con esenzione d'ogni tassa, nei registri ipotecari delle provincie che sono e saranno percorse dalle linee di ferrovie concesse alla società suddetta.

Domando anzi tutto all'onorevole ministro pei lavori pubblici se accetta il progetto proposto dalla Commissione, da me letto.

**JACINI, ministro pei lavori pubblici.** Lo accetto.

**PRESIDENTE.** La parola spetta ora all'onorevole Damiani per una mozione d'ordine.

**DAMIANI.** Il disegno di legge che viene ora sottoposto all'esame della Camera richiama alla mente, anche di quelli che non avevano l'onore di far parte della passata Legislatura, il voto dato nella tornata del 17 luglio 1864, tornata abbastanza memorabile negli annali della nostra vita parlamentare. Quel voto era espresso nella terza proposta della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie meridionali, sulla quale non credo inutile chiamare l'attenzione della Camera.

Essa era espressa nei seguenti termini:

« Consigliano ad ogni modo il pubblico interesse e la dignità della Camera che si abbia a stabilire per legge la incompatibilità della qualità di deputato colle funzioni di amministratore di imprese sovvenute dallo Stato e con qualunque altra ingerenza che implichi conflitto coll'interesse pubblico. (Voci numerose di assenso) »



Passarono parecchi mesi da quella quasi unanime deliberazione della Camera, ed in onta degli eccitamenti che ne faceva l'onorevole Crispi nella tornata del 16 dicembre 1864, nulla fu fatto fino al 23 marzo 1865, giorno nel quale la mozione d'ordine dell'onorevole La Porta provocava una discussione clamorosa chiusa colla promessa dell'onorevole Lanza, allora ministro dell'interno, di presentare la legge fra una settimana.

L'onorevole Lanza adempiè a questa promessa. Ed in verità nessuno meglio di lui che aveva avuta tanta parte in quella Commissione, e che pronunziò così belle parole che saranno sempre lette con profonda ammirazione; niuno, meglio dell'onorevole Lanza, ripeto, poteva offerire alla Camera quelle garanzie che erano necessarie per l'adempimento dei suoi voti; se non che l'onorevole Lanza, presentando quella legge pochi giorni prima che finisse la passata Legislatura, mostrò, ciò che non gli procura certo la mia approvazione, di non volerne fare una questione elettorale, e volle dimenticare come, massime facendo parte del Ministero dell'onorevole generale La Marmora, spesso occorra d'escire dai ranghi e cedere il posto ad altri, che forse vi recherà uguale buon volere e intelligenza, ma certo intendimenti ed opinioni diverse.

Di modo che la legge preparata dall'onorevole Peruzzi sotto l'imponenza del voto unanime della Camera, e compiuta dall'onorevole Lanza, fu trascurata da' suoi successori fino all'onorevole Chiaves, in onta agli eccitamenti che gli faceva l'onorevole Lazzaro nella tornata del 16 marzo ultimo.

Ora incomincia per la nuova Legislatura l'esame dei rapporti colle società ferroviarie; oggi è uno svincolo parziale di garanzia della società *Vittorio Emanuele*, domani sarà lo svincolo totale della garanzia delle società romana e sarda: quella fu raccomandata dal tronco ferroviario fino ad Eboli, questa lo sarà dalla promessa di altri lavori, che lascio considerare quanto devono importare a me deputato di provincie che più di tutte sono trascurate. Quale sarà la nostra stregua rispetto a quelli fra i nostri onorevoli colleghi che sono in quella posizione che fu creduta incompatibile nella passata Legislatura alla qualità di rappresentante della nazione? Non si volle farne una questione elettorale, ciò che nel mio modo di vedere costituisce un errore, ciò che, mi si permetta il dirlo, io ritengo come un oltraggio alle nostre istituzioni, scongiurato allora da questi banchi, e mi piace il ricordarlo, anche dall'onorevole deputato Depretis.

Ma ci contenteremo noi soltanto di fare appello a quelli fra i nostri onorevoli colleghi che non sono in una posizione indipendente nei nostri rapporti colle società sussidiate, perchè essi si astengano dal prendere parte ai lavori degli uffici, delle Commissioni, ed alle votazioni della Camera?

Io dichiaro di non voler fare allusioni di sorta, nè

lo potrei, giacchè intendo che nessuno in questo recinto ha bisogno di chi gli prescriva il dover suo, e ne farebbe poi testimonianza la condotta di quegli onorevoli deputati i quali non si credettero in una posizione abbastanza indipendente in occasione della mozione La Porta, e fecero perciò giungere domande di congedo al banco della Presidenza, ed anche dichiarazioni d'astensione. Io non dubito quindi di alcuno che non sappia ciò che deve a se stesso, alla patria, agli elettori; ma credete per avventura, o signori, che ciò basti? Non vi sembra nostro dovere di rendere impossibile presso gli elettori e nel paese fino un sospetto offensivo all'alta moralità della rappresentanza nazionale, della quale dobbiamo essere vigili tutori?

Noi non giungeremo mai a persuadere gli elettori che non siamo capaci di errare, giacchè gli errori sono indivisibili dall'umana natura; ma dobbiamo fare il possibile perchè non si creda che siamo capaci di mancare al dover nostro, tanto più che sono avvenute le discussioni del 16 e 17 luglio 1864, e che non sono state senza risultati offensivi alla pubblica moralità.

Qualcuno sorgerà forse per ripetere qui ciò che fu detto in occasione della mozione d'ordine dell'onorevole La Porta, cioè che basta per allontanare ogni sospetto la notorietà della propria posizione, e che bisogna colpire soltanto le posizioni occulte, come fu fatto, secondo si disse, in altri paesi costituzionali, ove siedono deputati che hanno interesse in amministrazioni sussidiate dallo Stato.

**PRESIDENTE.** Perdoni l'onorevole Damiani, ella tratta un argomento ben grave. Mi pare che per incidenza e per spiegare solamente una mozione d'ordine ella non possa farsi a discutere sopra un argomento di tanta importanza.

**DAMIANI.** Conchiuderò subito, e si accorgerà che non mi sono allontanato dalla mia tesi. Di ciò parleremo quando il signor ministro presenterà la legge, e così avrò contentato il signor presidente.

**PRESIDENTE.** Deve contentare la Camera.

**DAMIANI.** Per ora mi contenterò di respingere ogni sospetto che la nuova Camera intenda pronunziare un voto di biasimo sulla passata, la quale accettò ad unanimità la proposta della Commissione, ciò che mostra vittoriosamente come essa sapeva provvedere al suo decoro.

Aggiungerò di riconoscere che, per circostanze indipendenti dalla propria volontà, la passata Camera non poteva discutere e votare quella legge che veniva contemporaneamente ad altre di maggior rilievo; ma dichiaro solennemente il mio parere che la nuova Camera non deve pronunziare il suo giudizio su qualsiasi legge che abbia tratto alle nostre relazioni colle società ferroviarie, se prima non avrà esaminata e pronunziato il suo parere sopra una legge che riflette alle incompatibilità parlamentari; per lo che ho formulato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, invitando il Ministero a presentare nel più breve termine la legge sulle incompatibilità parlamentari, richiesta col voto del 17 luglio 1864, rinvia la discussione della presente legge, e passa all'ordine del giorno. »

**PRESIDENTE.** Questa dunque è una mozione sospensiva.

Non si tratta di regolare la discussione, cioè di una mozione d'ordine, ma di rinviare la discussione del progetto ad un tempo indefinito. Io debbo prima di tutto invitare il relatore della Commissione a dire cosa pensa della questione sospensiva che ora vien fatta.

**CORTESE.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**CORTESE.** Io avrei volentieri taciuto in questa discussione, poichè credeva che questa legge non avrebbe trovato oppositori, e mi pareva che non ci fosse bisogno di giustificarla.

Era lieto di vedere che la provincia di Basilicata, il cui capoluogo ho l'onore di rappresentare, fosse stata rammentata anche essa ai benefizi del Governo (dico male benefizi, all'adempimento dei doveri che ha un Governo verso i popoli); ora mi duole che l'onorevole proponente voglia appunto in questa occasione, per tutelare la indipendenza parlamentare, allontanare ancora dalla provincia di Basilicata questo troppo aspettato beneficio, e lo pregherei di volerne fare una questione separata.

Faccia un ordine del giorno, faccia quello che vuole, ma non cerchi di dilazionare più oltre l'applicazione di questa legge.

Quella che è una delle più vaste provincie del regno ed una delle più popolate, non ha avuto finora, non dico una strada ferrata, ma neppure una strada rotabile, e si trova ancora, come si dice, ai tempi di Adamo.

Quindi io farei le più calde preghiere all'onorevole preopinante perchè voglia ritirare il suo ordine del giorno, od almeno formularlo per modo che non implichi una sospensiva. Dal lato mio poi pregherò l'onorevole ministro, e sono certo che egli accoglierà di buon grado la mia preghiera, a voler far sì che questa convenzione abbia al più presto il suo effetto, che invece di mandare una carta stampata in quella provincia, si possa vedervi dei lavoratori i quali mettano mano all'opera, e così le popolazioni si persuaderanno, come io sono persuaso, che il Governo ha seriamente l'intenzione e il desiderio di contentarle.

**PRESIDENTE.** La parola è al signor ministro dell'interno.

**CHIAVES, ministro per l'interno.** Mi dorrebbe troppo che una materiale dimenticanza ieri commessa da me potesse dar luogo ad una deliberazione sospensiva.

Riparo a questa dimenticanza, e forse tolgo di mezzo la questione sospensiva, col ripresentare alla Camera come fo in questo momento, il progetto di legge sul-

l'incompatibilità parlamentare. (*Bravo! — Movimenti*)

**PRESIDENTE.** Si dà atto al signor ministro dell'interno della presentazione del progetto di legge, che sarà stampato e distribuito. (*V. Stampato n° 93*)

**DAMIANI.** In questo caso io ritiro il mio ordine del giorno. (*Clarità e segni di approvazione*)

**PRESIDENTE.** Essendo stato ritirato dall'onorevole Damiani il suo ordine del giorno, si procede alla discussione sul progetto di legge.

È aperta la discussione generale sul progetto proposto dalla Commissione. Il signor ministro ha facoltà di parlare.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Colgo quest'occasione per presentare alla Camera due progetti di legge.

L'uno relativo alle riparazioni di arginatura lungo i fiumi Po e Sillaro; (*V. Stampato n° 94*)

L'altro per maggiori spese dipendenti dal trasporto della capitale. (*V. Stampato n° 98*)

Così scioglio le promesse che ho fatto, la prima nel progetto di bilancio pel 1866, l'altra in occasione della discussione sull'interpellanza dell'onorevole Mellana. La Camera vedrà come io ho tenuto la promessa anche relativamente al limite della somma occorrente al compimento dei lavori.

**PRESIDENTE.** Si dà atto al signor ministro della presentazione di questi progetti di legge, i quali saranno immediatamente inviati alla stampa.

**MAROLDA-PETILLI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Perdoni: io debbo dar la parola al deputato Botta che è già iscritto.

**BOTTA.** Io non intendo combattere il disegno di legge che abbiamo in discussione, desidero invece che siano realizzate le conclusioni dell'onorevole relatore La Porta, cioè che sugli oneri iscritti nel bilancio figurino ancora qualche altra cosa a favore dei contribuenti, il che sarebbe un dar loro il corrispettivo onde possano sempre essere nella condizione di soddisfarli. Questo disegno di legge potrebbe influire a qualche cosa, ma non realmente a quello che io sono ora per sottomettere all'attenzione della Camera.

Questo progetto di legge servirà solamente a prolungare la vita della società concessionaria Calabro-Sicula; e prolungare la vita non vuol dire avere una esistenza sicura; invece di solamente consentire quanto si domanda col presente progetto di legge, io desidero che si studi un provvedimento tale che per la sua efficacia e solidità possa assicurare i lavori delle strade ferrate, e particolarmente in quelle provincie che l'onorevole mio amico La Porta non a caso ha chiamato le più fertili e sventurate. E lo sappiamo noi di laggiù se sono sventurate! Esse sono condannate all'abbandono, e mi si permetta l'espressione, come se fossero il cadavere di un appestato; si fanno studi sopra studi, si stanziavano somme in bilancio, ma al momento dell'esecuzione tutto sparisce.

È necessario pertanto prima di tutto che il Governo

possa provvedere a che queste società siano messe in grado di continuare i lavori, affinchè possano realmente effettuarli secondo gli obblighi assunti, e potere così almeno in parte dar segno, che il Governo ricorda che nella parte meridionale d'Italia sonvi delle provincie anch'esse italiane.

Io intanto per non tediare maggiormente la Camera le sottometto un ordine del giorno così concepito :

« La Camera invitando il Ministero a studiare dei provvedimenti che possano in modo solido ed efficace assicurare l'esecuzione delle ferrovie calabro-sicule, passa alla discussione degli articoli. »

**MAROLDA-PETILLI.** Io avea domandata la parola per chiedere degli schiarimenti al signor ministro in proposito della ferrovia da Eboli a Potenza; e poichè mi trovo averla, dichiaro di essere pienamente d'accordo con quanto diceva poco fa l'onorevole mio amico Botta del quale accetto l'ordine del giorno. Anche per me non è certa la vita della società delle ferrovie calabro-sicule; e mi pare che questo espediente preso dal Ministero, che sarà adottato dalla Camera, non sia uno di quei rimedi che possano dare una esistenza certa e sicura a quella società.

Il quesito che la Camera deve farsi è di vedere se questa società, come le altre delle romane e delle sarde delle quali esamineremo le leggi, possano tuttavia esistere; son questi nuovi mezzi ed estese concessioni che loro facciamo. Io non voglio certamente esaminarlo, perchè spero che altri più instrutti di me nella materia lo faranno. Ma ad ogni modo, se non esamineremo oggi questa materia, lo dovremo far domani; se non vogliamo mettere oggi la mano sulla piaga lo faremo tra non guari.

Dopo queste dichiarazioni io vorrei conoscere dal signor ministro dei lavori pubblici le seguenti cose. A me consta, perchè sono di quelle località, che fin dal novembre dello scorso anno la società della ferrovia *Vittorio Emanuele* per mezzo del suo valente ingegnere signor Lair avea completato i suoi studi; ora dunque amerei conoscere se questi sono stati inviati al Ministero, e se il Ministero li ha già approvati.

Di più vorrei conoscere, se queste cose sono vere, quale concerto sia stato preso fra il Governo e la società, affinchè nella presente stagione siano incominciati i lavori più urgenti e necessari su questa linea, appunto per non fare avverare quello che ora si diceva, e che io trovo sia un vero ineluttabile, cioè che per ora non vi sono che promesse e niente altro per le provincie meridionali. Chiedo inoltre conoscere se siano stati presi dei concerti per far aprire i lavori in più località sulla via da Eboli a Potenza nella stagione propizia che ora corre, perchè se così non fosse, pare impossibile e veramente strano che si potesse avverare quanto il signor ministro ricorderà, che in un ordine del giorno dell'anno 1865, e se non vado errato, nella seduta del 23 marzo, la Camera deliberava,

e che ora trovasi sancito nella legge e nella convenzione, che devesi, cioè questa strada compiere nei termini di cinque anni. Se ciò non avvenisse, se questa nuova legge non dovesse servire che a tutelare solamente gl'interessi della società, e non guardasse anche a quelli delle popolazioni, noi Camera e Ministero non avremmo fatto se non dare una nuova disillusione a quelle contrade, al che io non posso impunemente aderire, e sono certo non vi aderisce lo stesso Ministero, avvegnachè non è degno nè di lui, nè di noi.

**PRESIDENTE.** La parola è all'onorevole Martire.

**MARTIRE.** Io divido perfettamente le idee esposte dagli onorevoli Botta e Marolda, ma intendo, quantunque sia disposto a votare favorevolmente il progetto di legge, dire qualche cosa.

Veramente io non sono abbastanza tranquillo sui calcoli e sui criteri che hanno condotto il ministro dapprima, e poi la Commissione parlamentare, a ritenere come senza inconvenienti e senza pericoli lo svincolo del capitale che la società reclama e che rimaneva vincolato a favore del Governo per gli obblighi eventuali che il Governo stesso assumeva, nell'acquisto della sezione di strada ferrata del Ticino. Ma siccome io m'intendo poco di questi congegni di società ferroviarie, e reputo il Ministero e i membri della Commissione assai più competenti in tale materia, per questa parte della legge conservando pur qualche scrupolo, io mi rimetto al giudizio del Ministero e della Commissione, e dopo il giudizio del Ministero e della Commissione a quello della Camera.

Votando però il progetto di legge per questa parte, siccome il progetto medesimo racchiude anche altri argomenti, così sento l'obbligo di fare alcune dichiarazioni e proteste, le quali varranno a risparmiar a me, al Ministero ed alla Camera il fastidio di un'interpellanza che io avrei voluto da molto tempo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, sulla condizione dei lavori ferroviari in Calabria ed in Sicilia, in altri termini, sull'applicazione ed esecuzione della legge 25 agosto 1863.

Innanzi tutto, io mi compiaccio coll'onorevole Commissione di due cose: primo, d'aver reintegrato un principio di diritto comune, di diritto civile, quello cioè dell'obbligo dell'iscrizione, per parte del Governo, dell'ipoteca che avrebbe potuto conservare sulle ferrovie a costruirsi.

Tanto più me ne compiaccio in quanto che l'onorevole ministro ha receduto questa mane dalla sua proposta della dispensa dell'iscrizione che si reclamava per lo Stato.

Mi compiaccio in secondo luogo coll'onorevole Commissione dei moniti e degli eccitamenti che fa al ministro, e tra i moniti è principalissimo quello della soverchia fecondità ministeriale nei decreti reali con cui si provvede a materia legislativa.

Io non intendo di fare un discorso per provare alla Camera gl'inconvenienti di questo sistema, il danno che può venirne alle nostre prerogative ed alle istituzioni costituzionali. La Camera ha fatto delle dotte discussioni su questa materia, e le impressioni delle quali rimarranno lungamente nella memoria nostra e del paese; poichè è da una quistione di questo genere precisamente che fu occasionato il ritiro del Gabinetto precedente.

L'onorevole Commissione faceva dei severi e vivi eccitamenti al ministro dei lavori pubblici perchè avesse ad ogni modo procurato la esecuzione della legge 25 agosto 1863. La Camera sa che questa legge riguarda diversi argomenti, e tra gli altri anche la concessione delle ferrovie calabro-sicule. Alcune di queste linee avrebbero dovuto essere consegnate sin dal 1865, e la maggior parte dovrebbero consegnarsi pel 1° luglio 1866.

Specialmente la linea da Taranto a Reggio, colla deviazione dal Ionio a Cosenza dovrebbe consegnarsi il 1° luglio prossimo. Ora io posso assicurare la Camera che nella linea da Taranto a Reggio si sono fatti pochissimi lavori, e nella linea dal Ionio a Cosenza non si è speso un centesimo.

Io dunque non posso che appoggiare gli eccitamenti della Commissione perchè il Ministero provveda a questo scopo. Sono ben lontano dal credere che il Ministero voglia prendere in quella considerazione che meritano le parole e gli eccitamenti della Commissione, ma amo di associarmi al modo di vedere della Commissione medesima, se non altro come una protesta del poco anzi del niun conto in cui si tiene dall'amministrazione l'esecuzione delle leggi votate dalla Camera, l'adempimento de' contratti che le società stipulano con lo Stato.

Io non posso ammettere i motivi che l'onorevole ministro ha accampato nel seno della Commissione, e per i quali vorrebbe giustificare l'inadempimento per parte della società degli obblighi che si assumeva colla convenzione del 7 luglio 1863, se non vado errato; dirò anzi di più, non solo non posso ammetterli, ma un ministro il quale viene a dichiarare che l'inosservanza dei termini della consegna ed esercizio delle linee concesse, può sino ad un certo punto imputarsi al ritardo nell'approvazione dei progetti, un ministro, dico, che viene a fare questa dichiarazione, assume una responsabilità inqualificabile, non può sedere su quei banchi.

A me, o signori, si stringe il cuore, ogni qualvolta veggo che sorgendo un reclamo da qualunque parte della Camera sia per inesecuzione di contratti, sia per scompiglio nell'esercizio delle ferrovie, o per altri inconvenienti del pari gravi, il ministro si leva e spende tutto il suo ingegno, dirò anzi tutta l'industria della sua mente per giustificare le società industriali, e metter noi ed il paese dalla parte del torto.

L'ho visto nell'interpellanza Carini, l'ho visto nel-

l'interpellanza Valerio. Dirò di più: quando il mio nobile amico personale e politico Cadolini, in occasione del bilancio provvisorio, rimproverava il signor ministro dei lavori pubblici dell'abbandono inqualificabile dei lavori ferroviari in Calabria ed in Sicilia, il ministro venne a dirci che non si poteva lavorare per difficoltà locali, per le condizioni sanitarie, pel cholera, pel brigantaggio, e che so altro. Io non aveva allora la parola per dire al ministro che era in errore; ma partirono tali e tante interruzioni da questi banchi che il ministro avrebbe dovuto avvedersi di essere in equivoco. Quei motivi medesimi trovo oggi accampati dal ministro dei lavori pubblici in seno della Commissione, ma, domando io, quali sono coteste difficoltà locali invincibili per quelle ferrovie, il cholera? Ma il ministro sa che nè le Calabrie, nè la Sicilia hanno avuto la sventura del cholera in quest'ultima invasione. Il brigantaggio!... ma quando mai il brigantaggio ha impedito la costruzione delle ferrovie? Ci dica un sol caso.

Siamo franchi: non ne vogliamo più della società la quale è venuta a dirci che non può lavorare, perchè non ha danaro. Dunque vediamo: è questa una ragione perchè si debbano abbandonare la legge e la convenzione del 1863, o lasciarle alla balia della società concessionaria? Ma ci siamo noi obbligati colla società *Vittorio Emanuele* a procurarle i capitali, a sostenere le condizioni del mercato in favore, prospere, perchè avesse potuto trovar danaro a quella ragione vantaggiosa che era nei suoi calcoli? Fallisca pure cotesta società, ma che il Governo non trascuri l'adempimento del contratto in quanto lo riguarda.

*Voci a sinistra.* Ha ragione!

**MARTIRE.** Domanderò inoltre all'onorevole ministro qualche cosa di più serio e concreto.

Nel capitolato del 9 luglio 1863 si stipulava che il capitale delle ferrovie calabro-sicule si sarebbe formato per 275 di azioni e per 375 di obbligazioni. Nell'articolo 18, mi pare, si stabiliva che fra due mesi, dall'approvazione di quella convenzione, la società avrebbe dovuto formare un capitale di 100 milioni per sole azioni. Ora, io domando al signor ministro: questo capitale di 100 milioni si è costituito, si è formato, si è speso?

Non potendo dunque ammettere i motivi accampati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici per dispensare la società delle ferrovie calabro-sicule dal rigoroso e pronto adempimento degli obblighi assunti, io prima di presentare alla Camera un mio ordine del giorno, attendo che l'onorevole ministro mi dica quali intendimenti abbia a riguardo di questa società, o per meglio dire a riguardo della convenzione e della legge del 25 agosto 1863, poichè a me duole di lasciare il paese sotto l'impressione di queste parole.

Parlando dello svincolo del danaro, il quale dovrebbe servire per alimentare il corso delle costruzioni delle linee, il signor ministro dice che col corri-

spettivo delle linee del Rodano che la società delle calabro-sicule sta per alienare in Parigi, e coll'emissione delle obbligazioni che potrà effettuare, appena migliorate le condizioni del mercato, offre fondata speranza di poter adempiere ai suoi obblighi, di maniera che, se la società non vende la ferrovia del Rodano, se le condizioni del mercato non migliorano, noi non avremo mai le ferrovie nè in Calabria nè in Sicilia; non avremo mai l'adempimento del contratto 9 luglio 1863. Ora, io domando alla Camera se sia giusto che chi contratta col Governo faccia della cassa dello Stato una cassa di beneficenza. (Bravo! Bene! a sinistra)

**PRESIDENTE.** Il deputato Calvino ha la parola.

**CALVINO.** Nella legge del 25 agosto 1863, per la concessione delle ferrovie calabro-sicule, agli articoli 20 e 21, sono state imposte alla società *Vittorio Emanuele* due ferrovie: nell'articolo 20 quella di Palermo, Trapani, Marsala, nell'articolo 21 quella da Contursi a Potenza.

Queste ferrovie il Governo era in facoltà di concederle per decreto reale: però, come la Camera sa, per la ferrovia Potenza-Contursi fu necessario aggiungere il tratto sino ad Eboli, quindi il Governo è stato costretto a presentare per questa linea il progetto di legge che stiamo discutendo.

In quest'occasione io vorrei dare alla Camera alcuni schiarimenti sull'altra ferrovia da Palermo a Trapani e Marsala, e provocare dall'onorevole ministro una dichiarazione.

Per questa ferrovia, in cinque anni, ho sempre ottenuto dai ministri predecessori dell'onorevole Jacini, tanto dall'onorevole Peruzzi, quanto dall'onorevole Depretis, e dall'onorevole Menabrea eccellenti parole tanto pronunziate alla Camera quanto dette in privato; anzi l'onorevole Menabrea mi diceva che questa strada ferrata appunto perchè di facile esecuzione, e di pochissima spesa, sarebbe stata forse posta in esercizio prima di quelle che erano già state concesse.

Vede la Camera che le parole non potevano essere più lusinghiere. Invece che cosa si è fatto in quasi tre anni? Nell'ottobre del 1864, il Governo incitò la società *Vittorio Emanuele* a fare gli studi di massima; dopo un paio di settimane questi studi furono sospesi. Alla fine del 1865 il Governo fa eseguire per suo conto questi studi di massima, e in questo io do lode al ministro, perchè in verità, abbenchè troppo tardi, pure è l'unico che ha fatto qualche cosa per questa ferrovia.

Questi studi di massima, cominciati nell'ottobre 1865 non sono ancora terminati.

La facoltà accordata dalla legge ha intanto termine coll'agosto del 1867, il Governo avrebbe ancora un anno e tre mesi di tempo ad emettere il decreto.

Qui mi permetto di osservare all'onorevole Bixio, il quale, non è molto, diceva che la provincia di Genova era la più disgraziata in quanto a ferrovie, che egli è

in errore, avendo la provincia di Genova ferrovie in esercizio ed in costruzione, mentre la provincia di Trapani non ha ferrovie nemmeno decretate. La provincia di Trapani poi avrebbe diritto a che questa ferrovia fosse decretata presto anche per una ragione opposta a quella che diceva l'onorevole Cortese quanto alla ferrovia Potenza-Contursi-Eboli attualmente in discussione. L'onorevole Cortese diceva che bisogna costruire presto questa strada ferrata perchè la provincia di Potenza difetta di strade. Certamente io approvo che dove non ci sono strade si debbano costruire presto le ferrovie; ma nella provincia di Trapani la rete delle strade comunali e provinciali essendo quasi completa, vi è una ragione diversa, ma potente per costruirvi presto la strada ferrata, non dirò per rimertare una provincia che è quasi al corrente nei lavori delle strade comunali e provinciali, ma anche perchè le ferrovie costrutte in una provincia dove esistono già le strade comunali e provinciali hanno probabilità di dare maggiori e più utili risultati.

Io pel momento mi limito a rivolgere la preghiera all'onorevole ministro di volermi dichiarare quando probabilmente egli intenda di pubblicare il decreto di concessione della ferrovia tra Palermo, Trapani e Marsala.

**BIXIO.** Domando la parola per un fatto personale. (*Ilarità*)

**PRESIDENTE.** Ha la parola l'onorevole Bixio.

**BIXIO.** Non è un fatto personale che tocchi la politica, si tratta di un'osservazione da rettificare. Mi è accaduto ultimamente di dire che la Liguria fosse tra le provincie dello Stato quella che nel senso della lunghezza marittima non possedeva strade ferrate. L'onorevole Plutino, e taluni altri allora, l'onorevole mio amico Calvino oggi, dissero essere un errore il mio. Ricorderò quindi all'onorevole Calvino che le strade ferrate di cui ho parlato furono votate prima del 1860, ed egli ben sa che allora in Sicilia vigeva un Governo che non faceva al certo costruire delle ferrovie. La Liguria adunque avrebbe se non merito maggiore almeno pari agli altri; vede conseguentemente l'onorevole Calvino che il fatto da me accennato non è poi tanto erroneo come egli crede e volle testè accennare alla Camera.

**SPECIALE.** Le assicurazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici alla Commissione, ci affidavano alle più liete speranze di veder compiute fra non guari, ed aperte al commercio, le linee di ferrovia da Catania a Messina e da Siracusa a Catania, poichè il fatto di inosservanza ai termini di consegna, per come accertava l'onorevole ministro alla Commissione, dee imputarsi sin oggi al ritardo dell'approvazione dei progetti, al quale diedero luogo le non poche discussioni sollevate sulla scelta dei tracciati, il brigantaggio e le poco felici condizioni sanitarie.

Or, mentre mi è debito personalmente affermare le

indefesse cure dell'onorevole ministro in attivare i lavori della linea Messina-Catania, mi permetterà al certo dissentire in quantochè le cause accennate abbiano mai concorso a ritardare l'esercizio di quel tronco che doveva aprirsi il primo luglio dello scorso anno. Noi non abbiamo avuti nè briganti, nè condizioni sanitarie infelici.

In quanto poi alla linea Catania-Siracusa, mi affretto a comunicare al signor ministro una notizia, che mi ebbi stamane dal sindaco di quel comune onde la tenga in conto negli ordini che sarà per dare.

Egli scrive che la sospensione de' lavori ferroviari della linea da Catania per Siracusa e Palermo ha prodotto la più trista impressione nel paese, che nel pronto esercizio delle strade ferrate ripone la speranza d'immegliare il commercio interno e quello al di fuori. E veramente, ei soggiunge, mentre il popolo guardava con esultanza al celere progredimento dei lavori, è rimasto dolentissimo nel vederli inopinatamente arrestati. Si fu per questo che in nome del paese si diresse a me ed al mio onorevole collega Rizzari onde interessare il signor ministro a dare gli opportuni provvedimenti perchè fossero sollecitamente ripresi, e con tutta alacrità continuati gl'interrotti lavori.

Era di questo che voleva interessare l'onorevole ministro onde avermi una risposta che rafferma in quel popolo le nutrite speranze.

**PRESIDENTE.** La parola è al deputato Calvino.

**CALVINO.** Vorrei dire all'onorevole mio amico, che mi pare che egli s'inganni...

**PRESIDENTE.** Parli alla Camera.

**CALVINO.** ...mi pare che l'onorevole Bixio s'inganni: in quanto al tempo della concessione della ferrovia della Liguria, io credo che sia stato nel 1860, quando noi eravamo già in Sicilia. L'onorevole Bixio pare che si dolga delle mie parole, ed io gli dirò francamente che io vedo che tutte le volte che si parla di strade ferrate, molti si lagnano della condizione della propria provincia, dicendo che di strade ferrate non se ne fanno, oppure che non si fanno in quel tempo che è dalla legge prescritto, e non è guari l'onorevole Bixio è giunto al punto di dire che la sua provincia è l'unica in Italia, la quale, tolto il tratto che congiunge Genova a Torino, non abbia affatto strade ferrate. Ma io gli ricordo che, oltre a quella di Trapani, ce ne sono altre, per esempio, le Calabrie, che non ne hanno.

Volendo paragonare le due provincie Genova e Trapani, io trovo che nella provincia di Genova, oltre la strada ferrata di Torino, c'è quella che va a Voltri, c'è l'altra che da Spezia va verso la Toscana, le quali tutte sono già in esercizio.

Poi ce ne sono altre, le quali sono già da un pezzo intraprese, e se non sono ancora ultimate, ciò proviene dalle grandi difficoltà incontratesi nella loro esecu-

zione, come è avvenuto in quel tratto che da Sestri Levante va alla Spezia. Vede adunque l'onorevole Bixio che c'è un'enorme differenza tra le provincie che hanno già strade ferrate in esercizio, ed altre in costruzione, e quelle altre provincie che non ne hanno ancora nemmeno sulla carta.

Io voleva soltanto dichiarare che noi tutti all'occasione ci lagniamo per lo stato dei lavori ferroviari nella propria provincia, ma che io ho ragione, per quanto ho detto, di lagnarmi di più degli altri.

**AVITABILE.** Ho chiesto la parola per appoggiare l'ordine del giorno Botta e Marolda-Petilli per la seguente ragione. Ogni giorno noi votiamo di queste leggi, ma esse non sono che illusioni, ed io credo che la legge che oggi si discute sarà anche un'illusione. Si dice: tra cinque anni questa società farà la strada di Contursi-Eboli-Potenza. Disgraziatamente quelle popolazioni tra Eboli e Contursi avevano acquistata la certezza di veder passare la locomotiva in quel territorio e sue adiacenze, poichè i lavori erano quasi fatti sino al traforo di Conza, ed ora sentono che sino ad altri cinque anni non potranno avere la ferrovia di Eboli-Contursi-Potenza.

Io so che per questa ferrovia ci sono delle difficoltà maggiori di quelle che vi erano per il traforo di Conza, e che già gli architetti che sono andati a fare gli studi preparatorii trovarono delle difficoltà.

Or dunque io sostengo essere necessario che non si voti solamente la legge, ma che il Governo provveda a che la società abbia i mezzi per eseguirla.

Noi oggi veniamo ad imporre alla società altri carichi, vale a dire veniamo a votare un'altra legge che importa la spesa di molti milioni, senza vedere se la società abbia questi milioni per adempiere ai nuovi impegni. Egli è per questa ragione che appoggio l'ordine del giorno Botta-Marolda-Petilli.

È indubitato che la legge si deve votare, è indubitato che le provincie meridionali sono in questo momento le sole che non hanno le ferrovie. Napoli stessa che è una città di 600 mila anime non ha ferrovie, le Calabrie, la Basilicata, e la stessa provincia di Salerno non han potuto neanche ottenere il congiungimento tra Vietri e Postina.

Insomma veramente non so come si possa parlare di mancanza di ferrovie in altre parti d'Italia, mentre abbiamo la terza parte d'Italia, che sono le provincie meridionali, le quali non ne hanno quasi nessuna, e dico nessuna, perchè quella della Puglia non reca vantaggi che a tre o quattro provincie, mentre le provincie meridionali sono 16.

Quindi abbiamo niente meno che 10 o 12 provincie prive affatto di ferrovie. E che cosa facciamo noi? Votiamo leggi per illuderle. Ma non bisogna votar solo leggi, bisogna trovare i mezzi per fare che queste leggi abbiano la loro esecuzione.

Le provincie meridionali in forza delle leggi già vo-

tate avevano diritto ad avere molte ferrovie, ed intanto sino a questo momento non ne hanno nessuna.

**VOLPE.** Per le ragioni esposte dagli onorevoli preopinanti io appoggio intieramente questa legge, e me ne fo difensore, perchè quando si sarà veduto dal Ministero quanti sacrifici si votano perchè una ferrovia si faccia, si vedrà finalmente che, ove anche le ferrovie sieno la rappresentanza di tutte le difficoltà da superare, allorchè si parla e si tien conto di difficoltà si disconosce il significato delle ferrovie. La ferrovia è la vittoria su tutte le difficoltà fisiche; e le spese delle ferrovie bisogna che sieno la vittoria su tutte le difficoltà finanziarie.

Gli espedienti sien pur rovinosi, ed il paese si rovini per gli espedienti, allora il Ministero e tutte le società concessionarie comprenderanno che è necessità grandissima che l'Italia si faccia principalmente per questa specie di unità reale, che inducono le ferrovie: tutte le altre forme di unità essendo immaginarie, se l'unità economica non diventa una realtà, per la quale ogni punto d'Italia sia centro e periferia, e partecipi ai destini dell'intera nazione.

Quindi io appoggio la legge, e se questa costasse una serie di espedienti rovinosissimi, anche più volentieri la voterei, perchè quando si vota una legge ferroviaria che porta dissesto alla finanza, vedrà allora il paese come il suo Parlamento comprende la reale necessità che si ha di queste ferrovie. E grande scuola sarebbe per gli interessi delle società concessionarie, vedere obliati per fino gl'interessi del paese, quando questi interessi portassero indugi nell'attuazione delle ulteriori ferrovie. E quando noi votiamo una legge che favorisca una società concessionaria in discapito della giustizia, e dell'economia, questo espediente sbagliato farà palese che noi crediamo tanto altamente importante lo scopo da non guardare ai mezzi. Ed in questo senso forse l'aver favorita oggi una società concessionaria ed assistito al fallimento di un'altra società concessionaria domani, farà sì che sorgeranno nuove società concessionarie e si faciliterà l'esecuzione delle ulteriori linee ferroviarie.

Io voto volentierissimo questa legge, e votandola intendo di mostrare la generale necessità che c'è di provvedere, e presto, e con qualunque espediente, e superando qualunque difficoltà, alla più rapida esecuzione delle molteplici reti ferroviarie di cui l'Italia ha bisogno urgente, onde presto si abbia il compimento economico e finanziario dei suoi destini politici.

**JACINI, ministro pei lavori pubblici.** Veramente mi trovo alquanto imbarazzato nel rispondere a tutti gli oratori che hanno parlato fin qui: tanto più che alcune delle idee che sono state manifestate, debbo confessarlo, non sono riuscito a comprenderle pienamente. Per poter rispondere, chieggo il permesso alla Camera di tenermi il più strettamente che sia possibile nei limiti dell'ordine del giorno, e di considerare il progetto

di legge che ci sta dinanzi nè per più nè per meno di quello che esso è realmente. Ora non si tratta già di domandare dei sacrifici all'erario; sebbene da quasi tutti gli oratori si sia parlato di sacrifici...

**CADOLINI.** Domando la parola.

**MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI.** Una società di ferrovie stava in circostanze difficili per condurre innanzi i lavori, per effetto della condizione generale del credito, mentre teneva depositato nelle mani del Governo un capitale ingente, capitale che rimaneva inoperoso. Il Governo ha creduto durante la chiusura del Parlamento, di potere fare in modo che queste somme venissero erogate per la continuazione dei lavori, e ciò a beneficio delle popolazioni, molto più che con ciò le finanze non venivano a sottostare ad alcun sacrificio. Quindi si decise a consegnarne parzialmente e rateatamente questa somma alla compagnia colle debite precauzioni, ed ora esso viene a chiedere da voi l'approvazione di quest'atto.

In mezzo a tante cose dette, ho sentito parecchi degli onorevoli oratori sollevare una gravissima questione, qual sia cioè la presente situazione delle ferrovie in faccia alle odierne condizioni del credito, in faccia al listino delle Borse che voi tutti conoscete.

Io credo che sarebbe cosa più opportuna trattare questo importante argomento, allorchè si discuteranno altri progetti di legge, che ho avuto l'onore di presentare alla Camera, per esempio, quello relativo alle ferrovie romane e quello relativo alle ferrovie sarde, nei quali si tratta veramente di mutare in qualche parte le stipulazioni delle concessioni, forse con maggiore responsabilità dello Stato, mentre qui non si tratta di mutare minimamente sotto aspetto alcuno lo stato delle cose.

Non entrerò oggi diffusamente in quest'argomento, e mi riservo di farlo a suo tempo. Ad ogni modo mi sia permesso di annunciare fin d'ora che esso ha preoccupato e preoccupa vivamente il Governo, e non ho alcuna difficoltà ad esprimere alcuni concetti generali.

Tutti sanno che la maggior parte delle ferrovie d'Italia si appoggia interamente sul credito dello Stato che le sussidia e loro accorda garanzie di prodotti. Non bisogna dimenticare questa circostanza essenziale. Or bene davanti a siffatta condizione di cose si possono seguire tre sistemi nelle condizioni odierne.

In primo luogo, quello di aggiungere nuovi sacrifici dello Stato ai sacrifici già fatti, onde aiutare le società delle ferrovie. Io dichiaro apertamente che non aderisco a questo sistema, e credo che si debba evitare, tanto più nelle circostanze presenti, in quanto che esso si risolvrebbe in una illusione, in un circolo vizioso. E in vero il credito dei titoli delle ferrovie appoggiandosi interamente sul credito dello Stato, come quelli che vivono della garanzia governativa, la notizia (di nuovi favori reali) non di favori immaginari di cui ho sentito a parlare più volte, ma di favori reali

pecuniari che si facessero alle nostre Società, non otterrebbe altro risultato che quello di screditare la nostra rendita, e ciò trarrebbe seco proporzionalmente lo scredito dei titoli delle ferrovie: ed ecco che lo Stato perderebbe da una parte quello che esso accorderebbe dall'altra, cosicchè il tutto si risolverebbe in una mistificazione, anzi in un danno generale. Dunque questo sistema non è quello su cui il Governo può appoggiarsi.

Avvi l'altro sistema verso il quale io vedo con dolore che molti tendono di trascinare l'opinione pubblica, specialmente laddove è minore l'esperienza delle cose industriali.

Esso consisterebbe nel lasciar cadere le società anche quando lo Stato abbia il modo di poterle facilmente soccorrere senza fare alcun sacrificio pecuniario. A mio giudizio, questo sarebbe il peggiore di tutti i sistemi, imperciocchè hanno un bel dire coloro che pur vogliono che si compiano le ferrovie, *lasciamo fallire le società*. E poi dopo come farete per procedere innanzi coi lavori? Li farete eseguire direttamente dallo Stato? Ma dove troverà egli il danaro? Il danaro al giorno d'oggi, lo Stato deve pagarlo a carissimo prezzo, e di più vi è d'uopo di poter fare ad ogni momento uno stretto conto di cassa. Vorreste voi che si facessero oggi delle nuove concessioni sulle ruine delle cadute? Ma queste non si potrebbero concludere oggi che a condizioni assai più onerose delle attuali, sotto l'incubo del verificatosi fallimento, e farebbero pesare sopra molte generazioni le circostanze deplorabili in cui ci troviamo momentaneamente. Dunque questo sarebbe il peggior partito, perchè dannoso alle finanze più che ogni altro, e contrario agli interessi stessi delle popolazioni che più reclamano le ferrovie, la cui costruzione di certo non sarebbe accelerata dalle conseguenze di così grave avvenimento, e dalla difficoltà di arrivare a nuove combinazioni.

Vi è un terzo sistema a cui mi accosto assai più volentieri. Adesso noi ci troviamo nel punto più critico della nostra situazione finanziaria dalla quale noi dobbiamo tentare di sortire con espedienti senza compromettere l'avvenire, ed ecco pertanto un terzo partito che ci rimane a prendere, e che io preferisco.

La grave situazione del credito non può durare a lungo; essa dipende in parte da cause finanziarie, ma anche in parte da cause politiche. Ora far sì che le cause finanziarie vadano a cessare, dipende in gran parte da voi, dalla virile risoluzione in cui verrete, io spero, di appoggiare i progetti di legge sui provvedimenti finanziari.

In quanto alla situazione politica, che influisce sulla situazione finanziaria odierna, io non entrerò in un campo che non è di mia spettanza. Peraltro voi potete scorgere facilmente, che questa situazione non può durare a lungo, e che una soluzione nelle cose politiche che influiscono sulle finanze, o in un modo o nell'altro

non potrà farsi aspettare molto tempo. Ora, quando concorra la votazione dei provvedimenti finanziari colla soluzione delle questioni politiche pendenti, si arriverà certamente ad un radicale miglioramento nel credito, il quale ci permetterà poi di prendere quei temperamenti che si crederanno i migliori riguardo alle ferrovie. È in questo senso che sono intesi vari progetti di legge che vi ho presentati onde far sì che i lavori delle principali ferrovie continuino, e che le compagnie non muoiano in mezzo alle crisi che attraversiamo, senza che perciò lo Stato incontri sacrifici pecuniari, o che si mutino sostanzialmente le basi dei contratti. Per poco che continui l'attuale crisi del credito, è probabile che vi presenti altri di codesti espedienti informati ad un concetto unico, quello cioè, di provvedere alla continuazione dei lavori, di impedire possibilmente i disastri senza con ciò aggravare le finanze o pregiudicare l'avvenire.

Venendo al caso delle calabro-sicule, se voi mi domandate, come pare abbiano fatto l'onorevole Martire e l'onorevole Avitabile, se io creda di averle salvate con questo progetto di legge, risponderò, che ogni giudizio sulla efficacia di questo provvedimento dipende dal sapere se abbia più o meno a perdurare il corso attuale dei titoli, fino a quando, in poche parole, continuerà l'impossibilità di emettere obbligazioni sotto l'incubo della situazione generale del credito.

Certo, che una legge come questa non basta a salvare nè l'avvenire delle ferrovie calabro-sicule, nè nessuno dei titoli di alcuna ferrovia, se gli attuali corsi dei titoli avessero da rimanere in permanenza per lungo tempo.

Ma è impossibile che noi partiamo da questa ipotesi.

Mi si domanderà: e se le condizioni attuali si trascinassero non a lungo, ma per qualche tempo, sarà sufficiente la facilitazione accordata dal Governo alla società delle calabro-sicule, mediante l'attuale provvedimento per far fronte alle difficoltà? E se non sarà sufficiente, che cosa farà il Governo?

Per rispondere oggi adeguatamente a tali quesiti, bisognerebbe che sapessi quando e sin a qual punto saranno risolte le difficoltà presenti, che procedono da cause in pari tempo finanziarie e politiche.

A me pare che se in un avvenire non lontano, entro pochi mesi, per esempio, si combinasse colla votazione dei provvedimenti finanziari, anche la soluzione in un modo o nell'altro delle questioni politiche pendenti, e così ne risultasse la ristaurazione del credito italiano, allora coi contratti vigenti si potrebbe andare alla fine delle costruzioni, adottando alcuni espedienti da aggiungersi al presente, che ho già studiati, e che all'uopo mi riservo di proporvi, espedienti i quali non arrecherebbero alcun nuovo carico all'erario, e non altererebbero sostanzialmente le concessioni vigenti. Io non mi arresto ad altre ipotesi.



Riassumendomi, io ricorderò ancora, che il disegno di legge che vi sta dinanzi non ha altro scopo che di provvedere ai bisogni del momento, e non fa nemmeno parte di quei provvedimenti che il Governo si riserva di presentarvi e che potrebbero essere vari secondo la durata della situazione finanziaria.

Vengo ora a rispondere a parecchie delle osservazioni fatte dagli onorevoli preopinanti; temo però che non mi riesca di farlo completamente, non essendomi riescito di potere afferrare e prender nota di tutte le osservazioni emesse.

L'onorevole Marolda-Petilli mi chiese se erano approvati i progetti relativi alle ferrovie calabro-sicule: posso assicurarlo che i progetti sono approvati; rimane ancora a deliberarsi sopra un tratto della diramazione di Cosenza, la società dovendo presentare nuovi studi, non essendosi approvati i primi...

**MAROLDA-PETILLI.** E il tronco Contursi-Eboli?

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Lo studio di massima a Potenza e Contursi fu fatto e presentato. Ed anzi posso rispondere all'onorevole Avitabile che le difficoltà non sono così grandi su quella linea come egli diceva; tutta la difficoltà consisteva principalmente nella natura dei terreni franosi; ma vi è modo di potere con alcune deviazioni schivare i terreni ove le frane sono più frequenti.

In quanto ai concerti presi dal Governo colla società, è noto che, con giusto riguardo ai mezzi di cui essa dispone, il Governo la eccita a fare i lavori su tutte le linee; ma esso non ritiene che sia conveniente di spingere i lavori egualmente su tutti i punti delle linee: io credo che col concentrare i lavori sopra alcuni tronchi si provveda al più rapido compimento della totalità delle linee ed anche al bene dello Stato. Per esempio vi è la lunga linea che si stende dalla Calabria a Reggio; se ivi si spingessero i lavori su tutti i punti in modo tale che venisse ad essere aperto qualche tronco, per esempio nella provincia di Catanzaro, e non nelle altre, quel tronco rimarrebbe isolato e servirebbe a nulla. Invece è nella buona economia del lavoro di far sì che i primi tronchi che si aprono siano quelli che si trovano in comunicazione con porti di mare, e con altre linee già aperte; per conseguenza noi, mentre spingiamo da una parte i lavori della linea da Gioia a Taranto, spingiamo dall'altra parte il primo tronco verso Rossano, come spingiamo la linea che parte da Lazzaro: e così i primi tronchi che verranno ad essere aperti potranno servire alle popolazioni per mettersi in comunicazione immediata con tutto il settentrione; coi tronchi che si troveranno nelle provincie di Cosenza e di Basilicata potrà mettersi in comunicazione diretta con tutta l'Italia centrale, col tronco di Lazzaro potrà mettersi in comunicazione col porto di Reggio.

Questi sono i concerti che in massima si prendono; ma c'è sempre la gran questione finanziaria, che è

giuocoforza tutti riconoscano, e che si collega interamente col credito dello Stato italiano, a cui noi, ripeto, dobbiamo adoperarci a tutt'uomo onde provvedere.

L'onorevole Martire fra le altre severe censure che mi ha rivolte (e anzi mi ha qualificato come ministro indegno di sedere su questi banchi), ha detto che egli si meraviglia come io abbia potuto citare fra le cause di ritardo di alcuni lavori la tardata approvazione definitiva di alcuni studi.

Or bene io gli risponderò che le cause del ritardo delle approvazioni degli studi sono varie.

Spesse volte causa del ritardo sono le popolazioni stesse: quando vi sono due tracciati ciascuno dei quali presenta condizioni per potere essere accettabile, le popolazioni naturalmente si dividono a seconda dei diversi interessi per l'una o per l'altra linea, ed ambedue le parti fanno di tutto presso i loro rappresentanti onde il Governo si decida pel tracciato da esse propugnato e mandano in senso opposto petizioni dei Consigli provinciali e comunali.

Potrei citare una quantità di casi, in cui se veramente il Governo avesse voluto decidere subito prima di sentire i voti e i reclami delle popolazioni avrebbe fatto atto di Governo assoluto, non di un Governo che deve rispettare l'opinione pubblica. Questo è il motivo per cui talvolta si è ritardata l'approvazione di alcuni studi, e per cui qualche volta, anche approvati gli studi, si diede ordine di sospendere i lavori, onde esaminare i reclami venuti, e prendere una più matura e fondata decisione. Se è questo il motivo per cui io non sono trovato degno dall'onorevole Martire di sedere a questo posto, io me ne vanto.

L'onorevole Speciale ha citato fra gli altri il caso di Catania. Egli rammenterà, spero, come io mi sia molto adoperato per fare accettare quel tracciato. Venero in seguito dei reclami, e può farmi testimonianza egli stesso che, se io non avessi dato ascolto ai reclami, alle ragioni delle parti, invece di accontentare le popolazioni avrei fatto un atto contrario ai voti, ai bisogni, ed agli interessi delle medesime.

Io credo che la risoluzione finale abbia accontentata la maggioranza: il che non sarebbe avvenuto se la prima volta il Governo avesse dato retta alle rimozioni pervenutegli.

Mi recò poi molta sorpresa il sentire l'onorevole Speciale parlare della sospensione sulla linea di Siracusa, e da Catania a Palermo. Ciò si potrà spiegare facilmente con un fatto. Io cercai di spingere la compagnia ad attivare nel più breve termine possibile il tronco da Catania a Messina. Probabilmente, per accelerare i lavori si saranno richiamati dei lavoratori che si trovavano sul tronco da Siracusa a Catania per impiegarsi a compiere più celeremente il tronco da Catania a Messina che è fra le linee principali e più urgenti; ecco il motivo probabile della supposta sospensione.

L'onorevole Martire poi fa le grandi meraviglie per aver io dichiarato in seno alla Commissione, che la linea da Messina a Catania sarebbe attivata fra pochi giorni, mentre non lo sarà. Mi permetterà l'onorevole Martire che prima rettifichi quanto egli ha detto.

In quella occasione asserii non già che il tronco si sarebbe aperto fra pochi giorni, ma bensì in brevissimo tempo. E non poteva dire altrimenti, poichè quando bisogna lottare con difficoltà di molte specie è impossibile prevedere il giorno preciso in cui può essere aperta una linea.

Io mantengo ancora che in brevissimo tempo la linea da Messina a Catania sarà aperta.

Mi resta a rispondere all'onorevole Calvino.

Egli mi ha già reso testimonianza che mi sono occupato della questione della ferrovia da Palermo a Trapani e Marsala.

Da ragguagli recentissimi risulta che gli studi di campagna sono molto innanzi e potranno essere ultimati nel mese di maggio. Ma, come egli sa benissimo, anche qui c'è una grande incertezza nel tracciato. È necessario che questa questione sia esaminata ponderatamente.

Si fanno studi su due tracciati diversi contemporaneamente, e questi tracciati hanno entrambi quasi comune la linea da Palermo sino a Castellamare, salvo alcune piccole varianti, se cioè debba tenersi la strada più vicina al mare, o più vicina alla montagna, ma fino a Castellamare non ci sono incertezze. Da Castellamare a Marsala ci sono due linee affatto diverse. L'una che per Fragnese supera la portella di Baida e di là per sotto San Marco e la falda a meriggio del monte San Giuliano si spinge a Trapani e quindi a Marsala. La seconda alquanto più lunga che sale lungo il fiume Freddo, discende lungo il Belligero sino a Mazzara per andare a Trapani passando in prima per Marsala.

Vi sono molte ragioni tecniche e commerciali che potrebbero far cadere la scelta piuttosto sopra una che sopra l'altra linea; ma intanto a primo aspetto sembrerebbe che la linea lunga ma più interna e che serve a moltissime popolazioni sia quella da preferirsi.

Può esser certo l'onorevole Calvino che io mi preoccupo della soluzione delle varie particolarità di questa questione, e spero di essere in misura quanto prima di prendere una determinazione, che desidero possa essere conforme ai suoi desiderii. Ma ora non ho per anco tutti i documenti per decidere la controversia, in quanto che la soluzione dipende non solamente dai rapporti tecnici che mi saranno fatti, ma anche dai concorsi che saranno disposte a dare le città ed i paesi interessati.

L'onorevole Martire si fece meraviglia che in altre occasioni io abbia indicato circostanze attenuanti, che militano a favore della società. Ma, signori, a me non è lecito partire da un'idea preconcepita per parlar sem-

pre a carico delle società; io debbo dire la verità quale mi appare e mi risulta. Credo di non aver difeso in ogni caso le società, e sempre, anche quando qualche accusa fondata veniva loro fatta. A me pare di aver dato prove di rigore verso le società, e di essere stato severo allorchè io aveva il dovere di esserlo; ma quando poi vengono accusate a torto, prendo imparzialmente le loro difese, appunto per poter esercitare più autorità nei rapporti che ho con loro. Del resto, noi abbiamo bastanti mali da curare, per non aggiungervi ancora quelli immaginari; io credo che fra i mali che hanno origine dall'immaginazione, ma che non sono i meno deplorabili, dobbiamo contar quello con cui si cerca d'infondere la sfiducia nelle popolazioni, e quindi s'impedisce di raggiungere il risultato che tutti vogliamo, cioè che sieno appagati i loro desiderii ed i loro interessi economici e politici. Io sono persuaso che valga meglio il procedere col mezzo della conciliazione, avendo sempre di mira che idee preconcepite non debbano influire nelle proprie deliberazioni, ma che, all'opposto, deve sempre aversi in mente l'interesse dello Stato e delle popolazioni, e questo non si può certo ottenere col mostrarsi esageratamente ed ingiustamente duri colle società, quando le circostanze sono eccezionali.

Mi rimarrebbe un'altra parola a dire. L'onorevole Avitabile asseriva che le popolazioni della parte settentrionale della Basilicata vedevano già una linea quasi terminata, la quale poi si abbandonava per sostituirvi la linea di Potenza. Ora io non voglio ritornare su questa discussione, che fu già ampiamente dibattuta nella passata Legislatura quando si sostituì alla linea di Conza quella di Benevento; solo colgo quest'occasione per ripetere che noi allora non abbiamo inteso di sostituire la linea da Contursi a Potenza alla linea di Conza, ma a questa ultima abbiamo sostituita la linea di Benevento, la quale non ha nulla che fare per lo scopo cui si tende colla linea da Potenza a Contursi. Ed io posso assicurare l'onorevole mio amico Cortese, che la linea da Eboli-Contursi a Potenza, come è stato già indicato nella mia relazione sul riordinamento del sistema delle ferrovie italiane, e nella relazione dell'onorevole Correnti, e che deve attraversare la Basilicata onde congiungere Napoli colle Calabrie, è considerata come una linea di primo ordine; e quindi egli può essere certo che nè io nè alcun ministro mio successore potremo mai perdere di vista questa comunicazione così importante.

CADOLINI. Io certo non sono tra gli ammiratori della abilità dell'onorevole ministro, ma un'abilità singolarissima debbo però riconoscere in lui, ed è quella di sottrarsi alle questioni che gli si fanno. Quando io recentemente ebbi occasione di rivolgergli parecchie interpellanze, egli mi rispose presentando sette progetti di legge, come se i medesimi avessero rapporto ed implicassero una risposta a quanto gli aveva chiesto,

mentre una sola delle leggi da lui presentate, cioè quella che riguarda le strade in Sicilia, rispondeva alle mie interpellanze, lasciando così insolute le altre questioni. Io non volli più insistere, per non istancare la Camera, e così egli non rispose quasi a veruna delle questioni più gravi che io gli aveva fatte. Oggi egli con questa sua singolare abilità, cerca di fare altrettanto, cerca di sottrarsi ad alcune delle questioni più importanti che gli sono state mosse. Egli dice che noi dobbiamo restringere la questione al progetto che ci sta davanti, che non dobbiamo trattare la questione generale della compagnia, perchè avremo altre occasioni per farlo; ma quando sarà che noi risolveremo queste questioni, se non lo facciamo nel momento in cui abbiamo dinanzi a noi un progetto di legge il quale tende a concedere delle agevolazioni alla compagnia delle ferrovie calabro-sicule? Non è forse questo il momento in cui dobbiamo domandare al signor ministro, se la compagnia sia in grado di adempiere ai suoi impegni?

Se oggi non si trattasse di questo progetto di legge comprendo benissimo che il ministro non si troverebbe in debito di dare questi ragguagli come forse noi ci crederemmo dispensati dal chiederli; ma oggi che siamo chiamati ad accordare un nuovo favore alla compagnia non abbiamo noi il diritto, anzi il dovere di domandare al signor ministro se crede che la compagnia sia in grado di adempiere ai suoi impegni? Dobbiamo noi aspettare un'altra volta per sentirci dire dal signor Jacini: voi avete votata la legge, adesso non possiamo più tornare indietro?

Il ministro fu poi specialmente interrogato da me in altra occasione, e quest'oggi da altri colleghi intorno alle ragioni, per le quali l'esecuzione di certe strade ferrate vien così notevolmente ritardata, ed egli si difese con questo vieto argomento delle popolazioni le quali intralciano l'esecuzione delle ferrovie con esigenze ispirate ad interessi locali.

Ma questa scusa non prova altro se non che voi non avete un concetto delle ferrovie che si devono fare.

Come mai mi venite a parlare del progetto da Palermo, Trapani e Marsala passando per Mazzara? Ma voi dimenticate persino la legge che vi concede il diritto d'imporre alla compagnia di costruire non altro che una ferrovia da Palermo a Trapani e Marsala; l'articolo che stabilisce questa condizione esclude interamente l'idea di una strada più lunga la quale da Palermo vada per Mazzara a Marsala e Trapani.

Questo, io dico, dimostra che voi non avete un concetto delle linee che dovete fare, come pure lo dimostrò il ministro quando, rimproverato da me perchè la ferrovia da Lecce ad Otranto non era fatta, egli mi rispose quasi credendo di poter esser trionfante: ma l'onorevole preopinante saprà quante e quali questioni nasceranno per quel tracciato fra i comuni di Maglie, di Martano, ecc. Io so che nasceranno tutte queste questioni,

ma io so eziandio che il ministro non seppe mai risolverle; e perchè? Perchè egli volle badare a certe raccomandazioni di certi deputati, a certe predilezioni, a certe simpatie.

Il ministro aveva davanti a sé un principio che era indiscutibile, ed al quale doveva ispirarsi nel determinare quel tracciato, ed era di fare la linea più diretta per Otranto; invece pare che il ministro non si sia tenuto a questo sistema; mentre se egli avesse ciò fatto, avrebbe potuto giustificarsi sempre davanti alla Camera col dire: io sto colle linee più brevi, poichè, fra le altre cose, impegnano il Governo a minori garanzie. Io altre volte ebbi occasione di far notare alla Camera quale sia una delle precipue cause dei ritardi nell'esecuzione delle ferrovie; e quando io feci cenno a questa causa, l'onorevole ministro, valendosi di quella sua speciale, e, credo, unica abilità che egli ha, di sottrarsi alle quistioni, l'onorevole ministro non rispose.

**PRESIDENTE.** Perdoni l'onorevole Cadolini. La prego a parlare con calma, poichè mi pare che le sfuggano parole che forse sono al di là della sua intenzione.

**CADOLINI.** Mi concederà l'onorevole presidente che, quanto all'apprezzamento dell'abilità del ministro, un deputato possa avere ampia libertà.

Quella causa adunque, a cui io accennai, è che il Consiglio superiore tiene nelle sue mani i progetti per mesi e mesi, e qualche volta rimanda i progetti col pretesto di domandare chiarimenti, di domandare lo studio di qualche variante, per acquistar tempo, e perchè non può, o non ha agio d'esaminarli ed approvarli.

Questo accade, ed il ministro non mi può contraddire, perchè nella relazione, che io citai un'altra volta, dell'onorevole Possenti, che è ispettore del Genio civile, e che fa parte del Consiglio superiore, e dinanzi alla cui autorità certo l'onorevole ministro non può a meno d'inchinarsi, perchè la invoca sempre nelle sue relazioni sui progetti di legge, in quella relazione dell'onorevole Possenti si deplora che il Consiglio superiore dei lavori pubblici abbia tenuto più volte questo sistema, cioè di non approvare sollecitamente i progetti, ed anzi, per mostrare che esso faceva qualche cosa, di rimandarli chiedendo schiarimenti per guadagnare tempo e perchè intanto stava ultimando altri lavori che aveva sul tavolo.

L'onorevole ministro in quell'occasione non rispose, ed oggi per legittimare i ritardi nelle costruzioni delle ferrovie, egli cita solo il fatto degl'incagli creati dall'opinione pubblica, ma non cita punto quelli del Consiglio superiore.

Si noti che la convenzione fatta colla compagnia delle ferrovie calabro-sicule, dice che la diramazione di Cosenza dovrà essere ultimata per il 1° luglio 1866. Ora voi avete udito dall'onorevole ministro l'annuncio che l'unico studio che non è ancora approvato, è quello della diramazione di Cosenza. Ma come noi dobbiamo approvare un progetto di legge che riguarda la com-

pagnia delle calabro-sicule, se non ci dite oggi che cosa farà questa compagnia? Che cosa possiamo sperare sulla sua esattezza nell'adempimento degli obblighi da essa assunti? Ma ci dica il ministro, quando egli crede che queste linee potranno essere finite. Certo è che egli può farsi bel giuoco delle condizioni del credito pubblico, perocchè, come egli dice, le società vivono del credito dello Stato, il che è pur troppo vero specialmente in conseguenza delle teorie che egli stesso ha sostenute e riuscì a far prevalere in altre occasioni quando a queste compagnie si volle accordare una facoltà troppo larga di emettere obbligazioni. Se le compagnie fossero state obbligate a costituirsi con capitali in azioni più considerevoli, accordando loro, entro limiti più ristretti, la facoltà di emettere obbligazioni, le compagnie stesse non sarebbero condannate a vivere esclusivamente del credito dello Stato, ma vivrebbero anche di un credito tutto loro proprio.

Io pertanto vorrei che il ministro ci dicesse qualche cosa di più intorno alla durata dei ritardi delle compagnie nell'adempire agli obblighi assunti. Io vorrei che l'onorevole ministro non si limitasse a farci sperare l'esecuzione dei contratti dall'andamento futuro della politica nazionale e dalle condizioni delle nostre finanze.

Se noi dobbiamo attendere le risoluzioni di tutte le quistioni politiche per vedere costrutti certi tronchi di strada ferrata che il ministro stesso ammette che dovrebbero essere fin da questo momento finiti, noi possiamo disperare di vederli finiti. Giacchè quando egli dice che non si poteva incominciare sopra punti intermedi la linea del Ionio perchè era meglio invece far partire la costruzione dai punti, dove sussistesse un porto importante o dove già affluiva il corso di un'altra strada ferrata, egli venne a dimostrarci all'evidenza come almeno il tronco che parte da Reggio per andare verso Potenza, come l'altro che parte da Taranto verso le foci del Basento dovrebbero già a quest'ora dopo quattro anni, essere aperti per una certa lunghezza, mentre nulla fu fatto.

Io quindi spero che l'onorevole ministro voglia pensare a darci schiarimento in proposito, e soprattutto egli voglia mettere rimedio a quel disordine nell'approvazione dei progetti che io già ebbi a deplorare tante volte e che fu sempre una delle principali cause, per cui le opere furono ritardate.

Ricordo benissimo come il ponte sul Po presso Pavia si incominciò assai tardi, perchè il relativo progetto non veniva mai approvato, e non finirei sì presto se volessi citare tutti gli altri fatti di questo genere a me noti in cui i progetti non vennero in tempo approvati e stettero cinque o sei mesi di seguito negli uffici del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Io spero che l'onorevole ministro non vorrà porre in dimenticanza questi modesti ricordi che io gli ho

presentati, e mi riserbo poi di vedere e giudicare i frutti del suo operato.

**DAMIANI.** Io unisco questa volta i miei eccitamenti a quelli fatti dall'onorevole Calvino a tutti i ministri che si succedero dall'onorevole Peruzzi all'onorevole Jacini in ordine all'esecuzione del tronco ferroviario da Palermo a Marsala; ringrazio ancora la Commissione che ha voluto ricordare gl'impegni presi dal Governo nella convenzione del 9 luglio 1863; poi anzitutto manifesto la mia riconoscenza all'onorevole Cadolini, perchè in questa occasione, come nella tornata dell'11 aprile 1865, ha voluto ricordare questo tronco ferroviario che è il compimento della rete arteriale delle nostre ferrate.

Il signor ministro anche questa volta accennò alle contestazioni sul tracciato, al vincolo del concorso offerto da quei comuni e da quelle provincie, ma egli avrebbe potuto contentarsi di manifestare soltanto che i lavori preparatisi non sono ancora terminati e che conviene attenderne l'esito. Mi duole non dividere la opinione dell'onorevole Cadolini sul tracciato da preferirsi, prima di tutto perchè so che esso non è quello che preferiscono quelle popolazioni, e poi perchè so che non è quello a cui si riferisce il concorso di quei comuni e di quelle provincie.

Ma queste sono tutte cose che il signor ministro liquiderà fra poco, quando non vi saranno più contestazioni sul tracciato, quando saprà quale preferire su quelli che si presenteranno.

Conchiudo dunque col pregare il signor ministro a volere attendere alle promesse che da cinque anni si sono fatte, tante volte provocate, dall'onorevole Calvino e, mi piace anche di ricordarlo, dall'onorevole Fabrizi, allorchè era deputato del principale collegio di quella provincia.

**PRESIDENTE.** Il deputato Martire ha la parola.

**MARTIRE.** Io aveva chiesta la parola unicamente per osservare all'onorevole ministro quelle stesse cose che prima di me ha poste innanzi l'onorevole Cadolini; cioè che per il tracciato dal Ionio a Cosenza siamo alla vigilia del giorno in cui la strada avrebbe dovuto esercitarsi ed ancora i progetti d'arte, o non sono stati presentati dalla società, o non sono stati approvati dal Ministero.

Per la qual cosa l'onorevole ministro dei lavori pubblici non si meraviglierà più, almeno me l'auguro, se io adoperai parole un poco severe a suo riguardo, quando dopo tre anni, ancora si discute sul tracciato di questa linea che avrebbe dovuto essere terminata.

Ma l'onorevole ministro non ha risposto a tutte le preghiere che io gli rivolgeva. Io volevo sapere se si fosse costituito il capitale sociale delle calabro-sicule in conformità dell'articolo 18 dello stipulato: se si fossero spesi i 100 milioni che dovevano fra due mesi, dopo l'approvazione della legge, venire dal solo fondo delle azioni: domandava inoltre quali intendimenti egli

avesse a riguardo della legge del 1863. Ed in aspettativa sempre di queste dichiarazioni dell'onorevole ministro mi riservo di associarmi a qualcuno degli ordini del giorno che saranno presentati, o di presentarne uno io stesso.

**MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI.** Domando la parola.

L'onorevole Cadolini osservava che io ho l'abitudine (che egli chiamava abilità) di schivare sempre le questioni. Io gli farò osservare che ogniqualvolta vennero in discussione argomenti di ferrovie, allora e quasi sempre, tante opinioni si manifestarono così diverse e così contraddittorie che il voler rispondere a tutte punto per punto non sarebbe sempre possibile, ed è l'impossibilità di tener dietro a questa molteplicità di idee che egli interpreta come abilità, mentre è impossibile nella mia mente di comprendere in così breve spazio di tempo tante cose disparate. Mi sembra però che all'onorevole Cadolini, il quale ha l'abitudine di farmi i suoi modesti ricordi, io, se la memoria non mi falla, abbia sempre risposto a tono.

L'onorevole Cadolini parte da idee, da punti così diversi dal mio modo di vedere, che non potremo mai convenire e trovarci d'accordo.

Per esempio, egli sostiene come massima costante che quando in un progetto di legge sono indicati due punti estremi che devono essere toccati, si debba andare per la linea retta. Per certo ammetto anch'io che quando si tratta di grandi comunicazioni arteriali, la linea retta deve avere la preferenza, ma quando si tratta di linee le quali hanno un carattere d'interesse locale, io non sono dell'avviso dell'onorevole Cadolini, e propendo per la linea che serve meglio ai bisogni economici delle popolazioni, e sotto questo rispetto mi presto assai volentieri a sentire tutte le ragioni, che si dicono ed in pro e contro dei diversi tracciati affinché la risoluzione finale da prendersi sia quella che non debba poi far nascere inconvenienti.

L'onorevole Cadolini vorrebbe che il Governo fosse vincolato a procedere direttamente e per la linea più breve da Palermo a Trapani e Marsala.

**CADOLINI.** C'è la legge.

**MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI.** C'è la legge, va benissimo; ma essa non designa che i punti estremi e credo che sarebbe andar contro lo spirito e lo scopo della legge quando invece di soddisfare al maggior numero di interessi, si sacrificassero le legittime aspirazioni delle popolazioni all'idea astratta di andare per la linea diretta e direi quasi geometrica. È dovere del Governo di studiare sotto ogni aspetto la questione della maggiore utilità pratica della ferrovia che la legge ha accordato a quelle provincie.

Potendosi perciò passare tanto da Marsala, per rivolgersi a Trapani, come andare direttamente a Trapani, per poi procedere a Marsala, non è il caso oggi di discutere questa questione che non potrà mai essere definita, se non quando siano conosciuti i risul-

tati degli studi tecnici che si fanno appunto per apprezzare le difficoltà materiali, e le vere convenienze dell'uno o dell'altro andamento.

Ma qui mi occorre di rimarcare che mentre l'onorevole Cadolini sostenne che si dovrebbe andare direttamente e per la linea più breve, l'onorevole Damiani ha osservato che una risoluzione che adottasse quel tracciato sarebbe opposta al voto della maggioranza delle popolazioni, e fors'anche sarebbe contrariata dalla possibilità della sua esecuzione. Fino adesso infatti quasi tutti i concorsi dei comuni e della provincia sono stati vincolati alla costruzione della linea più lunga, e non per l'altra.

Vede adunque l'onorevole Cadolini che se le mie opinioni differiscono dalle sue, anche malgrado i suoi modesti ricordi, egli è per buone ragioni, che a mio avviso non furono ancora contraddette con altre più buone. Io mantengo pertanto le mie finchè le credo più accette e conformi agli interessi delle popolazioni.

Egli si è lamentato ancora una volta del Consiglio superiore dei lavori pubblici pei ritardi che frappone nell'approvazione dei progetti; egli citò anche il rapporto dell'onorevole Possenti, nel quale si parla di alcuni ritardi avvenuti. Io già ebbi altra volta a fare una dichiarazione a questo proposito, e sono ora in debito di ripeterla. O egli parla del tempo passato o dell'epoca presente. Nei tempi passati può essere avvenuto, che contemporaneamente fosse presentata al Consiglio superiore dei lavori pubblici una grande quantità di progetti e che perciò ne venisse la materiale impossibilità di poterli subito esaminare. E si è infatti verificato un ingombro di lavoro nel 1863 e nel 1864, quando dovevansi eseguire le concessioni delle reti più importanti. Ora invece la maggior parte dei progetti essendo stati approvati, ed essendo le soluzioni avvenute, non ci sono più ritardi a meno che non siano cagionate da circostanze imperiose. Avviene alcuna volta che un progetto si rimanda onde essere riformato.

Signori, le opere una volta costrutte non si possono più mutare, non vi ha rimedio possibile; conseguentemente, è mio convincimento che tutto il tempo impiegato nello studiar bene un progetto e nel fare che raggiunga tutti i buoni requisiti possibili, non è tempo perduto ma tempo guadagnato, perchè si ottiene l'attuazione dell'opera assai più presto e si raggiunge assai meglio lo scopo economico del progetto medesimo.

Può dunque avvenire, lo ripeto, che anche al giorno d'oggi qualche progetto sia rimandato perchè incompleto ed inesatto in alcune particolarità, od anche perchè sia migliorato o mutato l'ordinamento dell'opera, secondo i suggerimenti degli uomini provetti ed esperti, che seggono nel Consiglio superiore: ma la perdita di tempo che ne consegue è utile all'opera stessa, ed allo scopo che si ha in mira di ottenere.

Si meravigliò l'onorevole Cadolini, e con lui l'onorevole Martire che un tratto di ferrovia, il quale do

vrebbe già essere aperto, non sia ancora stato approvato definitivamente.

Prima di tutto osservo ad entrambi che non si tratta di tutta la diramazione da Cosenza, ma solamente dell'ultima parte di cui fu tenuta in sospenso l'approvazione per ordinare lo studio di una variante dai Consigli provinciali, e dai comuni i più popolosi reclamate. Essi poi non devono farsi meraviglia di questo, perchè vi sono delle linee quasi ultimate nelle parti le più difficili, e per alcuni brevi tratti ancora rimane a determinarsi se nell'interesse economico e locale convenga scegliere un tracciato piuttosto che un altro: e ciò avviene specialmente in prossimità ai centri importanti di popolazione.

L'onorevole Martire mi domandava se il capitale in azione delle calabro-sicule era stato coperto. Posso rispondergli che è stato coperto, imperocchè una parte toccò agli antichi azionisti della *Vittorio Emanuele* e linee annesse, ed un'altra fu assunta dagli appaltatori dei lavori delle calabro-sicule, i quali in pagamento hanno ricevuto azioni al pari: per conseguenza rimase coperto fino alla concorrenza dei 100 milioni secondo la legge, senza che sia stato emesso sulla piazza come si suole.

In conseguenza anche questo rimane adempiuto. Il numero poi delle obbligazioni che le calabro-sicule possono ancora emettere per compiere tutto il capitale necessario è rilevante, perchè ne hanno finora emesse pochissime, e questo appunto fornisce la prova, che, rinata la fiducia, qualora le condizioni generali del credito si rimettano, queste obbligazioni saranno emesse a condizioni convenienti, e la società potrà facilmente avere i mezzi di proseguire i lavori.

Ora alla domanda, se la società delle calabro-sicule potrà continuare senza ulteriori provvedimenti, io dirò: non sono profeta, ma fin d'ora potrei rispondere che qualora rimanessero in permanenza i corsi del listino della Borsa, qual è arrivato da Parigi in questi giorni, certamente non vi sarebbe speranza di veder rinascere quella confidenza che è indispensabile perchè la società trovi i denari con cui procedere alacramente nei lavori.

Ma si domanda che cosa farete quando continui la sfiducia. Io non voglio credere che il valore dei titoli della società si manterranno lungamente al saggio a cui si trovano attualmente ridotti, e spero che miglioreranno le condizioni del credito, e la società stessa potrà emettere le obbligazioni ad un prezzo conveniente, se no sarà il caso, quando ciò non avvenga, di determinare allora quali provvedimenti veramente radicali si avranno a prendere.

Noi ci troviamo in una condizione affatto eccezionale. È già molto che ci si offra il modo di provvedere all'andamento attuale dei lavori. Noi possiamo calcolare sulla erogazione del danaro derivante dallo svincolo della rendita in virtù del presente progetto di legge,

possiamo calcolare sul prezzo di rendita della linea *Vittorio Emanuele* sezione del Rodano, poichè si sa che per essere assunta dal Governo francese, quantunque non ci siano ancora i documenti ufficiali di una vendita già stipulata, per questo ci sarà un'altra somma disponibile. Approvandosi questa legge è da sperarsi che crescendo il credito della società, le sarà facile di far più facilmente qualche debito plateale onde procedere attraverso a questo periodo funestissimo di crisi finanziaria. In riserva vi è qualche altra facilitazione già escogitata dal Governo la quale io vi sottoporro se sarà il caso di farlo. Il seguito dipenderà dalla situazione delle cose, ed io non essendo profeta non posso predirlo. Intanto con questo progetto noi provvediamo ai bisogni del presente, e non pregiudichiamo per nulla ciò che si potrà fare in un più o meno prossimo avvenire.

**CIVININI.** A questo punto della discussione mi resta veramente poco da aggiungere, principalmente dopo le cose opportunamente dette dall'onorevole mio amico politico e personale Cadolini. Io ho chiesto la parola, allorchè ho sentito il ministro dei lavori pubblici dichiarare che, ogni qualvolta si fece una discussione simile a questa nella Camera, si sentirono lamenti esagerati, ciascuno manifestò idee diverse e contraddittorie; cosicchè il ministro, con tutta la buona volontà, si trovò qualche volta nella impossibilità di scegliere, fra due partiti diversi, quello che sembrava migliore. Io credo che tutte queste idee contraddittorie non ci siano realmente. Ed anche oggi mi pare che non si sia manifestato il contrasto d'idee tanto differenti, quanto l'onorevole ministro ha voluto dimostrare, confutando i suoi avversari.

La questione che si era mossa da questi banchi mi pare molto semplice e chiara. Si tratta di sapere se chiamati noi a votare questa convenzione, possiamo in qualche maniera, non dirò essere sicuri, ma ragionevolmente sperare che questa strada debba essere eseguita.

L'onorevole ministro dice, che le condizioni del credito pubblico sono tali, che non è possibile sapere quando la posizione della società calabro-sicula potrà migliorare.

Io non saprei ammettere che sia realmente esatto che le condizioni infelicissime della calabro-sicula dipendano soltanto dalla depressione dei nostri valori sulle piazze europee.

Io credo che questa infelicità della calabro-sicula risalga fino all'origine della società stessa, e dipenda da cagioni proprie di lei e della sua costituzione. Quindi la risposta del signor Jacini in questa parte non mi soddisfa affatto; e credo, che, quand'anche noi avessimo i fondi a prezzo molto alto, i fondi della calabro-sicula sarebbero molto bassi.

Ho anche preso la parola, perchè io in questa questione sono perfettamente imparziale; io non appar-

tengo a quelle provincie che hanno bisogno di strade ferrate; il mio collegio ha la fortuna di avere la locomotiva che ci passa otto volte o più al giorno; e quindi non ho nessuna particolare predilezione, nessun interesse speciale in materia di ferrovie. E perciò credo di trovarmi in condizione molto favorevole per far notare il lato più importante della questione, che è, a mio credere, il lato politico.

Il signor ministro dei lavori pubblici ha dato ai suoi oppositori risposte che io non voglio punto e non posso giudicare dal lato tecnico. Ma mi sembra che il signor ministro dei lavori pubblici non sia punto persuaso di una gran verità, che, cioè, fare le strade ferrate è anzitutto adempiere ad un supremo bisogno politico. Il ministro dei lavori pubblici, il quale dovrebbe sentire ch'egli ha una missione supremamente civilizzatrice ed unificatrice, quando è che si ricorda delle provincie meridionali? Egli se ne ricorda per mandarci l'ingegnere Possenti, di cui sentii or ora parlare dal mio amico Cadolini; il cavaliere Possenti che è una delle autorità indiscutibili per il signor ministro Jacini, credette fare opera saggia e prudente pubblicando un libro, il quale (non adopererò una frase che non sia parlamentare) con una leggierezza estrema, vituperava uomini e cose di quelle provincie; ed il signor ministro dei lavori pubblici, con una lettera stampata in testa al volume, assume ufficialmente la responsabilità di quello scritto, autorizzandone la pubblicazione, e in qualche maniera aggiunge la sua firma agli sconvenientissimi giudizi che il signor ingegnere Possenti ha pronunziato sulla Sicilia. (Bravo! *a sinistra*)

Quando si consideri la cosa da questo punto di vista, io non so se si possa ridurre una discussione di questa natura ad una disputa tecnica sul tracciato della strada di ferro fra Palermo e Marsala.

In verità io non esito a dire che al signor ministro dei lavori pubblici manca il concetto fondamentale, il concetto ispiratore dell'alto suo ufficio.

Mi pare che l'onorevole Jacini non capisca che proprio egli e il suo collega dell'istruzione pubblica (col quale domani avrò pure forse una piccola discussione) debbono essere nel Governo i veri propagatori della civiltà. Gli altri ministri governano il presente; questi debbono preparare e creare l'avvenire. Ma non si crea l'avvenire, mandando dei delegati nelle provincie, i quali non veggono niente, o veggono male; e poi per insipienza o malizia calunniano il paese. (Bravo! Bene! *a sinistra*)

Io, quando ho sentito gli onorevoli miei colleghi ed amici Marolda-Petilli e Botta proporre il loro ordine del giorno col quale s'invita l'onorevole signor Jacini a studiare i modi per l'esecuzione certa e pronta di queste nuove linee affidate alla calabro-sicula, mi sono con dolore risoluto di non votarlo. E ne ho una ragione semplicissima. Inviteremo il ministro dei lavori pubblici a studiare? Ma, l'ha già detto benissimo il mio

amico Martire: il signor Jacini non studierà il modo di fare eseguire dalla compagnia calabro-sicula le linee che le sono affidate; studierà il modo di scusare la compagnia, e di difenderla dalle nostre giuste censure, quando essa, al solito, manchi ai suoi obblighi.

Quindi io voterò, sì, un ordine del giorno da chiunque proposto, ma purchè contenga espressamente una censura al ministro dei lavori pubblici. (Bravo! *a sinistra*)

**SPECIALE.** Mentre mi è dato affermare le sollecitudini dell'onorevole ministro in attivare i lavori della linea Messina-Catania, mi duole poi deplorare d'aver deluse le aspettative del mio paese per quanto concerneva la questione della traversata, per la quale non valsero le solenni proteste del municipio, delle associazioni operaie, ed i pareri dei più dotti cultori della scienza.

Eguale, non posso dividere le idee del signor ministro in quanto alle ragioni addotte per la sospensione dei lavori della linea Siracusa-Catania.

L'onorevole signor ministro crede che quelle opere vennero meno, perchè i lavoranti su quella linea furono impegnati sulla via di Messina. Or posso affermare all'onorevole ministro, che fu tratto in inganno quando gli si volle far credere questo, poichè mi ho veduto moltissime assicurazioni, che nell'ugual tempo in cui vennero meno i lavori della linea Siracusa, diminuivano d'assai quelli sul tronco Messina.

Io non so spiegarne le cause, nè voglio credere alle insinuazioni di fallimenti e peggio, che si susurrano intorno. Solo mi è debito far notare che i lavoratori della strada Siracusa-Catania sono scomparsi... senza poi accrescersi quelli addetti sulla linea di Messina. Ecco tutto. Ciò serve di norma all'onorevole ministro onde far sì, che questi lavori procedano con energia al loro compimento, mentre il paese vi aspira e vi si attiene come ad ultima ancora di salvezza in tante amare disillusioni.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Dall'ultimo rapporto che m'è pervenuto risulta che vi erano 8609 lavoratori su quella linea. (*Rumor a sinistra*) Vi sarà forse stato una specie di sciopero in questi ultimi momenti, ma sinora a me non n'è pervenuta notizia. Avviene molte volte che succedano degli scioperi, per aumenti di salario e patti diversi, ma questi durano solo due o tre giorni, e non c'è nemmeno il bisogno che sia informato il ministro di tali fatti per la loro poca importanza.

**CORTESE.** Io non intendo di entrare nelle discussioni estranee alla presente legge; ma non posso lasciar passare senza osservazione talune parole dette dall'onorevole Calvino. Egli diceva che domandava la ferrovia per la provincia di Trapani per una ragione opposta a quella da me addotta per domandarla per la Basilicata; e si esprimeva così: Cortese domanda la ferrovia, perchè nella Basilicata non ci sono strade

rotabili; io invece la domando, perchè nella provincia di Trapani le strade rotabili sono state fatte.

Io non vorrei che queste parole dell'onorevole Calvino potessero far credere aver io voluto dare un voto di biasimo alla mia provincia natale d'aver trascurato la costruzione delle strade. La provincia della Basilicata, come ogni altra, la quale è stata soggetta alla mala signoria dei Borboni, fu per lunghi anni intieramente negletta, e non è colpa sua se le strade non sono state fatte.

E posteriormente sia pel brigantaggio, sia per altre circostanze che è inutile rammentare, in quella provincia non si poterono costruire molte strade rotabili, abbenchè non fosse mancata una generosa iniziativa da parte di quelle nobili popolazioni. Ma io osservo all'onorevole Calvino, che non è sempre una buona ragione, perchè ci sono strade rotabili, che si debbano fare a preferenza le strade ferrate; si può ragionare anche in altro modo e dire: poichè non sono ancora fatte le strade ferrate, arterie a cui debbono metter capo tutte le altre vie, è naturale che si indugi a fare le strade rotabili per sapere, dove si possano congiungere colle ferrovie.

Quindi da questo lato io intendo di dichiarare quale sia stato il senso delle mie parole, affinchè non ci siano equivoci.

In quanto all'onorevole Avitabile, che deplorava essersi abbandonata la linea di Conza, io rispondo che la linea, di cui è discorso in questa legge, non è già stata proposta in luogo di quella di Conza. Sono due cose interamente diverse. Io non voglio entrare nella questione, se si facesse bene o male allora, ma questa legge non ha alcun rapporto con quella.

Sono poi lietissimo delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro in quanto all'importanza di questa linea, ed io ho tanta fede nella lealtà del suo carattere, che sono sicuro che ne promuoverà sollecitamente l'esecuzione.

Queste sue parole faranno un buonissimo effetto in quelle popolazioni, poichè esse acquisteranno la certezza di vedere presto eseguita questa linea, che recherà tanto bene a quella provincia che per benemerita ed affetto verso la gran patria comune non è a nessun'altra seconda.

**PRESIDENTE.** Vi sarebbero altri iscritti per parlare su questa legge, ma se la Camera lo crede, siccome è necessario procedere allo spoglio di due scrutinii sui progetti di legge, di cui abbiamo fatta la votazione, io proporrei a quest'ora, che è già avanzata, di rimandare questa discussione generale a domani. *(Sì! sì!)*

Frattanto debbo annunziare alla Camera che sono proposti alcuni emendamenti oltre l'ordine del giorno dell'onorevole Botta a cui ha fatto adesione l'onorevole Marolda.

Si legge l'emendamento dell'onorevole Tozzoli.

All'articolo 3 della Commissione aggiungere:

« Qualora nell'ulteriore sviluppo della rete delle ferrovie si riconoscesse la convenienza di eseguire la linea di Conza, la società delle calabro-sicule sarà in obbligo di cedere al Governo o alla società concessionaria di quella, mediante compensi, il diritto di passaggio e l'uso della stazione sul detto tronco Eboli-Contursi. »

**PRESIDENTE.** Annunzio alla Camera la domanda inviata al banco della Presidenza dall'onorevole Sanguinetti per una interpellanza da farsi al ministro della pubblica istruzione in questi termini:

« Si desidera interpellare il signor ministro della pubblica istruzione sopra alcune disposizioni del regolamento sulle scuole mezzane e secondarie approvato con decreto reale del 1° settembre 1865. »

*(Segue lo spoglio dello scrutinio che ebbe luogo pei due progetti di legge.)*

Risultamento della votazione sul progetto di legge portante abrogazione di disposizioni di un decreto della Luogotenenza di Sicilia relative alla guardia nazionale:

Presenti e votanti . . . . .	209
Maggioranza . . . . .	105
Favorevoli . . . . .	192
Contrari . . . . .	17

(La Camera approva.)

Risultamento della votazione sul progetto di legge relativo all'esecuzione di una lotteria d'immobili della duchessa Bevilacqua:

Presenti . . . . .	209
Votanti . . . . .	206
Maggioranza . . . . .	105
Voti favorevoli . . . . .	162
Contrari . . . . .	44
Si astennerò . . . . .	3

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 6.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Votazione per scrutinio segreto sui progetti di legge:

Contratto d'affitto del cantiere militare marittimo di San Rocco in Livorno;

Disposizioni concernenti il *Consorzio Nazionale*;

2° Seguito della discussione sul progetto di legge per la concessione della ferrovia Potenza-Contursi-Eboli;

3° Interpellanza del deputato Ercole relativa alla presentazione del bilancio e degli elenchi delle pensioni dell'Ordine mauriziano e degli altri Ordini cavalereschi.



Discussione dei progetti di legge:

- 4° Somministrazione gratuita del bronzo occorrente per la statua equestre del duca di Genova;
- 5° Revisione straordinaria delle liste elettorali politiche;
- 6° Modificazione alla legge 30 giugno 1861 sulla sanità marittima;
- 7° Interpellanza del deputato Civinini sui disordini

e sulla riapertura di alcuni seminari e sulla educazione religiosa delle pubbliche scuole;

8° Interpellanza del deputato Devincenzi intorno ai moti avvenuti in alcune Università del regno;

9° Svolgimento della proposta di legge del deputato Cancellieri per far cessare gli effetti dei procedimenti e delle condanne pei fatti contrari ai Governi esistenti in Italia prima della costituzione del regno italiano.

## TORNATA DEL 18 APRILE 1866

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO MARI.

**SOMMARIO.** *Comunicazione della domanda del procuratore generale di Napoli, per autorizzazione di proseguire un procedimento iniziato contro il deputato De Boni. = Risultamento delle votazioni per la nomina di commissari per l'inchiesta. = Seguito della discussione generale del progetto di legge per la concessione di una ferrovia da Potenza a Contursi ed Eboli, e per lo svincolo di cauzioni — Discorso del deputato Zaccheroni in difesa degli atti della Compagnia e suo appoggio alla proposta del deputato Botta in favore della costruzione delle ferrovie calabro-sicule — Domanda del deputato Marolda — Discorso del deputato Doda Federico contro il progetto — Incidente, durante il medesimo, sulla lettura, e stampa di pareri del Consiglio di Stato, sul quale parlano i deputati Lovito, La Porta, ed il ministro per l'interno — Voti motivati dei deputati De Cesare, Martire, Cortese, ed altri — Istanze del deputato De Riso, e osservazioni del deputato Speciale — Risposte dei ministri pei lavori pubblici, e per le finanze e del relatore La Porta in sostegno del progetto — Repliche dei deputati Comin, e Doda Federico — Chiusura della discussione generale — Proposizione d'ordine del giorno del deputato Sanguinetti ribattuta dal deputato Cadolini — Nuove spiegazioni del ministro pei lavori pubblici, e osservazioni del deputato Botta — Spiegazioni del deputato Civinini circa lo scopo della sua proposta — Rinvio della discussione a domani. = Interpellanza del deputato Torrigiani intorno alle oscillazioni sfavorevoli dei fondi pubblici — Risposta del ministro per le finanze — Osservazioni del deputato Comin.*

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

**MACCHI**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, che è approvato.

**BERTEA**, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

11,121. Vigna Carlo Vincenzo, cancelliere alla regia pretura di Chivasso, circondario di Torino propone che lo stipendio dei cancellieri sia conservato nelle proporzioni stabilite dall'antico ordinamento giudiziario; che le spese d'ufficio delle preture siano sopportate dai comuni componenti il mandamento; che i diritti di copie e di trasferte rimangano a favore dei

cancellieri; che finalmente sia aumentato lo stipendio dei vice-cancellieri.

11,122. La Giunta municipale di Chiari, provincia di Brescia, facendosi interprete dei desiderii di quella popolazione, dichiara di far piena e intera adesione alla proposta soppressione delle sotto-prefetture; ove però in via eccezionale alcune di queste fossero conservate, prega la Camera di prendere in considerazione le particolari condizioni di quella città e del circondario di cui essa è capoluogo.

11,123. La Giunta municipale di Stilo, provincia di Calabria Ulteriore I, domanda che si dia tosto mano