

## TORNATA DEL 25 GIUGNO 1868

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CONTÈ CAVALLI

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Rinnovamento dello squittinio segreto sopra tre disegni di legge, e loro approvazione, proclamata in seguito.* = *Istanza del presidente del Consiglio dei ministri sull'ordine del giorno.* = *Discussione del disegno di legge per la costruzione di un tronco di rettifica della strada nazionale sammitica* — *Opposizioni dei deputati Annoni e Melchiorre, e parole in appoggio, dei deputati Monti C., relatore, e Sebastiani* — *Dichiarazione del deputato Del Re* — *Osservazioni del ministro in sostegno del progetto, e sue dichiarazioni circa alcuni tronchi di ferrovie* — *È respinta la proposta sospensiva* — *Obbiezioni del deputato Lovito all'articolo 1, il quale è approvato con emendamenti del relatore e del ministro* — *Opposizioni del deputato Melchiorre al 2°* — *Emendamento del deputato Lovito, combattuto e rigettato* — *L'articolo 2 è approvato.* = *Incidente sulla discussione da farsi del progetto per l'affrancamento dei vincoli feudali nel Veneto, sul quale parlano il ministro di grazia e giustizia, ed i deputati Piccoli, Restelli e Pescatore* — *La discussione è rinviata.* = *Discussione del disegno di legge per l'aumento del servizio postale marittimo tra Brindisi e Alessandria d'Egitto* — *Osservazioni dei deputati Maurogò nato e Bembo* — *Spiegazioni e dichiarazioni del relatore D'Amico e del ministro pei lavori pubblici* — *Il voto motivato della Commissione, relativo al miglioramento di comunicazioni tra l'Oriente e l'Italia, è approvato* — *Istanza del deputato Costa Antonio, e risposta del ministro pei lavori pubblici* — *Gli articoli sono approvati.*

La seduta è aperta al tocco e un quarto.

BERTEA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, il quale è approvato.

CALVINO, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

12,228. La Giunta municipale d'Iglesias e le società operaie di quella città e d'Oristano (Sardegna), associandosi anche ad identica petizione della città di Cagliari, si rivolgono al Parlamento perchè sancisca la costruzione dei tronchi ferroviari, secondo la nuova convenzione, nella speranza di vedere ultimato il compimento della linea.

12,229. 58 cittadini di Vasto (Chieti) porgono lagnanze contro l'operato di quel sotto-prefetto, e chiedono che sia fatta un'inchiesta sopra i fatti da loro accennati.

### ATTI DIVERSI.

SERRA LUIGI. Pregherei la Presidenza della Camera di passare alla Commissione già nominata dal Parlamento, la quale sta studiando la nuova convenzione per i tronchi ferroviari della Sardegna, le petizioni portanti collettivamente il numero 12,228.

È inutile che io dica una parola intorno al concetto delle medesime, inquantochè or ora la Camera

ne ha già sentita la portata, e perciò rinnovo la preghiera di trasmetterle a quella Commissione.

PRESIDENTE. Il desiderio dell'onorevole richiedente è già stato esaudito, perchè, a termini del regolamento, questa petizione è già stata trasmessa alla Commissione da lui accennata.

SERRA LUIGI. Ringrazio il signor presidente.

PRESIDENTE. Per motivi di salute il deputato Di Blasio domanda un congedo di quaranta giorni; il deputato Rossi Alessandro di diciotto.

Per affari urgenti il deputato Fornaciari chiede un congedo di otto giorni; il deputato Tommasini di quattro.

(Cotesti congedi sono accordati.)

L'ordine del giorno reca il rinnovamento della votazione per scrutinio segreto sopra i progetti di legge:

Marchi e segni distintivi dei prodotti industriali;

Marchi e segni distintivi dei disegni e modelli di fabbrica;

Prefissione del termine pei ricorsi contro le decisioni della Corte dei conti in materia di pensioni.

Si procederà all'appello nominale.

(Seguono le votazioni.)

Si lasciano le urne aperte per i signori deputati che non abbiano ancora votato.

La parola spetta all'onorevole Garau sul sunto delle petizioni.

**GERAU.** Colla petizione che ho avuto l'onore di presentare questa mattina alcuni cittadini di Vasto si lagnano che qualche autorità del paese cerchi di esercitare pressione sugli elettori comunali nella circostanza che si ricostituisce lo sciolto Consiglio. Se i fatti sono come si espongono, sarebbe necessario che la Camera se ne occupasse in tempo, onde la tentata pressione non raggiunga il suo scopo.

Per questi motivi chiederei l'urgenza di questa petizione.

(È dichiarata urgente.)

**DI SAN DONATO.** Domando la parola per una mozione d'ordine.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al presidente del Consiglio.

**MENABREA, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri.** È portato all'ordine del giorno il seguito della discussione sul progetto di legge per la convalidazione di decreti relativi a spese maggiori sui bilanci dal 1860 al 1867. Si sovrerà la Camera che ieri si fece un dibattito assai lungo sul medesimo e si domandarono anche vari schiarimenti al ministro delle finanze. Ora, siccome egli è trattenuto in questo momento al Senato per sostenere la discussione della legge per una tassa sul macinato, così io pregherei la Camera di voler sospendere la discussione di questo progetto per maggiori spese e principiare quella di qualche altro disegno di legge.

#### DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UN TRONCO DELLA STRADA NAZIONALE SANNITICA.

**PRESIDENTE.** Per la ragione esposta dal signor presidente del Consiglio, si passerà alla discussione del disegno di legge portante la spesa per la costruzione di un tronco di rettifica della strada nazionale sannitica. (V. *Stampato*, n° 131)

Se ne darà lettura:

« Art. 1. È autorizzata la spesa di lire 150,000 da ripartirsi nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici degli anni 1869 e 1870 per la costruzione di un tronco di rettifica della strada nazionale sannitica, il quale partendo dal ponte Pecci e passando intorno Vinchiaturò, raggiunga la strada attuale presso il Riofratto.

« Quest' opera è dichiarata di pubblica utilità.

« Art. 2. Il tronco di strada ora esistente, compreso fra i punti suindicati, passerà, all'apertura del nuovo tratto, a carico della provincia di Campobasso. »

La discussione generale è aperta.

L'onorevole Annoni ha facoltà di parlare.

**ANNONI.** Sembrerà forse strano che io, deputato delle provincie settentrionali, sorga a parlare per una strada delle provincie della bassa Italia; ma credo mio dovere annunziare alla Camera come, circa due anni or sono, il ministro dei lavori pubblici, che allora era

l'onorevole Jacini, ricevesse un ricorso da San Giuliano contro questa innovazione, nel quale, mostravasi come questa strada fosse più lunga, e si portasse più vicina ai boschi sospetti e pericolosi, e di più fosse anche di una spesa assai maggiore di quella accennata nella perizia.

Il ministro Jacini, cui assieme a tre colleghi deputati della provincia ebbi l'onore di presentare la deputazione di San Giuliano, prendendo cognizione di questi fatti, trovò fosse il caso di ritirare la proposta, e dichiarò voler fare nuovamente studiare la controversia. Non so se questo nuovo esame abbia avuto luogo, ma faccio avvertire che l'onorevole Jacini aveva data questa disposizione.

D'altronde, nel momento attuale in cui i bisogni dell'erario sono tanti, non so come si voglia provvedere giusto ad un'unica strada per la quale non vi è una vera necessità, e nello stesso tempo come si voglia portar danno ad un comune, che fece appunto varie spese per la circostanza di avere il passaggio della via, come caffè, locande, trattorie, ecc. Si è fatta valere la circostanza che questa strada potrebbe evitare di far passare la ferrovia da Campobasso; ma siccome quella sarebbe una comunicazione internazionale per tutta l'Italia, non so come una strada carrozzabile possa supplire alla ferrovia, e questa dovrà col tempo effettuarsi, come già fu ordinato dal Parlamento, ed allora il comune di Vinchiaturò verrebbe ad essere in possesso di due vie, cioè una ferrata ed altra ordinaria, nazionale, carrozzabile; mentre, non facendo questa novità, resterebbe a San Giuliano la strada carrozzabile e a Vinchiaturò vi sarebbe in ogni modo la ferrovia.

Propongo quindi che si voglia aggiornare questa discussione.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Melchiorre.

**MELCHIORRE.** L'onorevole Annoni ricordando alcune circostanze relative a questa strada, ha richiamato alla mia mente alcuni fatti che meritano essere appresi, e seriamente valutati dalla Camera.

Egli è vero che un progetto di legge concernente una opera pubblica per la quale non occorre spendere che la somma di 150,000 lire meriterebbe che fosse votato senza osservazioni; ma due circostanze singolari hanno richiamata la mia attenzione, e credo che richiameranno ancora quella degli onorevoli rappresentanti.

Io notai che l'onorevole presidente del Consiglio nel fare la rassegna dei lavori che, secondo il suo senno, meritavano di essere dichiarati urgenti, e presto discussi dalla Camera prima che si prorogasse, essendo pronte le relazioni, vi comprendeva di preferenza questo progetto di legge per la costruzione di un tronco di rettifica della strada nazionale sannitica fra il ponte Pecci e Riofratto.

L'altra circostanza si è, che l'onorevole relatore della

Commissione erasi assunto il grave incarico di far la censura di una legge votata dal Parlamento e sancita dal sovrano.

Considerando il primo fatto, me ne è rivenuto alla mente un altro che riflette esclusivamente questo Vinchiaturò, paese che ha la magica virtù di conquistare il potere esecutivo. E ricordo, o signori, che innanzi alla Camera noi analizzammo un fatto scandaloso compiuto nel 1865 dal ministro di grazia e giustizia, che toglieva il capoluogo del mandamento a Baranello, e lo portava a Vinchiaturò prima che fosse pubblicata la legge del 2 aprile 1865 sull'unificazione legislativa, anticipando l'uso di quelle facoltà che la legge stessa gli aveva conferito sotto determinate condizioni e cautele, quando non ancora era divenuta nota, nè erasi promulgata. Simile interpellanza fu elevata da uno degli onorevoli componenti la Commissione; e, dietro prova e controprova, la Camera decise che la cosa meritava di essere nuovamente ponderata all'occasione della nuova circoscrizione giudiziaria.

Questa discussione sarà prossima se passerà subito il progetto di legge sul nuovo ordinamento e circoscrizione giudiziaria, presentato dall'onorevole De Filippo che attualmente regge il Ministero di grazia e giustizia; ed io sarò lieto se in quell'occasione mi sarà dato di richiamare nuovamente la Camera sopra questo fatto che riguarda Vinchiaturò. Oggi veggio con sorpresa che Vinchiaturò ha la forza di determinare l'onorevole presidente del Consiglio a dichiarare urgente, fra le urgenti leggi che debbono votarsi, la costruzione d'un tronco di strada, la quale deve incrociarsi con altre nazionali dentro l'abitato di Vinchiaturò.

Dunque, ho conchiuso, Vinchiaturò è un paese fortunato; inchiniamoci alla fortuna di Vinchiaturò, e discutiamo la legge che lo riguarda.

Ed è questa, o signori, la ragione per la quale io esco da un silenzio di circa due mesi per intrattenere brevemente la Camera di questo progetto di legge.

Io mi sarei guardato di muovere mezza parola, perchè si tratta d'un'opera pubblica nelle provincie meridionali, ove le opere pubbliche sono scarse, scarsissime, ove se ne dovrebbero costruire molte; ma quando straordinarie circostanze, come quelle che ho citate, si veggono accumulate sopra un paesello, bisogna vedere se quest'opera sia utile, ovvero se utilmente saranno spese le 150,000 lire che si dovranno erogare per la rettifica della strada nazionale sannitica.

L'onorevole relatore si fa a sostenere la ragionevolezza, e quindi l'urgenza dell'opera, osservando che il punto da cui deve cominciare la deviazione è celebre negli annali della storia per grassazioni, per omicidi e per rapine.

Mi diceva uno degli onorevoli rappresentanti della provincia di Campobasso che questa sia una spiritosa invenzione. Ed io debbo credere esatta questa asser-

zione, imperocchè l'onorevole relatore che è un uomo molto serio (io per tale lo considero e lo giudico) avrebbe dovuto indicarci gli annali ed i registri penali che lo abbiano istruito dei fatti criminosi che hanno reso celebre e pericoloso questo passaggio alpestre dell'Appennino. Quindi fino a che l'onorevole relatore della Commissione non ci dirà quale è lo storico da cui ha raccolto queste notizie, quali sieno i registri penali consultati, dai quali risulti essere divenuto quel luogo celebre per grassazioni, omicidi e rapine, io ho ragione di dubitare della esattezza dei suoi racconti, e questo dubbio non deve essere male interpretato da lui.

Qui si fanno le leggi; le leggi devono essere appoggiate ai fatti; i fatti che si discutono devono essere accertati. Assicuri adunque con documenti irrefragabili l'onorevole relatore che il punto da cui deve partire la deviazione di rettifica della strada sia quale egli lo dipinge, e allora noi gli daremo ragione, o almeno io sono disposto a dargliela. Ma un'altra osservazione io contrappongo ai fatti narrati e non giustificati dal relatore. Signori, sono 60 anni che si passa per questa via; dunque perchè adesso in questo momento si vuol fare questa rettifica e spendere 150 mila lire?

E fo un'altra ipotesi: immaginiamo che domani la società delle ferrovie meridionali, che ha l'obbligo di tracciare e costruire la strada ferrata che deve da Termoli portare per Campobasso a Napoli vi desse cominciamento in conformità della legge 14 maggio 1865, allora questa strada la quale vuole essere rettificata pel tratto di circa 13 chilometri, spendendosi 150,000 lire, sarebbe inutile per lo Stato, imperocchè sarebbe una strada la quale dovrebbe essere abbandonata alla provincia, per uno degli articoli della legge dei lavori pubblici pubblicata nel 20 marzo 1865 (allegato F). Dunque questa rettifica se fosse di tale imperiosa urgenza, non si sarebbe atteso sin'oggi per farsi, o almeno il Governo italiano sarebbe stato più sollecito di farla; se si facesse adesso nel momento in cui deve essere costrutta una ferrovia pegli stessi luoghi per i quali transitar deve la rettifica di che è questione, questa rettifica diverrebbe inutile, e inutilmente si spenderebbero 150 mila lire oltre le imprevedute.

L'obbiezione che potrebbe fare l'onorevole relatore della Commissione, che è studiosissimo dei lavori pubblici, si è che questa rettifica togliendo di mezzo il passaggio d'una delle giogaie dell'Appennino, darebbe alla strada i caratteri delle strade provinciali, ossia la strada di che trattasi da nazionale diverrebbe provinciale.

Ma, poichè la legge de' lavori pubblici parla del passaggio delle giogaie de' monti più elevati, ne quali transitano le strade rotabili, e nel caso di che è esame si hanno vette di monti molto più elevati, quali sarebbero gli Appennini degli Abruzzi che non sono certo quelli del Sannio, è giusto concludere che questo

tratto di strada, ancorchè fosse costrutta la ferrovia, sarebbe tuttavia a carico dello Stato, non potendosi dichiarare provinciale.

Se si vuole poi riflettere che gli stessi studi tecnici intorno ad essa, a confessione del relatore, non sono stati compilati con esattezza, per modo che non si è assodato il montare dei prezzi che debbono costare i materiali occorrenti alla costruzione dell'opera, perchè tanta fretta, tanta sollecitudine per Vinchiaturò, quando neppure il progetto d'arte di questa rettifica tanto desiderata è stato giudicato regolare dall'onorevole relatore che di queste cose, credo, sia molto intelligente? Udite le sue parole:

« In virtù delle cose tutte esposte, la vostra Commissione, o signori, conciliati i pareri determinanti il concorde voto, vi propone l'adozione del progetto di legge con questa unica avvertenza: che, cioè, innanzi l'appalto dell'opera, sia premunito il piano di esecuzione della pianta particolareggiata della deviazione, in iscala notevole, come è prescritto dalle regole d'arte; documento che manca tra gli altri, pure plausibili e persuasivi del piano. »

Dunque la Commissione, esaminato il progetto d'arte per la rettifica del tronco della strada nazionale sannitica, trovò che il progetto non erasi compilato con abbastanza di regolarità. Aspettate adunque che sia regolarizzato il progetto e poi lo presenterete alla Camera pei provvedimenti che saranno del caso. Ripeto: perchè tanta fretta? Io ho dubitato, signori, perchè veggio troppa premura per Vinchiaturò. Per lo che fermiamoci un momento, lasciamo che i dubbi siano dileguati, e che queste premure che mostra il potere esecutivo siano da noi considerate come commendevoli, e che possiamo a ragione veduta fargliene lode innanzi a voi.

Ma un'altra considerazione più grave m'induce a ritenere giuste le conclusioni dell'onorevole Annoni. Signori, per rettificare una via in sito alpestre e per giovare ad un paese, si reca pregiudizi e danni ad altri paesi; e così uno ne contentiamo e dieci ne scontentiamo. Ma che dirà San Giuliano? Che dirà Cercepiccola? Quei paesi vengono privati d'una strada che ha assicurato il loro benessere per 60 anni.

Gl'interessi materiali di queste terre non dovrebbero essere dimenticati dal Governo italiano nel rettificare la strada in discorso, ed il Governo non dovrebbe abbandonare siffatti paesi facendola passare per Vinchiaturò, mentre ha già tre altre strade nazionali che l'attraversano.

Se si vuol giovare ad uno, si giovi pure, ma non si danneggino gli altri. Nel caso attuale non solo si vuol giovare ad un paese beneficato, ma per giovarlo si crea la sventura e la miseria in altri paesi, il cui benessere è minacciato dalla vagheggiata rettificazione della strada nazionale sannitica. Gli esposti argomenti mi persuadono che quella rettifica non è necessaria; se si vuole che sia necessaria, non è urgente, e quando pur

fosse urgente, il progetto d'arte non è ancora pronto quindi bisogna soprassedere.

Un altro fatto ha richiamato la mia attenzione, ed è la censura che l'onorevole relatore della Commissione faceva d'una legge dello Stato.

La Camera ricorderà sicuramente che, quando nel 1864 sorse la questione delle ferrovie italiane e fu avvertita la necessità di riordinarle, una nuova convenzione fu stabilita tra il Governo del Re e la società delle ferrovie meridionali, e propriamente quando il portafoglio dei lavori pubblici era affidato all'onorevole Jacini, del quale non ha guari si è ricordato il nome dall'onorevole Annoni, furono stipulate le nuove convenzioni sulle ferrovie meridionali sancite colla legge del 21 agosto 1862, e si determinarono le nuove linee principali, di che una è quella che costeggia l'Adriatico; la seconda quella di Pescara, Napoli, Chieti, Aquila sino a Rieti; la terza quella di Termoli, Campobasso, Benevento; la quarta è quella di Foggia, Benevento, Napoli. Qual interesse hanno gli Abruzzi, qual interesse ha la provincia di Campobasso perchè la terza linea che avrebbersi dovuto costruire e mettere in esercizio nel giro di quattro anni, dal giorno in cui la convenzione fu approvata dal Parlamento e divenne legge, cioè il 14 maggio 1865, sia tosto eseguita? È senza dubbio di sorta quello di arrivare a Napoli in cinque o sei ore.

Or viene l'onorevole relatore della Commissione e dice: ma che volete fare di questa strada ferrata? Avete quella di Foggia, perchè da Foggia si va a Benevento ed a Napoli. Ed io rispondo al relatore della Commissione: se non mi sbaglio, mi pare che egli sia deputato dell'Umbria: ora che ne deve fare Perugia della strada ferrata che tanto giustamente le fu concessa? Poteva benissimo venire a Firenze ed andare a Roma per la via rotabile; eppure si è costrutta una strada ferrata, e questa è alle mura di Perugia. Così dicono gli Abruzzi, così dice la provincia di Campobasso: voi ci avete fatta una strada ferrata lungo l'Adriatico, dove si specchiano tutti i grossi pesci del mare; ebbene, dateci qualche altro mezzo per arrivarci; e siccome noi siamo interessati, e con noi deve essere interessato il Governo, che questa linea si costruisca per poter giungere presto all'obbiettivo ultimo della ferrovia, così gli Abruzzi e la provincia di Campobasso dicono all'onorevole relatore della Commissione: la vostra censura è inopportuna, la vostra censura non doveva esser posta in un progetto in cui non si discuteva di altro che dell'utilità di una rettifica che riguardava un luogo alpestre della provincia di Campobasso. Oltre a ciò i medesimi paesi dicono ancora al relatore: rispettate la legge, finchè essa non sia modificata.

Infine, io approfitto di quest'occasione per indirizzare una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ha l'obbligo dell'esecuzione della legge.



Se l'onorevole ministro sente quest'obbligo, bisogna che lo adempia, che ricordi alla società delle ferrovie meridionali che le convenzioni che si fanno con un Governo libero, come il nostro, non devono essere impunemente violate, ma devono essere eseguite; e se l'esecuzione è garantita da un sistema di multe e di altri mezzi coattivi, è d'uopo che il Governo dica alla Camera per qual motivo non abbia obbligato la società delle ferrovie meridionali a costruire le altre due dimenticate linee.

È vero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e lo ricordo con dispiacere, in un'interpellanza mossa dall'onorevole Nicotera, si permise di dire che queste linee erano secondarie, e non meritavano tutta l'attenzione di cui si credeva che fossero degne; ed in quella circostanza io chiesi la parola, ma la Camera impedì che quella discussione fosse portata oltre. In quell'occasione se la chiusura votata dalla Camera non mi avesse impedito di parlare, io avrei replicato all'onorevole ministro dei lavori pubblici che egli non poteva farsi censore di una legge dello Stato, che chi siede a quel banco non può pensare che ad eseguirla scrupolosamente, e che prima di proporre un giudizio personale avrebbe dovuto, dinanzi alla Camera, far conoscere su quale fondamento egli basava siffatto giudizio che non poteva essere che pregiudizievole agli interessi di sette provincie.

Per conseguenza io che apprezzo altamente la lealtà dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, profittando di questa occasione che per me *est occasio bona*, l'invito a dichiarare se e per qual causa queste linee non furono costruite, se egli crede che abbia l'obbligo di farle eseguire, e, ove non siano eseguite, dica alla Camera quali ragioni rendano ineseguibile il patto, rendano frustraneo l'obbligo dalla legge imposto.

Dopo queste parole io sento un solo debito, ed è di invitare la Camera ad aderire alle conclusioni sospensive dell'onorevole Annoni, e quindi mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici pregandolo di dire una parola che conforti quelle popolazioni, le quali altamente si maravigliarono quando fra loro serpeggiò la voce che le indicate linee ferroviarie non si sarebbero costruite perchè di importanza secondaria.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** All'onorevole Melchiorre è piaciuto di rivolgere particolarmente i suoi strali sopra il relatore della Commissione di questo progetto di legge quasi che fosse egli, il relatore, o la Commissione che l'avesse proposto alla Camera. Se non sarò felice parlatore, credo di esprimermi in iscritto in modo da farmi comprendere sufficientemente chiaro; ma sgraziatamente pare che l'onorevole Melchiorre o non abbia avuto presente, parlando, la lettura della relazione, ovvero abbia creduto di poterne sconvolgere il significato.

A me incombe il dovere di riferire alla Camera, come il signor ministro sopra i lavori pubblici vorrà anche

egli manifestare, essere stato obbligato a proporre questa legge di miglioramento di un passo appenninico nella provincia di Molise in conseguenza dei continui, unanimi, pressanti richiami della provincia stessa, ossia della sua rappresentanza, formulati in moltissimi atti che esistono nella posizione, e che la Commissione ha accuratamente esaminati. Premè dunque soprattutto constatare che è la rappresentanza locale della provincia di Molise che insta fortemente per la esecuzione dell'opera, ed è la stessa rappresentanza della provincia che designa i danni e gl'inconvenienti della strada attuale coi colori che l'onorevole Melchiorre ha creduto di mettere in bocca del relatore; colori bensì che non esistono assolutamente nella relazione, perchè il suo autore usò la più grande prudenza nell'osservare (secondo che risultava dall'incartamento) che quel passaggio è funestato da frequenti assassini e da continui agguati. Il relatore si esprime così: « quadrivio che vuolsi famigerato nella cronaca degli agguati e delle aggressioni. »

Io dunque non poteva adoprare frase più circospetta; ma dagli atti risulta realmente che questo passaggio è molto pericoloso.

Così pure, anche riguardo agli studi fatti, l'onorevole Melchiorre ha esposto un punto in cui la relazione, come le incombeva, ha dovuto notare che pareva mancasse un documento. Ma egli però ha dimenticato di leggere il paragrafo susseguente, che sta come correttivo dell'antecedente, e che costituisce come il risultato del parere della Commissione.

Questo passo, dopo aver constatata l'ommissione che vi ha annunciata l'onorevole Melchiorre, dice precisamente così: « A fronte di questa mancanza bensì, e della ommissione di alcune analisi di prezzi (colpa del compilatore del piano), non è da temere che l'importare della spesa possa aumentare, perchè d'altro canto sembrava bene desunta e giustificata. Anzi, osservando le sezioni trasversali, si apprende il suolo in generale sì dolcemente inclinato e facile, da permettere eziandio minore movimento, ossia minore copia di sterri calcolata, solo che viemmeglio si osservi, ecc. » Di guisa che non è presumibile un aumento di spesa. Dunque il relatore non ha creduto che fare il suo dovere, dichiarando che il piano, in alcune parti, dava luogo a qualche osservazione. Ma in fine del rapporto ha assicurato, mercè dei documenti d'arte esaminati, che la spesa di 13 chilometri di deviazione verrà sicuramente limitata alla somma richiesta di 150,000 lire, somma a cui non giunge nemmeno la perizia.

E questa perizia fu poi approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale più e più volte ha dovuto interloquire nella faccenda, attese appunto le contraddizioni e le opposizioni perseveranti del comune di San Giuliano, a cui ha accennato l'onorevole Annoni, ed ha confermato l'onorevole Melchiorre.

Questo comune di San Giuliano, che la relazione

indica come avente una popolazione di 2790 abitanti, assieme ad un altro piccolo comune prossimo, crede di essere danneggiato nel non avere più fra le sue mura il passaggio della strada montuosa che si tratta di deviare. E si può ammettere che questo piccolo comune avrà qualche danno da simile deviazione; ma io non so come l'interesse generale, il quale è constatato dai documenti, essendo la strada nazionale sannitica una delle principalissime comunicazioni dell'ex-reame di Napoli, possa essere posposto all'interesse di due simili comuni.

Il comune di San Giuliano pubblicò ancora una memoria con carta topografica che fu distribuita a tutti i deputati, e che la Commissione ha avuto sott'occhio nei suoi studi. Da tale carta, che io ho ora tra le mani, risulta che la deviazione avviene in sì piccola distanza dall'abitato di San Giuliano, che non potrà dirsi mai che questo comune rimanga segregato. Non avrà più il comodo del passaggio della strada nazionale, ma avrà invece la strada provinciale, come prevede il progetto di legge, e la Commissione ammette.

Comunque, siccome la Commissione si è preoccupata, tanto d'ufficio, quanto in via amichevole, delle rimostranze di San Giuliano, il quale, forse da certe espressioni del testo della legge, dubitava che la deviazione potesse avere un'estensione maggiore di quella che ha in realtà, e che risulta dal piano e dagli atti relativi; così la Commissione si riserva di presentare una modificazione ai termini dell'articolo 1. Tale modificazione mi diedi ieri cura di comunicare al signor ministro sopra i lavori pubblici, e credo che sarà accettata, e con ciò maggiormente si acqueteranno le suscettibilità del comune di San Giuliano, in quanto possono essere legittime ed esaudibili.

Questo è quanto, in genere, il relatore ha obbligo di esternare alla Camera riguardo alla sostanza intrinseca del progetto per la sua parte tecnica e finanziaria, non che per la sua parte di convenienza rispetto ai comuni interessati.

Io avrei così, in certo modo, terminata la mia incumbenza, almeno per ora, se l'onorevole Melchiorre non mi avesse accusato, fra non so quante omissioni, di avere censurata la legge del 1864 sul riordinamento delle strade ferrate, e di avere pregiudicato Campobasso e compromessi i suoi diritti.

A me veramente viene quasi l'occasione di ripetere il motto: *De bonis operibus lapidamus te*. Perciocchè bisogna conoscere, e la Camera può vederlo se ha presente la relazione, il motivo per cui fu di volo e di passaggio toccato della strada ferrata.

La strada ferrata per Campobasso sarebbe manifestamente parallela alla strada sannitica che ora si tratta di deviare. Il Ministero non espose veramente il movente che lo induceva a proporre questa deviazione, e ben si comprende ancora la necessità della sua prudenza. Ma è manifesto dall'intima natura delle cose

che questa deviazione procede dai voti incessanti della provincia di Molise, che almeno reclama questo suffragio della strada comune, e dal fatto che (indipendentemente dal volere degli uomini, e per la forza delle circostanze che tutti noi in Italia conosciamo, rispetto alle pubbliche imprese) quella linea per Campobasso, che certamente non è delle primarie che possano interessare la costruzione della nostra rete ferroviaria, non si conosce il momento prossimo in cui debbasi mettere in esecuzione.

Quasi per qualche cosa da suffragare pel momento a tale necessaria dilazione, fu accettata da qualche ufficio la deviazione in discorso; e l'ufficio a cui appartenevo mi diede il mandato espresso di motivare la sua annuenza appunto pel fatto di dovere in qualche modo supplire alla triste condizione della strada nazionale comune, attesa la dilazione che subisce l'esecuzione della strada ferrata.

Questo fu uno dei motivi, fra i tanti che concorsero per l'accettazione del progetto di legge; il quale, debbo avvertirne la Camera, fu unanimemente votato dall'intera Commissione.

Non voglio ora tediare la Camera col richiamare la lettura della relazione; ma mi sia permesso di dire che l'onorevole Melchiorre è stato tratto in inganno forse dal suo zelo, dalla sua premura pel paese di Campobasso nel credere che io abbia censurata la legge. Certo, essendo anche uomo d'arte, non mi potevano sfuggire alcune convenienze; è indubitato che, se non ci fosse la legge del 1864, non so se si dovesse fare una linea per Campobasso.

Ma in questo io non voglio ora entrare. L'importanza della linea per Napoli è ora quella di Foggia: essendo aperta questa linea, tutte le provincie meridionali del litorale adriatico hanno un conveniente sfogo. Può avvenire che per la linea di Foggia su un tragitto di centinaia di chilometri, si allunghi la via di 30, 40 o 50 chilometri; ma in conclusione, se non fosse promulgata la legge del 1864, non ci sarebbe ragione di fare il secondo valico appenninico in provincia di Molise.

La relazione diceva: « non s'intende pregiudicare nessuno impegno, » e ciò parmi rimanere giustificato dal fatto. Perciocchè per ora, tutte circostanze considerate, le giuste aspirazioni e i desiderii ben valutabili di Campobasso non possono essere secondati, non certo per volere di nessuno, e molto meno del relatore.

Restringendo adunque, dacchè si vedeva che la strada ferrata per Campobasso non poteva avere sollecita esecuzione, si credette anche questo un argomento per raccomandare l'approvazione della legge che cade in discussione.

Ed infatti sembrerebbe a me l'argomento culminante, perchè, se si potesse essere certi che fra un anno o due il traforo appenninico sopra Campobasso potesse ese-

guirsi, manifestamente, essendo questa strada ferrata parallela alla nazionale, ne verrebbe che la nazionale stessa passerebbe, per le leggi che regolano i lavori pubblici, a carico della provincia; quindi lo Stato si dovrebbe esonerare delle lire 150 mila che ora è pronto a spendere.

Di maniera che a me sembra invece questa la ragione efficiente per cui accordare le 150 mila lire richieste. E qui cade in acconcio quanto ho premesso, mentre pare che l'onorevole Melchiorre mi colpisca e mi rampogni di cosa per la quale dovrei invece avere motivo a qualche attestato, almeno, di soddisfazione da parte sua. Se non ommisi la principale circostanza del ritardo dell'esecuzione della strada ferrata per conseguire la deviazione ed il miglioramento della nazionale, fu appunto per raggiungere lo scopo.

La deliberazione approvativa d'altronde fu presa da tutta la Commissione concorde; quindi è che prego la Camera di votare la legge che ci venne proposta.

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

**SEBASTIANI.** Io non conosco la strada sannitica, non vi sono mai passato, e forse non vi passerò mai, però mi son formato un concetto favorevole al disegno di legge che si discute in forza di quegli elementi i quali naturalmente deve avere presenti ogni deputato nelle questioni che si presentano alla sua decisione. Essi elementi sono quelli stati tanto esattamente accennati dall'onorevole mio amico Coriolano Monti nella sua relazione, in cui si ricorda il voto esternato da tanto tempo dal Consiglio provinciale di Campobasso, che è un autorevole corpo, alle cui istanze dee darsi il debito valore; vi si rammentano le premure di quella prefettura, non che i pareri dei Consigli tecnici. Epperò per la parte mia sono favorevole a questo progetto di legge. L'onorevole Melchiorre invece ha proposto che si sospendesse la rettifica, di cui si tratta, mentre deve in quelle vicinanze essere costrutta la ferrovia. Ma io mi permetto di ricordargli che la legge sui lavori pubblici, articolo 30, mette a carico dello Stato la costruzione, l'adattamento e la conservazione delle strade nazionali: epperò, fino a che lo Stato trova a sè innanzi una strada nazionale, bisogna che adempia agli obblighi che la legge gl'impone a favore della strada medesima. Ora, la rettifica della strada sannitica essendo necessaria, egli è per ciò che io credo non possa essere sospesa, e debba invece essere ammessa.

Anzi, all'uopo, io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a portare la sua attenzione ad altre rettifiche di strade nelle provincie meridionali, giacchè ve ne saranno pur troppo, come anche sono in quella parte d'Italia tanti altri lavori da fare ai quali il Governo pur dovrebbe partecipare.

L'onorevole presidente del Consiglio, allorchè era ministro dei lavori pubblici, presentò sul proposito nella prima Legislatura un progetto di legge informato a nobili sensi di giustizia verso le provincie me-

ridionali, alle quali proponeva accordarsi un sussidio di 20 milioni per aiutare quelle provincie a porsi nello stesso grado di viabilità con le altre d'Italia. Veggano adesso il presidente del Consiglio ed il ministro dei lavori pubblici se non fosse il caso che se ne presentasse alla Legislatura presente uno informato agli stessi principii di quello che fu proposto, disgraziatamente invano, nella prima Legislatura.

L'onorevole Melchiorre ha fatto una critica al presidente del Consiglio per avere chiesto che fra i progetti di legge da discutersi in questo scorcio di Sessione, e di cui ci si è dispensato l'elenco, vi fosse anche questo della rettifica della strada sannitica. Ebbene, io credo che, se l'onorevole presidente del Consiglio non avesse domandato che si discutesse anche questo disegno di legge, sarebbe stato criticato perchè trascurava le provincie meridionali. E certo i deputati delle medesime dovrebbero non contrariare, ma insistere, perchè è una giustizia, a che il Ministero spiegasse sempre, come ha fatto il presidente del Consiglio nella circostanza notata dall'onorevole Melchiorre, una speciale premura affinchè i lavori pubblici in quelle provincie non fossero trascurati. Altrimenti esse, nel lamentarsi che a questo loro speciale bisogno non venne provveduto, ne darebbero la colpa non certamente al Governo, ma a noi che ci faremmo a negare la costruzione di qualche strada che le riguarda.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Del Re ha facoltà di parlare.

**DEL RE.** Avendo io avuto l'onore di far parte della Commissione, sono concorso nelle prime tornate da essa tenute nel divisamento della maggioranza, ma sventuratamente poi caddi infermo e non potei quindi intervenire nelle ultime sue riunioni, nelle quali, non so per qual motivo e con tutte le buone intenzioni per parte dell'ottimo mio amico e relatore il deputato Coriolano Monti, sono corse nella relazione quelle espressioni in quel periodo in cui si è voluto alla questione di tanto poca importanza della rettifica innestare anche delle considerazioni relative alla ferrovia fra Termoli e Campobasso.

Appena io lessi questa relazione ne rimassi molto dispiacente, e diffatti, giunta la stessa a notizia di tutte quelle popolazioni della provincia di Molise, ha destato un grandissimo allarme. La stampa se ne è impadronita, e volevano specialmente quelli di Campobasso inviare una Commissione *monstre* al ministro dei lavori pubblici, poichè i vantaggi di quella ferrovia tanto desiderata e tanto discussa, e per la quale esiste una legge approvata dal Parlamento, sono tali, a fronte dei vantaggi di questa rettifica, « come sta il mille al solitario zero. »

Io dichiaro adunque, in nome di tutti i miei elettori e di tutti gli altri miei colleghi deputati di quelle provincie, che una volta che è stata approvata dalla Camera la ferrovia per Termoli, per quanto l'esecuzione

della medesima possa essere portata in lungo per le condizioni delle finanze, se questa dovesse essere pregiudicata, per effetto di questa rettifica, rinuncieremmo volentieri alla rettifica stessa.

Io debbo protestare dietro i reclami di tutti i municipi ed anche a nome delle altre provincie finitime, le quali tutte vivamente reclamano l'esecuzione degli obblighi contratti dalla società, e non potrò mai consentire che sorga un'idea qualunque che possa menomamente far dubitare agli abitanti della provincia di Molise di perdere quest'unico vantaggio della costruzione della strada per Termoli.

Quindi non posso convenire coll'onorevole relatore, il quale disse che, costrutta la linea per Foggia, ne avrà gran vantaggio la provincia di Molise.

La linea di Termoli è l'unica linea che più brevemente congiunga il Tirreno coll'Adriatico, è l'unica linea per ritornare a prosperità l'abbandonata provincia di Molise colle altre provincie vicine.

Io chieggo il permesso alla Camera di leggere poche parole dette su quest'argomento da un giornale che si pubblica in Campobasso, che dimostra l'allarme in cui sono quelle popolazioni.

Dunque, se la Camera consente, le leggerò.

*Voci.* Legga!

**DEL RE.** (*Legge*) « Non possiamo però lasciar passare (è in risposta ad un articolo della *Perseveranza*), non possiamo lasciar passare senza protesta le osservazioni colle quali si definisce per illusione o per follia la pretesa di vedere costruita una ferrovia che fu riputata di facile, utile e non costosa costruzione, tanto dal Governo napoletano nel 1860, quanto dal Governo italiano nel 1865; che fu oggetto di seria discussione per i due rami del Parlamento e di una elaboratissima relazione dell'onorevole Correnti nella Camera dei deputati; che fu oggetto di legge sanzionata ed approvata dal Re; che fu oggetto di un contratto stipulato seriamente, non già nello scopo di dare un *doppio lecco* alle popolazioni, ma in quello ben più degno di un Governo libero, e che si rispetta, di congiungere, cioè, con una linea più breve e più facile e meno costosa, i due mari Tirreno ed Adriatico, e parte dell'Italia superiore alla città di Napoli, e di agevolare nel tempo stesso alle popolazioni di una provincia ricca di svariati prodotti i mezzi di svolgere e fecondare la industria, l'agricoltura ed il commercio, ecc... »

**DI SAN DONATO.** È un volume.

**DEL RE.** Ho finito... « colla concessione della strada ferrata, ecc. »

Così continua a dimostrare tutti i vantaggi e tutti i danni.

Dunque, per parte mia, io debbo protestare che una volta che il relatore ha date le spiegazioni del perchè egli ha accennato nella sua relazione (forse ne poteva fare a meno) a questa faccenda della strada ferrata, me ne dichiaro soddisfatto; ma non

debbo lasciare senza protesta e senza dichiarare formalmente che io rinunzierei, ripeto, al beneficio della costruzione, della rettifica, tutto che sia concorso nel divisamento dell'approvazione della legge, ove per poco questa dovesse recare pregiudizio alla pendenza della costruzione della strada ferrata, tanto maggiormente che io, nel tempo del Ministero precedente a quello dell'attuale Ministero, ho avuto assicurazione dal ministro, essendomi a lui presentato in nome appunto e per effetto dei reclami delle popolazioni, che, dopo compiuto il traforo di Ariano, la società, che ora ha tolto in prestito 50 milioni, avrebbe messo mano ai lavori del tronco di strada lungo il Biferno sino a Termoli per Campobasso.

**MELCHIORRE.** Due parole per rettificare alcuni fatti.

*Post nubila, Phœbus:* la luce comincia a farsi strada. Io faceva un dilemma all'onorevole relatore della Commissione, che m'ha accusato di zelo.

Sì, signori, zelo, ma pel bene, zelo per la verità, per l'esecuzione della legge. Io poi non saprei come definire lo zelo del relatore, che, non chiamato, ha parlato: *Non vocatus respondit.*

Io diceva all'onorevole relatore: questa strada che voi volete rettificare, e che ha servito a quelle popolazioni per 60 anni, è parallela al possibile tracciato della ferrovia votata dal Parlamento, e divenuta legge dello Stato. Se voi non dubitate che questa legge debba essere eseguita, e presto, ma perchè fare oggi questa spesa di 150,000 lire, che potrebbe anche essere di 300,000, poichè egli dice che i prezzi non sono bene precisati, nè il progetto d'arte è compilato con sufficienti cognizioni tecniche. Se voi non avete dubbio su questo (e qui io lo censuravo), allora dovete consigliare al Governo che questa spesa sia inutile, o, per lo meno, inopportuna, poichè la strada che si vuole rettificare diverrà provinciale, ed allora avrà l'obbligo la provincia di rettificarla, se è vero che la provincia ardentemente desidera che abbia luogo la rettifica.

Se poi voi dubitate dell'esecuzione della strada, allora date ragione all'interpretazione che io ho pronunziato sulle vostre parole, nelle quali io ho detto *anguis latet in herba*; ma se il serpente non c'è, io abbraccio l'onorevole Coriolano Monti (*Ilarità*) e mi felicito con lui che abbia fatto la difesa di quella linea ferroviaria che è nel voto ardentissimo delle popolazioni, non solo del Campobassano, ma dei tre Abruzzi, pel traffico e commercio che hanno colla città di Napoli.

L'onorevole Sebastiani poi diceva che egli sentiva il dovere di difendere l'onorevole presidente del Consiglio dalle critiche dell'onorevole Melchiorre. Io non credo d'aver criticato, nè posso criticare il presidente del Consiglio per lo schema di legge di che ci occupiamo. Io ho chiamato la Camera a riflettere sulle premure che il presidente del Consiglio mostrava per

un paesello che chiamasi Vinchiaturò. Questo è un fatto, signori, che io ho citato; è un fatto, non una critica. Ora, se io avessi voluto criticare il presidente del Consiglio, avrei usate altre parole ed un linguaggio più duro. Ma io, no; ho spiegato alla Camera il perchè, dopo un silenzio di due mesi, per un progetto di legge di non molta importanza, io prendeva la parola. Ho voluto spiegare che le premure del presidente del Consiglio nel proporre questa come legge importantissima aveva stuzzicata la mia curiosità.

Ebbene, dissi io, giacchè questo progetto di legge svegliò la sollecitudine del presidente del Consiglio, val ben la pena che io legga la relazione. Ed io mi lodo del proposito. Ho letta la relazione, ed ho rilevato lo zelo dell'onorevole relatore. Ho letta la relazione ed ho trovato nessun nesso tra la ferrovia da Termoli a Campobasso e la rettifica della strada sanitaria, ed in conseguenza ho fatte quelle considerazioni che l'indulgenza della Camera mi permise di esporre. E siccome in quest'occasione io vedeva essere opportuno che il ministro dei lavori pubblici, il quale non può non sentire la giustizia delle mie osservazioni, venisse a proferire una parola di conforto a quelle agitate popolazioni (ed io non mi era ingannato, poichè l'onorevole Del Re ha confermato questo fatto, ed io gliene sono obbligato, perchè così la mia asserzione rimane ancora giustificata dalle possibili accuse che potevano farsi, indovinando il perchè ed il come), perciò io replico all'onorevole Sebastiani che non ho fatto censura, ma ho chiesto dal ministro degli schiarimenti. Se avessi voluto censurare, avrei censurato con indipendenza e con fermezza.

In secondo luogo mi ha sorpreso, e mi sorprende che una legge, la cui utilità è dubbia, e tale appare dalle parole stesse dell'onorevole relatore e dalle considerazioni dell'onorevole Del Re, debba in questi momenti occupare la Camera. Mi duole, signori, che noi ci dobbiamo occupare d'una spesa di 150,000 lire ora, quando abbiamo innanzi a noi da discutere un'altra di 238 milioni, se non sbaglio, i quali non si sa se bene, come, perchè e quando si siano spesi. Infine, io non ci ho alcuno interesse.

A me è riuscito di molta soddisfazione il vedere che i fatti siano stati chiariti, e che la Camera sia ora meglio in grado di emettere su questo riguardo un ponderato giudizio.

CANTELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non so veramente quali sirene racchiuda nelle sue mura Vinchiaturò, che non conosco; nè se queste sirene abbiano avuto la forza di conquistare l'animo d'uno degli onorevoli uomini politici che hanno tenuto il portafoglio della giustizia; ma posso assicurare l'onorevole Melchiorre che io non sono stato punto conquistato da quelle sirene.

L'unica ragione che mi ha indotto a presentare, molti mesi sono (lo noti bene la Camera), questo dise-

gno di legge, sta nelle persistenti e calorose raccomandazioni che mi vennero fatte dalle autorità provinciali di Campobasso.

E anche recentemente ho ricevuto lettere pressantissime dal capo di quell'amministrazione provinciale, che mi faceva sentire non solo il bisogno che questo progetto di legge fosse discusso durante la Sessione parlamentare, ma che fosse approvato in modo, che entro il corrente anno si potesse por mano a qualche lavoro nella provincia, essendo urgentissimo l'offrire a quelle popolazioni un modo di sottrarsi dallo stato di miseria in cui l'inverno scorso le ha gettate. E per questo che dal presidente del Consiglio, ma per suggerimento mio, si chiese alla Camera di voler mettere in discussione l'attuale disegno di legge, che nessuno pensava dover dar luogo a tante discussioni.

Ma, chiedo io, da che nascono le opposizioni che si fanno al presente disegno di legge? È doloroso il dirlo: ogni volta che il Ministero presenta un progetto per qualche lavoro in una provincia, sorge sempre opposizione da una parte o dall'altra della Camera, perchè il Ministero non presenta quello che avrebbe dovuto presentare; è doloroso che nessun ministro possa mai riuscire a presentare un disegno di legge per lavori in alcuna parte del regno che si trovi giustificabile. Tutti i lavori che il ministro crede urgenti, non sono necessari: tutti quelli che non crede necessari, sono urgentissimi. Questo, lo ripeto, è doloroso; e sarei in vero molto umiliato se tal fatto accadesse a me solo; ma, quando penso che è accaduto a tutti i ministri dei lavori pubblici dal 1860 in poi, allora mi consolo dell'opposizione che vien fatta al piccolo mio progetto per la strada di Vinchiaturò.

Si tratta con questo progetto di migliorare notabilmente il percorso di una delle strade più importanti delle provincie meridionali, la *sannitica*. Non è una strada nuova che si voglia fare, badi bene la Camera; non si tratta che di una piccolissima rettifica di 12 chilometri, rettifica la quale non obbligherà più i viaggiatori a salire sull'erta di Monteverde, ma permetterà loro di percorrere la falda del monte con minor disagio del cammino.

Ora io domando: quand'anche fosse prossima la costruzione di una ferrovia parallela a questa strada sannitica, quand'anche questa strada dovesse prossimamente essere ceduta alla provincia, sarebbe questa una ragione per cui il Governo, che ha l'obbligo di curarne il buon mantenimento, non la rettificasse in quei punti nei quali il cammino riesce più disagiabile? Se il Governo non lo facesse, giacchè si tratta di piccola spesa, se cedesse questa strada alla provincia prima di aver fatta la rettifica, se mettesse a suo carico questa spesa straordinaria, io credo che il Governo mancherebbe al suo dovere.

Non è da ieri che si chiede questa rettificazione; sono già parecchi anni. Fin sotto il Governo borbo-

nico si instava dalle autorità locali che fosse rettificato quel tronco di strada.

Quindi, lo ripeto, credo che il Governo sia nell'obbligo di fare una tale rettificazione, tanto più quando è prossimo il momento in cui la strada si deve cedere alla provincia, affine di non aggravarla anche della spesa di costruire quel breve tratto oltre la spesa che dovrà poi sopportare per la manutenzione della intera strada.

Ma qui veramente si è voluto ingrandire la portata della mia proposta. Si vuole far credere che la rettifica della strada di Vinchiature sia messa in avanti dal Governo, sapete con quale scopo? Allo scopo di esonerarsi dall'obbligo di costruire la strada ferrata di Campobasso. Davvero non è credibile che una rettifica di così poca importanza, una spesa di lire 150,000, possa avere quest'effetto.

Mi pare perciò che sia un allargare il campo della presente discussione, il voler oggi entrare nella questione delle strade ferrate, come appunto ha tentato di fare l'onorevole Melchiorre. Io spero verrà presto il giorno in cui nella Camera si discuterà la grave questione delle strade ferrate. Io ho pure la fiducia di poterle presentare fra breve nuovi progetti pei quali non solo sarà assicurata la costruzione delle strade, intorno alle quali attualmente si lavora, ma saranno anche soddisfatti, spero, largamente gli interessi e i desiderii di quelle provincie, le quali temono di essere defraudate delle comunicazioni di cui hanno estremo bisogno.

Non ritornerò sulla questione, sulla quale mi ha richiamato l'onorevole Melchiorre, della importanza, cioè, maggiore o minore di alcune linee di strade ferrate.

Egli ha detto una parola poco gentile, facendo osservare che *mi era permesso* di dire alla Camera che quella strada era poco importante, quasichè esternando un ministro l'opinione che egli ha intorno alla importanza maggiore o minore di una strada, dica cosa contraria agli usi parlamentari ed alla maestà della legge, e commetta quasi uno scandalo se egli viene a dire alla Camera che quella strada è, a suo parere, di interesse secondario.

L'onorevole relatore della Commissione ha riconfermata la mia opinione, accennando anch'egli che, a suo avviso, questa strada, per quanto utile e necessaria, non possa tuttavia essere classificata fra le strade ferrate principali del regno.

Quindi, ripeto, non credo di meritare il rimprovero che mi ha fatto l'onorevole Melchiorre di essermi permesso di esprimere la mia opinione, come se avessi pronunciato una eresia economica.

Lo dico nuovamente; oggi non intendo di entrare in questa discussione, nè credo che la Camera voglia farlo, atteso la sua grande importanza, e ciò tanto più

che spero, come ho detto, prossimo il giorno in cui si dovrà trattare profondamente.

Si è accennato che una rettifica di una strada non si debba fare per contentare un comune, e per scontentarne un altro.

Anche a tale riguardo debbo richiamare l'attenzione della Camera e far notare l'erroneità di un simile giudizio. Una strada nazionale e delle principali del regno non si rettifica che per giovare al paese. Non è certo per giovare agli osti di Vinchiature e danneggiare gli osti di San Giuliano, che si propone il progetto di legge.

La strada si rettifica per il commercio, perchè costi meno la trazione, ma non già per giovare ad un comune che ha 2500 abitanti.

Capisco benissimo che alcuni privati di San Giuliano potranno forse venir lesi nei loro interessi, perchè non è più una necessità di valicare il monte in quel punto, mentre forse altri abitanti di Vinchiature saranno in grado di avvantaggiarsi per la nuova comunicazione che viene ad essere aperta. Ma credo, e son certo lo crederà pure la Camera, che la rettifica di una strada nazionale non si faccia per fini così meschini.

Quando non fosse vero che il portare la strada di Vinchiature alle falde del Monteverde invece di farla salire alla vetta, non fosse un vantaggio notevole; quando non fosse vero che le 150 mila lire che vi si devono spendere non servano a portare un vantaggio allo Stato, allora certamente sarebbe da biasimare quel ministro che venisse a proporvi questo progetto di rettifica, soltanto per avvantaggiare un paese a danno di un altro, o anche solamente per una certa velleità artistica, che non deve punto essere considerata, quando si tratta di spendere i denari dello Stato. Ma, ripeto, posto che (e nessuno lo ha messo in dubbio), posto che realmente la rettifica della strada di Vinchiature ha per iscopo di migliorare la viabilità di quel luogo, non capisco perchè non avrei dovuto presentare al Parlamento il relativo progetto di legge, il quale soddisfa a tanti interessi, e porta tanti vantaggi ad una vasta estensione di territorio.

Si teme che le 150 mila lire non bastino per compire quell'opera, e l'onorevole Melchiorre ha, nell'ultimo suo discorso, portata, in appoggio del suo timore, l'opinione dell'onorevole relatore. Mi permetta l'onorevole Melchiorre che rettifichi questa sua asserzione. Il relatore ha detto perfettamente il contrario.

Il relatore ha detto: quantunque il progetto presentato manchi in alcune parti di quei documenti e di quegli studi, di cui avrei voluto vederlo fornito, pure non è a temere che l'importare della spesa possa aumentare, poichè essa è ben desunta e giustificata. Quindi mi pare che quando la Commissione ha esaminato e studiato questo progetto; dal momento che il relatore, il quale anche nella parte tecnica è un'auto-



rità dalla Camera rispettata e stimata, ritiene che 150 mila lire sono sufficienti per compire la rettifica, non credo che neanche sotto quest'aspetto si possa attaccare il progetto ministeriale.

Per queste considerazioni, e non volendo più oltre trattenere la Camera, la prego a voler approvare l'attuale progetto di legge che, quantunque in apparenza di poca entità, sarà per portare molto vantaggio ad una provincia, la quale per ogni ragione merita l'attenzione e la considerazione del Parlamento.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

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

(È appoggiata e quindi approvata.)

Si passerà dunque alla discussione degli articoli.

**DI SAN DONATO.** Mi pare che gli onorevoli Annoni e Melchiorre hanno proposto la questione sospensiva.

**PRESIDENTE.** Ma non hanno nè l'uno nè l'altro mandato la proposta al banco della Presidenza.

**MELCHIORRE.** Mi sono associato alla proposta dell'onorevole Annoni.

**DI SAN DONATO.** Una volta che fu fatta la proposta, deve essere messa ai voti.

**PRESIDENTE.** Il deputato Annoni propone la sospensione delle trattative per la rettifica della via sannitica.

(Questa proposta è appoggiata e quindi respinta.)

Leggo adunque l'articolo 1:

« È autorizzata la spesa di lire 150,000 da ripartirsi nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici degli anni 1869 e 1870 per la costruzione di un tronco di rettifica della strada nazionale sannitica, il quale partendo dal ponte Pecci e passando intorno Vinchiaturò, raggiunga la strada attuale presso il Riofratto.

« Quest'opera è dichiarata di pubblica utilità. »

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Come ho premesso nella discussione generale, dichiaro ora che la Commissione, tenute a conto le suscettibilità e i timori del comune di San Giuliano, è venuta in animo di proporre a questo articolo la modificazione seguente, che precisamente disegna l'andamento della strada in questione.

Dopo la parola *sannitica*, si vuole cambiare la dicitura come appresso. Tronco « compreso tra via Croce ed il termine del rettilineo di Sepino, passando per Vinchiaturò, a seconda del piano approvato dall'ingegnere De Focatis in data 14 febbraio 1865. »

**CANTELLI, ministro pei lavori pubblici.** Siamo d'accordo.

**PRESIDENTE.** Leggo l'articolo 1 così modificato dal relatore:

« È autorizzata la spesa di lire 150,000 da ripartirsi sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici degli anni 1869 e 1870 per la costruzione del tronco di rettifica della strada nazionale sannitica, compreso tra via Croce ed il termine del rettilineo di Sepino, passando per Vinchiaturò, a seconda del piano appro-

vato dall'ingegnere De Focatis in data 14 febbraio 1865.

« Quest'opera è dichiarata di pubblica utilità. »

**LOVITO.** In verità, io non capisco la predilezione di questo benedetto Vinchiaturò, di cui si è parlato tanto. Io propongo la soppressione non dell'articolo, non l'avrei neppure proposta prima (*Si ride*), ma la soppressione delle parole: *passando per Vinchiaturò*, perchè oramai mi pare che tutta la Camera, e Destra e Sinistra, si sia convinta che questo Vinchiaturò non si sa che cosa abbia a che fare qui in mezzo dell'articolo, quando basta indicare i punti estremi della strada. Dunque la strada si faccia, e sarà così accontentato il desiderio della Commissione e del ministro; ma questo *passando per Vinchiaturò* togliamocelo noi dalla nostra coscienza.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Per dimostrare quanto siano infondati i timori che possa aversi parzialità per Vinchiaturò, che credo ben pochi di noi conoscano, mi piace dare spiegazione del perchè si trovi questo nome nella legge.

Comincerò dal dire che nel progetto presentato dal Ministero, Vinchiaturò è accennato; ma vi è un'altra circostanza notevole. La deviazione di cui si tratta comprende l'imboccatura di una strada esistente, la quale passa per Vinchiaturò. Ho qui la carta sotto gli occhi; è la strada Appulo-sannitica, la quale è attualmente in comunicazione colla nazionale dei Peutri, e passa per Vinchiaturò. La deviazione comincia dal rettilineo di Sepino ed arriva a Vinchiaturò. Non entra neppure in Vinchiaturò, ma in prossimità di esso si ferma, e piglia la strada dei Peutri, poi la deviazione procede e va al ponte delle Camerelle dove ha termine.

Dunque vede l'onorevole Lovito che Vinchiaturò non è nemmeno compreso nella strada nuova; egli è in possesso della strada vecchia; e bisognerebbe ricordare, cosa che forse nella discussione generale non si è avvertita, e che la relazione spiega, vale a dire che nasce un crocicchio dall'incontro delle due strade nazionali, e questo crocicchio è utilissimo ad entrambe le vie ed a tutte le comunicazioni, inquantochè abbrevia le quattro direzioni di parecchi chilometri, come accenna la relazione.

Dunque non è per riguardo a Vinchiaturò, che sicuramente non potrà sedurre verun deputato, e, certo, molto meno me; ma è perchè di fatto la strada passa per quel punto, che sembra necessario determinarlo. Altrimenti la deviazione, constando di due parti, verrebbe come ad essere rotta e mancante nella precisa designazione dei suoi estremi essenziali.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lovito insiste?

**LOVITO.** Insisto, perchè in tutti i disegni di legge abbiamo tenuto sempre la consuetudine di accennare i punti estremi e non tutti i punti intermedi.



Vogliamo naturalmente che la strada sia rettificata, e se poi questa passerà per Vinchiaturò, con vantaggio anche di questo paesetto, non saremo noi che saremo dolenti.

Parendomi adunque che basti l'indicazione dei punti estremi, io insisto per la soppressione delle parole *passando per Vinchiaturò*.

**PRESIDENTE.** L'onorevole relatore accetta questa soppressione?

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Io ho date le spiegazioni che credeva necessarie per dimostrare l'opportunità di indicare Vinchiaturò.

A me sembra non conveniente il toglierlo; ma se poi anche il signor ministro crede di sopprimerlo, io non mi opporrò, confermando peraltro il senso di quanto ho espresso, che la stenografia avrà raccolto.

**CANTELLI, ministro pei lavori pubblici.** Non credo di dover annettere una grande importanza alle modificazioni di dicitura proposte dal relatore, giacchè il tracciato della strada è già studiato e stabilito, e credo che passi precisamente per Vinchiaturò, come diceva poco innanzi il relatore stesso. Quindi non penso che porti alcuna differenza il fare o no questa indicazione; anzi nel progetto di legge da me presentato io parlava dei due punti estremi soltanto, senza parlare dei punti intermedi. Non vedendovi dunque grande importanza, parmi che si possa accettarne la modificazione senza alcun inconveniente.

**PRESIDENTE.** Dunque, essendo d'accordo anche l'onorevole ministro di togliere dall'articolo 1 le parole: *e passando per Vinchiaturò*, lo metto a partito con tale soppressione.

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

**PRESIDENTE.** Ha la parola l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**CANTELLI, ministro pei lavori pubblici.** Proporrei, se l'onorevole relatore non si opponesse, che, invece di citare la data della perizia, si citasse la data dell'approvazione del Consiglio superiore, essendo essa più certa. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò il progetto il 25 maggio 1866. Proporrei perciò che si dicesse: « secondo il progetto approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 25 maggio 1866. »

**PRESIDENTE.** L'articolo 1 con questa modificazione proposta dal signor ministro risulta nei seguenti termini:

« È autorizzata la spesa di lire 150,000, da ripartirsi sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici degli anni 1869 e 1870, per la costruzione del tronco di rettificazione della strada nazionale sannitica compreso tra via Croce ed il termine del rettilineo di Sepino, a seconda del piano approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 25 maggio 1866.

« Quest'opera è dichiarata di pubblica utilità. »

(È approvato.)

« Art. 2. Il tronco di strada ora esistente, compreso fra i punti suindicati, passerà, all'apertura del nuovo tratto, a carico della provincia di Campobasso. »

**MELCHIORRE.** L'articolo 20 non ha scopo, oppure creerebbe un carico senza il consenso della persona a cui si addosserebbe...

**PUCCIONI.** Vi è la legge.

**MELCHIORRE.** Allora è inutile, se vi è la legge; ma io dubito che vi sia, ed allora questo carico non potrebbe essere dato senzachè vi sia il consentimento del Consiglio provinciale di Campobasso. Perchè, qui non si abbandona un'intera strada nazionale che passa per legge alle provincie, giacchè se è strada nazionale diventerà provinciale, se provinciale comunale, se comunale vicinale, essendo questa la graduazione delle strade ammessa dalla legge sulle opere pubbliche: ma qui è un tratto di strada. Quindi, quando questo tratto di strada si regala alla provincia, bisogna vedere se la provincia accetta questo regalo. Non si vuol regalare? ed allora, se vi è la legge, secondo l'onorevole Puccioni, diventa inutile quest'articolo.

Per conseguenza se l'onorevole relatore crede che la legge vi sia, allora l'articolo è inutile; se non vi è, allora si dovrebbe aggiungere, *passa a carico della provincia di Campobasso consentente il Consiglio provinciale*.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Faccio osservare all'onorevole Melchiorre, il quale mi è parso che da principio perorasse, od almeno appoggiasse gl'interessi di San Giuliano, essere singolarissimo che...

**MELCHIORRE.** Io non so che cosa sia San Giuliano.

**MONTI CORIOLANO, relatore...** ora invece faccia sì che questo povero comune corra rischio di non aver più strada affatto. E, siccome questo comune ha avuta l'assicurazione che la strada che passa tra le sue case sarebbe stata sempre provinciale, è per assicurare simile qualità ed a suo riguardo che può ritenersi essere stato nella legge introdotto l'articolo 2. Io non preoccuperò quello che sarà per aggiungere l'onorevole ministro, ma dirò che, acciò una strada da nazionale divenga provinciale, occorre una legge, ed è a questo appunto che provvede lo schema presente.

Su questo lascio la parola all'onorevole ministro per dimostrare maggiormente la verità predetta.

**CANTELLI, ministro pei lavori pubblici.** Effettivamente credo che una disposizione legislativa non sia di troppo per assicurare che la strada, cessando di essere nazionale, rimanga provinciale.

È certo che, qualora non si faccia nella legge l'obbligo alla provincia di conservare la strada di San Giuliano, potrebbe la provincia ricusarsi a mantenere quella strada.

Non è già perchè si apra una strada ferrata che questo tronco cessa di essere nazionale; cessa di essere nazionale perchè lo Stato ha creduto suo interesse di costruire questa rettificazione e di abbandonare quel

tronco di strada. Ora, se nella legge non fosse detto che quel tratto di strada passa alla provincia, questa potrebbe rifiutarsi, e la strada diventerebbe comunale, con vero danno di quelle popolazioni, giacchè la detta strada è abbastanza importante, perchè debba essere, come è l'intenzione del Ministero, assunta dalla provincia.

Credo dunque conveniente che nella legge ciò sia detto esplicitamente.

**LOVITO.** Il concetto che vuole esprimere l'articolo 2 di questa legge, secondo me, è che il tronco di strada ora esistente, compreso tra i punti suindicati, all'apertura del nuovo tratto non sarà più certamente a carico dello Stato.

Questo è il concetto dell'articolo 2 della legge e sul quale credo che tutti conveniamo. Dal momento, cioè, che la strada nazionale sarà rettificata secondo un nuovo piano e che non si segue più questa linea, che ora si abbandona, è chiaro che la linea abbandonata non potrà più essere a carico dello Stato.

Ma ci corre una bella differenza tra il dire che non sia più a carico dello Stato, e il dire che rimanga a carico della provincia.

E perchè non si seguirebbero le regole ordinarie determinate dalla legge sulle opere pubbliche, anche per questo tronco di strada?

L'onorevole ministro e l'onorevole relatore sanno che ogni volta che si deve dichiarare provinciale una strada od un complesso di strade, bisogna che preceda l'avviso del Consiglio della provincia, ai termini della legge sulle opere pubbliche; quindi interverrà poi il decreto reale, che dichiara provinciale quella data strada.

Conseguentemente questo tronco di strada che ora si abbandona e che non potrà certo essere d'ora innanzi a carico dello Stato, noi non siamo sicuri che debba passare a carico della provincia: potrà benissimo essere un tronco di strada a carico dei comuni.

Quindi noi non possiamo a priori, senza l'avviso del Consiglio della provincia e sormontando le forme stabilite dalla legge organica sulle opere pubbliche, dichiarare che passi questa strada a carico della provincia.

Io credo che l'onorevole ministro consentirà con me nel riconoscere le gravità di questa assicurazione e vorrà dare esecuzione alla legge sulle opere pubbliche anche per ciò che riguarda a questo tronco di strada.

Quando l'articolo 2 sarà riformato nel senso che ho avuto l'onore di esporre alla Camera, vale a dire che questo tronco di strada prenderà altra direzione, non sarà più a carico dello Stato (e questo è giustissimo); ma non si venga a stabilire con un articolo che sarà assolutamente a carico della provincia, senza avere udito preventivamente il Consiglio che la rappresenta.

**PRESIDENTE.** Fa qualche proposta?

**LOVITO.** La proposta che fo è di dire nell'articolo 2: « Il tronco di strada ora esistente, compreso tra i punti suindicati, all'apertura del nuovo tratto non sarà più a carico dello Stato. » Se l'onorevole presidente lo crede, io la redigerò.

**CANTELLI, ministro *pei lavori pubblici.*** Io sono realmente persuaso che, secondo l'interpretazione della legge sui lavori pubblici, se non interviene una disposizione legislativa, la provincia di Campobasso può rifiutarsi di assumere questa strada.

Bisogna spiegarsi ben chiaramente. È nell'intenzione della Camera di volere che quel tronco di strada, cessando d'essere nazionale, possa divenire comunale, e passare intieramente a carico del comune di San Giuliano?

Se questa è l'intenzione della Camera, bisogna che essa lo dichiari.

Il ministro non ha avuto questa intenzione: egli, pur riconoscendo l'utilità di rettificare il tratto di strada, facendone uno nuovo di dodici chilometri, che diventa strada nazionale, ha pur riconosciuto la giustizia che il tronco abbandonato rimanga a carico della provincia, anzichè del comune; ed è per questo che è stato inserito il secondo articolo del progetto di legge.

Il Governo non può volere che questa strada possa essere abbandonata e deperire: se poi la provincia, che, se non erro, già si dichiarò disposta ad accettare questa strada, crederà che non abbia i caratteri per conservarla a suo carico, potrà provvedere a seconda dell'articolo 15 della legge.

Perciò, se la Camera vuole che la strada di San Giuliano sia dichiarata fin d'ora comunale, bisogna che lo dichiari esplicitamente: in caso contrario, mi pare sia miglior consiglio che la legge dichiari chiaramente che quel tronco di strada debba passare a carico della provincia.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Io credo che l'onorevole Lovito, considerando la cosa in astratto, perda di vista (e ciò è naturale non avendo sott'occhio la carta della nostra incrociatura di strade) che la strada che si abbandona è per sua natura provinciale, attesi i suoi uffici per diverse direzioni ed i legami a che inserve. Penso che fra le altre ragioni addotte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, si aggiunga anche questa considerazione di fatto, che mi credo in dovere di far rilevare alla Camera, per quanto sia difficile persuaderla, fuori dell'esame del tipo.

Faccio poi anche riflettere che l'articolo 12 della legge sui lavori pubblici dice:

« Stabilito l'elenco delle strade nazionali, non potrà esservi introdotta, fuorchè per legge, alcuna modificazione, la quale non derivi dall'applicazione del precedente articolo. »

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lovito insiste che si metta ai voti il suo emendamento?

**LOVITO.** Insisto.

**PRESIDENTE.** Allora ne do lettura.

**LOVITO.** Perdoni, io debbo una risposta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Il signor ministro ci chiedeva se noi intendevamo mettere a carico di questo o quel comune il tronco di strada che ora viene abbandonato. Io ho richiamato l'attenzione del signor ministro e anche quella dell'onorevole relatore indipendentemente dalle circostanze di fatto o dalle carte topografiche che tiene dinanzi (perchè certamente non distruggono un articolo di legge sulle opere pubbliche); ho richiamato la loro attenzione sugli articoli 13 e 14 di detta legge, che l'onorevole ministro certamente conosce. Egli sa che i Consigli provinciali deliberano sulla classificazione delle strade provinciali. Quest'articolo poi dice che l'approvazione definitiva di questo elenco sarà fatta per decreto reale. Vede adunque che la mia proposta nulla toglie al potere esecutivo, perchè in fin dei conti sarà sempre al ministro dei lavori pubblici che spetterà di promuovere il decreto reale che dichiara la strada provinciale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed anche il Consiglio di Stato, in caso che siano insorti reclami dai comuni.

In guisa che la proposta che ebbi l'onore di fare testè, mentre si trova conforme alla legge sulle opere pubbliche, non lede niente affatto nè il progetto ora in discussione, nè il potere che ha il ministro di emanare il decreto reale, per passare, sentito il Consiglio provinciale, a carico della provincia di Campobasso quel tratto di strada che ora appartiene allo Stato. Quindi prego l'onorevole presidente a mettere ai voti il mio emendamento.

**PRESIDENTE.** Do lettura dell'emendamento proposto dal deputato Lovito:

« Il tronco della strada ora esistente, compreso fra i punti suindicati, all'apertura del nuovo tratto cesserà d'essere a carico dello Stato, e sarà invece a carico di chi per legge. »

Domando se quest'emendamento è appoggiato.

(È appoggiato, e quindi respinto.)

Metto dunque ai voti l'articolo 2 del progetto ministeriale, accettato dalla Commissione.

(È approvato.)

(Si procede ora allo spoglio dello scrutinio sulle leggi ieri votate per articoli.)

Risultamento della votazione sui seguenti disegni di legge:

Prefissione del termine pei ricorsi contro le decisioni della Corte dei conti in materia di pensioni.

Presenti e votanti . . . . .	214
Maggioranza . . . . .	108
Voti favorevoli . . . . .	187
Voti contrari . . . . .	27

(La Camera approva.)

Marchi e segni distintivi dei prodotti industriali.

Presenti e votanti . . . . .	214
Maggioranza . . . . .	108
Voti favorevoli . . . . .	186
Voti contrari . . . . .	28

(La Camera approva.)

Marchi e segni distintivi dei disegni e modelli di fabbrica.

Presenti e votanti . . . . .	213
Maggioranza . . . . .	107
Voti favorevoli . . . . .	180
Voti contrari . . . . .	33

(La Camera approva.)

L'ordine del giorno reca la discussione sul progetto di legge per affrancamento dei vincoli feudali nelle provincie venete.

Domando all'onorevole ministro se accetta il progetto della Commissione.

**DE FILIPPO, ministro di grazia e giustizia.** Pregherei la Camera di differire la discussione di questo progetto di legge, poichè per verità esso contiene questioni molto gravi ed interessa moltissime persone, sicchè merita di essere pienamente ponderato ed ampiamente discusso. Si aggiunga che non è stato presentato alla Camera da me, ma da uno de' miei predecessori, e che per quanto ho potuto vedere, il Ministero non è d'accordo colla Commissione in una questione vitalissima del progetto. Osservo ancora che questo non fu compreso dal presidente del Consiglio nell'elenco dei progetti da discutersi d'urgenza, e ciò a mia istanza e per la sua gravità.

Quindi, ripeto, io prego la Camera di differire la discussione di questo progetto di legge fino alla sua nuova riunione dopo la prossima sua proroga.

Se poi la Camera credesse assolutamente urgente di discuterlo, bisognerebbe mi concedesse almeno quattro o cinque giorni di tempo, per studiarlo e pormi in grado di sostenerne la discussione.

**PICCOLI.** Appunto perchè il progetto di legge di cui si tratta interessa grandissimo numero di persone, parmi urgente che esso sia discusso dalla Camera e che si venga finalmente ad una deliberazione la quale è attesa dalle provincie venete con grande ansietà.

Se per altro il ministro dichiara che al momento non è in grado di sostenere la discussione, è certo che conviene accordargli tempo sufficiente per prepararsi, nè io mi vi oppongo. Bensì mi oppongo a che la Camera rinvi la discussione di questo progetto di legge all'epoca in cui sarà riconvocata, perchè il danno che recherebbe lo stato attuale d'incertezza sarebbe grande.

Prego dunque la Camera a lasciare all'ordine del giorno questo progetto di legge, che il presidente del

Consiglio ha già annoverato tra quelli che sono da discutersi in questa Sessione.

*Voci.* Non l'ha escluso.

**PICCOLI.** Ad ogni modo credo che non porterà lunga discussione, perchè le differenze tra il progetto ministeriale e quello della Commissione non sono molte. Quindi io pregherei l'onorevole ministro a desistere dalla sua proposta, ed a consentire che venga discusso in questa Sessione.

**DE-FILIPPO, ministro di grazia e giustizia.** Io sono sempre a disposizione della Camera, ma dichiaro francamente di non poter cangiare di opinione, trattandosi qui di questioni molto gravi ed importanti. Nè credo che l'onorevole Piccoli possa raggiungere l'intento che si prefigge, perchè, anche discutendosi questo progetto di legge nella prossima settimana, occorre sempre sia votato dal Senato dopo la prossima proroga. Pure, se la Camera crede utile di fare ora questa discussione, io, ripeto, sono a sua disposizione.

**RESTELLI, relatore.** La preoccupazione maggiore che parmi esista nella Camera, si è che per avventura la Sessione si muti, e che, convocata la Camera per una nuova Sessione, riprodotto il progetto di legge, occorra discuterlo di nuovo negli uffizi, per esserne presentata la relazione alla Camera. Da qui indeterminate lungaggini.

Se vogliamo toglierci da codesta preoccupazione, l'unico espediente che si presenti è di lasciare al signor ministro di grazia e giustizia il tempo di studiare il progetto di legge, ciò che è giusto di acconsentire, postochè esso lo richiede; purchè codesto tempo non sia tanto lungo che non possa essere più discusso in questo scorcio di Sessione. Mi pare di avere così espresso il desiderio comune che sia risolta una volta questa questione dello scioglimento dei feudi veneti, la quale, non v'è da farsi illusione, è una questione che nelle provincie venete, e specialmente in alcune di esse...

**PESCATORE.** Domando la parola.

**RESTELLI, relatore...** assume le proporzioni di una questione sociale. È nostro dovere di togliere quelle popolazioni dall'incubo che le molesta. In quanto alla proroga che si domanda, la difficoltà è di giorni; ed una volta l'onorevole ministro di grazia e giustizia ci dica che è pronto a discutere questa legge, sarà all'uopo fissata una seduta straordinaria.

Io pregherei l'onorevole ministro ad accettare questa proposta, e se nessuno v'è che si opponga...

**PESCATORE.** Faccio io opposizione.

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

**PESCATORE.** Io pregherei l'onorevole Restelli a desistere dalla sua domanda. Egli ha considerato che, cambiandosi la Sessione, tutto il lavoro rimarrebbe annullato, e che sarebbe necessario ricominciare da capo. Nel fatto io credo che s'inganni, benchè, di diritto la cosa stia come egli dice; poichè nulla toglie,

e l'ho veduto praticare più e più volte, che il ministro riproduca lo stesso progetto allo stato in cui era nella precedente Sessione, ed io credo che il ministro vorrà bene impegnarsi a riprodurre (cambiandosi la Sessione e riconvocandosi la Camera) il progetto nello stato in cui si trova presentemente, in modo da potersene anche allora intraprendere senza ritardo la discussione.

In ogni ipotesi lo scopo che si propone l'onorevole Restelli non si raggiungerebbe, perchè al cambiarsi della Sessione, ancorchè il progetto fosse già votato dalla Camera e passato all'altro ramo del Parlamento, rimarrebbe egualmente di diritto annullato.

Vede dunque che bisognerebbe sempre principiare da capo, e sta sempre nella facoltà del Ministero di riprodurlo allo stato in cui si trovava nella Sessione precedente.

L'onorevole Restelli ha opportunamente fatto riflettere alla Camera come qui si tratta di una questione sociale e difficilissima in cui gl'interessati già si dibattono da lungo tempo con scritti, con memorie di ogni maniera; ed io faccio domanda alla coscienza della Camera se ella si sente in questo momento in grado di discuterla con quella ponderatezza che si richiede quando si tratta di definire lo stato delle famiglie, di provincie, di riconoscere diritti di proprietà, e sciogliere questioni di vincoli, per le quali occorre una matura, lunghissima e difficilissima discussione.

Quindi nell'interesse medesimo della legge e delle famiglie, le cui sorti essa riguarda, io prego l'onorevole Restelli e la Camera a differire la discussione a quel tempo in cui potrà essere meglio che in oggi utilmente trattata e definita.

**RESTELLI, relatore.** Come relatore ho avuto occasione di esaminare i documenti che dimostrano la gravità della condizione in cui si trova la proprietà fondiaria di alcune provincie venete in causa dei vincoli feudali tuttora sussistenti. Evvi vera perturbazione degli interessi economici in quelle provincie. Questa persuasione profonda mi obbliga ad insistere perchè non si prenda una determinazione indeterminatamente dilatoria.

L'onorevole Pescatore ha fatto cenno alla possibilità che, quando si chiude una Sessione e se ne apre un'altra, il medesimo progetto venga ad essere riprodotto, e si ritenga allo stadio in cui era già pervenuto nella Sessione precedente; ma faccio osservare che è bensì qualche volta avvenuto che la Camera vi abbia consentito; ma, ove appena sia sorta opposizione, il progetto ha dovuto percorrere di nuovo tutte le fasi di qualunque nuovo progetto di legge, a norma di quanto prescrive il nostro regolamento. E, siccome appunto trattasi di disposizione di regolamento, più facilmente qualsiasi opposizione può prevalere.

In questo stato di cose, e con questa previsione che cotesto progetto di legge debba ripercorrere gli stessi stadi già percorsi, e stante la gravità delle condizioni in cui si trovano quelle provincie, esprimo di nuovo la

convinzione che mi sono fatta, ed insisto presso la Camera perchè, non dirò già subito, ma, conforme alla dichiarazione dell'onorevole ministro (il quale ha già chiesto otto o dieci giorni di tempo), questo progetto venga mantenuto all'ordine del giorno; e, appena l'onorevole ministro verrà a dirci che è pronto alla discussione, se ne discuta in una seduta straordinaria, e si compia il beneficio tanto atteso dalle popolazioni venete.

Prego quindi l'onorevole presidente di mettere a partito la mia proposta, che consiste nel mantenere all'ordine del giorno l'attuale progetto di legge, e nello stabilire una seduta straordinaria per discuterlo, appena l'onorevole ministro di grazia e giustizia ci dirà di averlo studiato abbastanza per sostenerne la discussione.

**DE-FILIPPO**, *ministro di grazia e giustizia*. Di fronte a tanta insistenza da parte della Commissione, la quale crede di massima urgenza la discussione di questo progetto di legge, io non posso naturalmente frapporre alcuna difficoltà. Quindi non sarei alieno dall'accettare la proposta dell'onorevole relatore, qualora la Camera andasse in questo divisamento, dichiarando che, ove diversamente opinasse, io mi darei la più grande premura di presentare immediatamente, al riaprirsi della nuova Sessione, questo progetto di legge, mettendolo nella posizione in cui attualmente si trova. Quindi, in un modo o nell'altro, io, lo ripeto ancora una volta, sono perfettamente a disposizione della Camera.

**PRESIDENTE**. Come vede la Camera, nel fissare quest'ordine del giorno deve darsi la preferenza alla proposta dell'onorevole Pescatore, che è la più lata.

**PESCATORE**. Io per ora non propongo che una sospensione indeterminata, con riserva di ristabilire all'ordine del giorno questo progetto di legge quando l'onorevole guardasigilli crederà di poterlo discutere.

**PRESIDENTE**. Domando se questa proposta è appoggiata.

(Non è appoggiata.)

Metto quindi ai voti la proposta fatta dall'onorevole Restelli, cioè che questo progetto di legge resti all'ordine del giorno, e venga discusso in quella tornata che verrà fissata dall'onorevole ministro di grazia e giustizia.

(La Camera approva.)

#### DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'AUMENTO DEL SERVIZIO POSTALE MARITTIMO TRA BRINDISI E ALESSANDRIA D'EGITTO.

**PRESIDENTE**. Passiamo ora all'altro progetto di legge per maggiore spesa per l'aumento del servizio postale marittimo fra Brindisi e Alessandria d'Egitto. (V. Stampato n° 164.)

Il signor ministro accetta il progetto della Commissione?

**CANTELLI**, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto.

**PRESIDENTE**. Si dà lettura del progetto di legge.

« Art. 1. Il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto viene eseguito dal mese di marzo 1868 con una corsa per ogni settimana.

« Art. 2. Questo servizio settimanale è sottoposto alle norme ed alle stipulazioni tutte della convenzione del 2 gennaio 1862, dell'annesso quaderno d'oneri e della legge del 3 agosto detto anno, n° 741, approvativa della convenzione e del quaderno d'oneri, come se avesse avuto così principio sino dall'apertura della linea.

« Art. 3. Pel pagamento della maggiore spesa risultante dal disposto degli articoli 1 e 2 di questa legge, sarà stanziata nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici del 1868 la somma di lire 54,252 in aggiunta a quella assegnata al capitolo 38, *Servizio postale commerciale marittimo*. »

La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurogònato.

**MAUROGÒNATO**. Se si volesse fare qualche osservazione generale intorno al presente progetto di legge, questo solo potrebbe esser notato che forse non vi era bisogno di presentarlo, inquantochè esso è una conseguenza naturale ed inevitabile del contratto esistente tra la società Adriatico-Orientale ed il Governo. Infatti, in quel contratto è stipulato che tutti i viaggi dei vapori di quella società debbano essere in rapporto ed in coincidenza coll'arrivo della valigia delle Indie. Se dunque la valigia delle Indie, invece di arrivare in Alessandria quattro volte al mese, vi arriverà d'ora in poi una volta per settimana, è naturale che i viaggi della società Adriatico-Orientale debbano essere 52 all'anno, invece di 48, a meno che non si volesse interrompere, per quattro settimane all'anno, la corrispondenza, con danno gravissimo del commercio e con biasimo generale dell'Europa civile. Dunque io credo che la Camera debba, senz'altro, approvare il progetto di legge.

Io però ho chiesto la parola per richiamare l'attenzione della Camera sopra un altro argomento, molto importante, vale a dire, sulla prosecuzione della linea da Brindisi a Venezia, toccando Ancona. Io comprendo che molti crederanno forse poco opportuna in questo momento la presente discussione; ma mi permetto di osservare che la questione non la sollevo io. Se ne occupò molto diffusamente la Commissione, la quale presentò a tale effetto un ordine del giorno, sviluppato dal suo relatore D'Amico con quella imparzialità che gli è propria e con quella abilità che tutti gli riconosciamo. D'altronde, non è la prima volta che si parla nella Camera di questo argomento.

Un anno fa, e precisamente il 13 giugno, nell'occasione di un'interpellanza fatta dall'onorevole Bixio re-

lativamente al servizio della linea adriatico-orientale, l'onorevole Bonomi deputato di Ancona, che ora con mio dispiacere non siede più fra noi, interpellò il ministro dei lavori pubblici relativamente alla prosecuzione di quella linea. Ricordo che allora presi anch'io la parola per sostenere la prosecuzione della linea fino a Venezia, e mi fondava specialmente su questo fatto che, entro pochi giorni, andava ad aprirsi la linea del Brennero, per cui Venezia diveniva il porto della Germania centrale. Era evidente che bisognava affrettarsi, e non lasciare che il commercio deviasse.

Tutte le speranze del risorgimento commerciale di Venezia si fondano specialmente sull'apertura del canale di Suez e sulla ferrovia del Brennero. Trent'anni trascorsero prima che questa strada fosse compiuta, e quando finalmente la comunicazione fu aperta noi rischiavamo, mediante le facilitazioni di tariffe che la società delle strade ferrate dell'alta Italia accordava alle merci dirette verso Trieste, noi rischiavamo, io diceva, che l'apertura della linea del Brennero giovasse a Trieste anzichè a noi, imperocchè a Trieste vi è, non una società, ma una flotta di vapori; vi sono 65 vapori del *Lloyd*, i quali uniscono quel porto a tutto l'Oriente, società la quale è largamente sovvenuta dall'Austria ad onta delle sue angustie finanziarie; poichè l'Austria non tralascia cosa alcuna che possa consolidare il suo dominio sull'Adriatico.

La discussione terminò con un ordine del giorno concepito così: « La Camera, invitando il Ministero a studiare i mezzi di sistemare la comunicazione tra Venezia ed Alessandria d'Egitto, passa all'ordine del giorno. »

Devo dire che l'onorevole Giovanola, che allora era ministro dei lavori pubblici, non era favorevole a questa prosecuzione semplicemente per ragioni economiche, e non per altro motivo.

Il presidente del Consiglio mi aveva fatto sperare che, alla riapertura della Camera nel novembre, avrebbe fatto qualche cosa. Ma però riconoscendo che i veneti avevano tanta fretta, pienamente giustificata, di aver pronta una linea di navigazione a vapore per il momento in cui il Brennero fosse aperto, noi abbiamo (e quando dico noi, intendo parlare dei deputati veneti), noi abbiamo scritto al comune di Venezia che non vi era speranza di giungere presto ad alcun favorevole risultamento. Allora il comune di Venezia prese una risoluzione energica, e deliberò di fare da sè. Ma da sè non avrebbe potuto, perchè si trattava di una spesa di circa 300 mila lire. Il prefetto Torelli, il quale appoggia con ardore, e direi quasi con entusiasmo, ogni idea che possa essere utile al nostro paese, concepì il pensiero di associare in questa spesa tutte le provincie venete.

A dir vero, le provincie che sono molto vicine a Venezia possono avere un vantaggio più o meno diretto

da questa navigazione; ma le provincie lontane non lo avrebbero, o lo avrebbero molto tenue.

Però è così grande la solidarietà che lega queste provincie unite insieme da una infinita serie di sventure lungamente e nobilmente patite, che tutte concorsero volonterose, e nessuna si è rifiutata di partecipare alla spesa. Allora essendovi il fondo disponibile si trattò con due compagnie che erano in concorrenza; la compagnia egiziana, e la compagnia Adriatico-Orientale.

I Veneziani preferirono la compagnia egiziana, perchè erano allarmati dalle lagnanze che si movevano contro la società Adriatico-Orientale, e perchè la società dei vapori egiziani, appartenendo in gran parte al sovrano dell'Egitto, il quale è pure il più grande proprietario di quello Stato, ed esporta una grande quantità di cotone; i Veneti (come dico) credevano in qualche modo di guadagnare il patronato di quel sovrano al commercio di Venezia.

Però la convenzione che fu stipulata non venne approvata in Alessandria, e per conseguenza si poté allora ripigliare la trattativa con la società Adriatico-Orientale; trattativa che fu condotta a compimento, mediante la sovvenzione di 312,000 lire per un anno, la quale spesa è sostenuta per metà da Venezia, e per l'altra metà dalle altre provincie venete. Appena stabilito questo contratto, il comune di Venezia, nell'interesse proprio ed in quello delle provincie che avevano concorso ad assistere Venezia, presentò una istanza al ministro dei lavori pubblici, pregandolo di prendere le opportune misure, affinchè, spirato che fosse l'anno, questa sovvenzione passasse a carico dello Stato. È inutile ripetere le ragioni allegate dal comune di Venezia, perchè tutti le possono indovinare. Si tratta di una linea che ha un'importanza, direi quasi, internazionale, si tratta di una linea di grandissima utilità, non solo per Venezia, ma per tutte le provincie venete e per l'Italia in generale. Si tratta che quasi tutti i porti importanti dello Stato godono il vantaggio di linee sovvenzionate, e che soltanto Venezia non ne ha alcuna, neppure la linea di cabottaggio della società Danovaro e Peirano.

Per questi motivi adunque il comune di Venezia insisteva, perchè per il seguito, spirato l'anno, questa spesa andasse a carico dello Stato, considerando che Venezia contribuisce a pagare i parecchi milioni che costano le sovvenzioni delle altre linee di vapore che servono esclusivamente a vantaggio di altri porti italiani.

Il ministro accolse con molta benevolenza questa domanda, rese omaggio alla generosità ed ai nobili sentimenti dei Veneti, che in qualche modo pensavano a fare da sè, e a sollevare il Governo, in momenti di tanta strettezza, da ulteriori sacrifici; soggiungeva molto abilmente, che, avendo inteso come Venezia a-



vesse già fatto questo contratto colla società Adriatico-Orientale, si era creduto dispensato dal fare quegli studi che la Camera aveva prescritti coll'ordine del giorno 13 marzo 1868, e concludeva coll'invitare il municipio di Venezia a contribuire in parte alla spesa, nel qual caso egli avrebbe proposto alla Camera un progetto di legge analogo.

« Ecco (diceva il ministro) perchè io credeva che più agevolmente si potesse venire a una definitiva risoluzione della questione, qualora il municipio di Venezia, continuando l'opera di generosa iniziativa e di patriottici sacrifici, fosse per prestarsi ad un concorso di spesa che rendesse sopportabile allo Stato la sua partecipazione a questo servizio. »

Il comune di Venezia, a dire il vero, esitò ad entrare in questa via, e mi pare molto giustamente, imperocchè avrebbe stabilito un precedente affatto nuovo. Il comune di Napoli, quello di Genova o quello di Livorno non contribuiscono in alcun modo a pagare le sovvenzioni che si accordano alle società di navigazione che fanno capo a quei porti; per conseguenza il comune di Venezia insisteva anche nell'interesse delle provincie venete, perchè la sovvenzione alla società Adriatico-Orientale fosse nell'avvenire interamente a carico dello Stato.

Io so bene che, secondo l'opinione del signor ministro, Venezia non ha un diritto positivo e legale per pretendere di avere questa linea di navigazione a vapore sovvenuta dallo Stato; a suo parere se Venezia ha questo diritto, potrebbe accamparlo anche ogni altro porto dell'Adriatico; ma queste ragioni perchè provano troppo non provano nulla.

Venezia è veramente la testa di ponte di una grande linea che passando per il Brennero penetra nel centro della Germania. Gli altri piccoli porti dell'Adriatico non si trovano certamente in analoga condizione. D'altronde mi permetto di aggiungere un'osservazione.

Io spero e credo che le provincie continueranno per lungo tempo a contribuire a questa spesa, ma non credo si possa giustamente pretenderlo.

Quale interesse può avere Belluno od Udine che ci sia una comunicazione a vapore tra Venezia ed Alessandria? Il loro concorso fu un semplice atto di generosità fraterna.

• Supponiamo che il Governo dicesse a Venezia: voi pagherete la metà di questa spesa; ma questo sarebbe appunto lo stato attuale delle cose; Venezia paga presentemente circa la metà della spesa, perchè 155,000 lire le paga Venezia, e 157,000 sono pagate dalle provincie: in totale 312,000 lire.

Se le provincie cessassero dal pagare, e che il Governo dicesse a Venezia: pagate la metà, non vi sarebbe per Venezia alcun miglioramento in confronto della condizione attuale.

Ora, questo peso, Venezia non lo potrebbe lunga-

mente sopportare, imperocchè il nostro comune è infinitamente aggravato, non solamente per tutti i vecchi debiti, ma perchè in questi ultimi tempi fu obbligato ad una tal massa di spese di lusso che mi permetterei di dire necessarie, che l'hanno messo in gravissimo disordine. *Noblesse oblige*, come si suol dire, e perciò il comune di Venezia non potè rifiutarsi dal contribuire a spese gravissime. La guardia nazionale, una serie di feste continue, e perfino il colera hanno costato somme enormi all'erario comunale; sicchè, per un complesso di fatti, il comune di Venezia è ora costretto a contrarre un prestito di parecchi milioni per mettersi in ordine.

Sappiamo tutti come ora vengano addossati ai comuni ed alle provincie moltissimi aggravi; e quando il Governo dice ad un comune o ad una provincia: io vi voglio aiutare, quest'aiuto consiste nel dare il permesso di gettare imposte.

Ora bisogna ricordarsi che a Venezia il valore della proprietà fondiaria, che è la principale ricchezza di ogni comune, è molto diminuito dopo il 1866, perchè è diminuita la popolazione.

Si contano a migliaia in Venezia le case vuote. Io non muovo per questo alcuna lagnanza; è la conseguenza di uno stato di cose che abbiamo tutti ardentemente desiderato. Ma è un fatto che Venezia, la quale era la capitale d'un piccolo regno, ora non è che una prefettura come qualsiasi altra; essa ha perduto tutti gli uffici centrali di Governo, di finanza, di contabilità: perfino i legitimisti non ci vengono più; si direbbe quasi che i colori della nostra bandiera urtano loro i nervi. Il fatto statistico è questo, che i Tedeschi sono partiti, ma non sono venuti in Venezia altrettanti Italiani.

Per conseguenza il prezzo delle pigioni è molto diminuito. (*Oh! oh!*) E siccome i proprietari hanno molte case vuote, bisogna che le case appigionate paghino l'imposta per le vuote. Aggiungo ancora un'altra circostanza, ed è che il calcolo generale che si fece nella legge sui fabbricati per valutare le spese di manutenzione degli stabili, per Venezia non è guari esatto. E ciò avviene per le circostanze eccezionali di quella città, le cui fabbriche sono erette su paludi e fondate su palafitte, oltrechè il salso dell'acqua marina danneggia molto le muraglie e gl'intonachi, per cui la manutenzione delle case è molto più costosa.

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole Maurogò nato di accostarsi un po' più all'argomento della legge. (*Ilarità*)

**MAUROGÒNATO.** Sono perfettamente nel soggetto, allorchando io dico che sarebbe assai difficile il ricavare dalle imposte comunali le somme necessarie per tutte queste spese.

Lo stesso dico riguardo all'imposta sulla ricchezza mobile, la quale era molto più leggiera nelle nostre provincie. (*Mormorio*) In conseguenza io credo che sia assolutamente indispensabile di non costringere il co-



mune di Venezia a sopportare più a lungo tali spese. Con questo io non domando nulla di straordinario, poichè mi pare che simili sovvenzioni si sono accordate a tanti altri porti del regno.

Ci si disse tante volte che Venezia non può prosperare altrimenti che col commercio, e che per conseguenza bisogna che si aiuti da sè col lavoro e col traffico.

Queste cose mi vennero ripetute un giorno anche dal presidente del Consiglio, allorchè io gli parlava delle condizioni di quella città.

Ora io sono lieto di poter dire che Venezia è entrata pienamente in questa via, che essa non solo ha pagata del proprio la sovvenzione alla società Adriatico-Orientale, ma che istituisce ancora una scuola superiore di commercio sul modello di quella di Anversa, nella quale i giovani di tutta Italia potranno ricevere la più completa educazione, e che adesso sta costituendo una grande società commerciale per l'importazione e l'esportazione, con un capitale di 3 milioni per la quale si sottoscrissero già in pochi giorni un milione e 600 mila lire. Venezia adunque fa tutto quello che può per migliorare la propria condizione; ma a questa convalescente bisogna che si dia qualche aiuto onde riacquisti più presto la salute. Ecco perchè io appoggio l'ordine del giorno presentato dalla Commissione.

**BEMBO.** Domando la parola.

**MAUROGÒNATO.** Io, a dire il vero, proporrei che il Governo dovesse assumere definitivamente l'obbligo di pagare alla società Adriatico-Orientale la pattuita sovvenzione, ma me ne astengo, perchè sono veneziano, e desidererei che quest'iniziativa fosse presa da altri. Io spero che la prenderà il Governo, e che il benvenuto ch'egli ci darà allorquando ci riuniremo di nuovo in novembre, sarà appunto il progetto di legge col quale proporrà che questa sovvenzione sia a carico dello Stato.

**D'AMICO, relatore.** L'onorevole Maurogònato (almeno, se non ho capito male le sue parole) ha portato questa questione del prolungamento della linea Alessandria-Brindisi sino a Venezia sopra un terreno sul quale la Commissione non ha creduto discutere. Ho quindi preso a parlare, perchè non vorrei che il discorso dell'onorevole Maurogònato facesse credere alla Camera che qui si tratta d'interessi particolari di Venezia. Sieno quali si vogliano in questa questione gl'interessi di questa nobile città, la Commissione ha considerato la cosa sotto il punto di vista degl'interessi generali del paese. Se avessimo esaminato quest'affare col criterio dei contratti marittimi del 1861, allora sarebbe stato il caso di vedere se, solo pel fatto che altre città italiane ritraggono dei vantaggi per effetto di quei contratti conclusi quando mancavano le ferrovie, mancavano parecchie vie di comunicazione, si doversero oggi, in condizioni diverse, estendere questi be-

nefici a Venezia per un riguardò locale. Lo dico francamente, la Commissione ha eliminata quest'ipotesi. Prima di tutto non milita per Venezia una ragione postale per essere a capo di una linea di navigazione a vapore che l'unisca coll'Egitto. La posta da Venezia a Brindisi va molto più celeremente per la ferrovia, e a Brindisi trova il piroscalo per Alessandria. Noi ci troviamo ora in circostanze diverse da quelle che consigliarono i contratti del 1861, i quali oggi, secondo noi, richiederebbero una radicale revisione. La vostra Commissione crede che in questo genere di cose non si debba avere in vista il beneficio di una località, sibbene l'interesse generale dello Stato.

Egli è in questo modo che abbiamo considerata la questione, e per interesse generale proponiamo il quarto alinea dell'ordine del giorno che abbiamo presentato alla Camera. Per qual ragione una società di navigazione a vapore può essere sovvenzionata? Non ve ne sono che due, o un interesse postale, od un interesse commerciale; e questi interessi sono di natura affatto diversa.

Una navigazione a vapore postale deve essere sovvenzionata, perchè richiede dei mezzi di trasporto, richiede dei piroscali tali che, senza una sovvenzione dello Stato, non è possibile che sussista. Una navigazione a vapore può anche essere sovvenzionata per un interesse commerciale; ma il caso in cui lo Stato deve sovvenzionare una società di navigazione per interesse puramente commerciale, è un caso che non si presenta ordinariamente.

Non si deve dire: noi vogliamo sviluppare il commercio in quella data località, dunque stabiliamo una linea di navigazione a vapore che faccia capo a quella località: non è così che si deve ragionare, secondo la vostra Commissione. Noi diciamo: se si sviluppa il commercio fra due luoghi, una società di navigazione si stabilisce senza bisogno di sovvenzione. Stabilite pure una linea sovvenzionata di piroscali: se non vi è ragione di commercio tra due luoghi, non è questa che lo farà nascere.

Quale è dunque il caso in cui bisogna dare una sovvenzione ad una società di navigazione a vapore per interesse commerciale? È precisamente il caso dei rapporti fra Venezia ed Alessandria d'Egitto. Quale è questa circostanza che fa nascere questo caso speciale? È la vicinanza del porto commerciale di Trieste e la gran linea di navigazione a vapore del *Lloyd*, che fa testa a Trieste da un lato, ed a tutti i principali porti commerciali del Levante dall'altro lato.

Dunque la Commissione ha detto: questa società di navigazione a vapore del *Lloyd* potentissima, sovvenzionata dal suo Governo avvantaggia la posizione di Trieste rispetto a Venezia; a Trieste le relazioni commerciali col Levante si trovano già stabilite da una grande quantità di stabilimenti marittimi e commerciali e tutti questi vantaggi fanno sì che compense-

ranno largamente quelle piccole economie che offrono i trasporti ferroviarii tedeschi nell'arrivare a Venezia prima di Trieste, e quindi noi non potremo mai ottenere che si sviluppi in Venezia tanto commercio per quanto una linea di navigazione a vapore con l'Egitto, nell'interesse puramente commerciale, si possa mai stabilire senza sussidio.

Posta così la questione, e posta così la ragione di essere di una sovvenzione dello Stato a vantaggio di questa linea, la Commissione vostra ha considerato degli altri interessi, ma sempre da un punto di vista tutt'affatto generale.

Noi abbiamo pensato che questa linea di navigazione a vapore si deve sovvenzionare, se vogliamo portare a Venezia, con vantaggio dello Stato, tutto il commercio germanico che percorre la linea del Brennero.

Ma sovvenzionando dei piroscafi fra Venezia ed Alessandria d'Egitto che cosa facciamo? Noi facciamo concorrenza alla ferrovia da Venezia a Brindisi, la quale è pure sovvenzionata dallo Stato. Noi facciamo sino ad un certo punto concorrenza ad un'altra linea di navigazione a vapore che è quella che contorna le coste d'Italia e arriva sino ad Ancona, la quale è anche sovvenzionata.

Allora la Commissione vostra ha detto: non facciamo che il Governo, sebbene ne vedessimo la convenienza, sia obbligato a sovvenzionare, senz'altra discussione, la linea di navigazione a vapore tra Venezia ed Alessandria d'Egitto; ma invece invitiamo la Camera, perchè approvi un ordine del giorno al Governo onde studii la questione sotto il rapporto della concorrenza che queste tre linee diverse si possono fare tra di loro.

Non sarebbe possibile che questi studi si facciano venire a qualche conclusione vantaggiosa, per esempio, a quella di sospendere la linea da Brindisi ad Ancona della società Danovaro, per convertirla in un'altra linea del Levante assai più proficua?

Non sarebbe possibile di compensare la perdita che in questo caso facesse la città di Ancona con un ribasso delle tariffe ferroviarie delle linee della rete adriatica? E così via via gli studi da farsi, che noi crediamo necessario che compia il Governo, sono diversi. Ma, senza tediare la Camera con tutte le considerazioni che la vostra Commissione ha fatto, io mi riassumo e ripeto: noi abbiamo riconosciuta la necessità commerciale di sovvenzionare una linea di navigazione a vapore tra Venezia e Alessandria d'Egitto, ma non abbiamo potuto presentarvi questo nostro giudizio come un giudizio definitivo, perchè abbiamo trovato che in questa questione è implicata una questione di concorrenza, e di concorrenza con altre linee che lo Stato parimente sovvenziona; quindi bisogna trovar modo perchè lo scopo che si vuol raggiungere da un lato non sia dall'altro lato contrastato, e per conseguenza abbiamo pregato la Camera di accettare il nostro or-

dine del giorno, col quale rinnoviamo il voto al Governo perchè studii questa questione, e gli abbiamo indicato sotto qual punto di vista noi intendiamo che questa questione dev'essere studiata.

**BEMBO.** Poichè la discussione generale si aggirò sull'ordine del giorno proposto dalla Commissione, e particolarmente sull'ultima parte dello stesso, io dirò brevi parole in appoggio a quelle che ha testè proferrito l'onorevole D'Amico.

Allorchè si discusse il bilancio dei lavori pubblici del 1867, fu invitato il Ministero a studiare i mezzi onde attivare la navigazione diretta di cui ora si è fatto cenno. Chi propose quell'ordine del giorno non intese di provocare un beneficio speciale per la città di Venezia, non intese di estendere al porto di Venezia quei benefici che altre città commerciali marittime percepiscono a spese della nazione; bensì intese di provvedere ad un bisogno d'interesse generale. Se dopo l'apertura del Brennero, Venezia è divenuta il punto intermedio fra l'Oriente ed il centro d'Europa, non è Venezia sola che risente il vantaggio di questa comunicazione. Perchè, dove mancasse la navigazione diretta, la quale avrebbe dovuto essere contemporanea all'apertura del Brennero, altro porto, come diceva adesso l'onorevole D'Amico, avrebbe conteso all'Italia questi benefici. Tanto è vero che la società del *Lloyd* austriaco aveva parificato nelle sue tariffe il porto di Venezia a quello di Trieste, tanto pel trasporto delle merci quanto per quello dei passeggeri in Alessandria, di modo che essa regalava ai Veneti il tragitto da Venezia a Trieste.

Ma il donativo che avrebbe portato con sè gli inconvenienti del trasbordo, avrebbe finito a spostare il commercio d'Oriente da Venezia non solo, ma eziandio a privare l'Italia di quelle risorse le quali non sono ristrette ad una sola città, ma si diffondono nella penisola.

Io credo adunque che Venezia, aprendo una comunicazione diretta coll'Oriente, ed aprendola indipendentemente dagli aiuti troppo lenti del Governo, abbia dato prova di accorgimento e di patriottismo, perchè attirò a proprie spese una corrente commerciale all'Italia. La quale, o profittava dei pochi anni che pure occorrono a che sia compiuta la linea Rodolfiana e la congiunzione fra Trieste e Villaco, ed in questo frattempo attirava a sè la corrente elvetica-germanica, e l'avvenire dei suoi porti dell'Adriatico e la prosperità della strada ferrata che ha guarentita è assicurata; o non sapeva profittarne, e quei vantaggi passavano ad altri, come disse appunto l'onorevole D'Amico.

Ecco la ragione per cui Venezia, ricordandosi di essere stata la città marittima per eccellenza del mondo moderno, impaziente di rivendicare quei danni che essa ha sofferto per la scoperta del capo di Buona Speranza; aiutata dalle città e provincie consorelle, le quali con mirabile esempio di concordia strinsero, per

così dire, con lei una lega di operosità intelligente, statuiva una sovvenzione di 300,000 lire alla società Adriatico-Orientale, affinché fosse attivato per un anno il servizio di navigazione diretta fra il suo porto ed Alessandria d'Egitto.

Che se Venezia ha fatto questo sforzo supremo per un interesse generale d'Italia, non è ragionevole che essa sola ne sopporti tutto il peso. Lo stato delle nostre finanze è per verità miserrimo; ma non pertanto non dobbiamo dimenticare che le provincie della Venezia non possono sostenere tal peso più che un anno, e che, dove questa navigazione fosse sospesa, sarebbe arrestata una causa di sviluppo della ricchezza pubblica in Italia; sviluppo cui solo abbiamo mirato noi, proponendo quell'ordine del giorno, e la Camera votandolo il 13 giugno dell'anno decorso.

**CANTELLI**, *ministro pei lavori pubblici*. Non credo che sia intenzione della Camera, nè chesia questo il momento opportuno per entrare nella discussione della convenienza di sovvenire in modo più o meno efficace la navigazione diretta tra Venezia ed Alessandria d'Egitto.

Già la Camera in occasione della discussione del bilancio dell'anno corrente votò un ordine del giorno con cui invitava il Ministero a studiare la questione. Il Ministero se ne è grandemente preoccupato, e già hanno avuto luogo trattative tra il Governo e la città di Venezia che son quelle appunto di cui l'onorevole Maurogònato ha poc'anzi fatto menzione.

Un servizio provvisorio venne già attivato da quella città col concorso nella spesa di tutte le provincie venete, per vapori settimanali tra Venezia ed Alessandria d'Egitto. Questo servizio è in piena attività, e la esperienza stessa dei vantaggi che sarà per produrre, diverrà uno degli elementi appunto con cui la Camera potrà più tardi giudicare della convenienza di venire a sovvenzionare questa linea.

Mi pare quindi che sarebbe assai più opportuno trattarne in occasione del bilancio del 1869, quando saranno trascorsi alcuni mesi di questo servizio diretto, quando, cioè, si potrà conoscere quale ne sia il risultato. Già a questo scopo il Ministero dà opera e raccoglie tutti i dati che possono metterlo in grado di portare un giudizio positivo sulla sua utilità; e allora verrà, come dissi, l'occasione opportunissima per portare davanti al Parlamento la questione.

In questo senso il Ministero non si rifiuta di accettare anche l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, essendo già suo intendimento di preparare un progetto di legge da presentarsi alla Camera in occasione appunto della discussione ventura del bilancio.

Pregherei quindi gli onorevoli proponenti a volere accettare questa mia dichiarazione, e ad attendere un momento più propizio per potere esaminare profondamente tale questione.

Giacchè ho la parola, io debbo respingere un rim-

provero che mi venne fatto dall'onorevole Maurogònato, il quale crede che sarebbe stata forse inutile la presentazione di questo progetto di legge. Secondo l'onorevole Maurogònato, una delle condizioni del contratto tra il Governo e la società Adriatico-Orientale sarebbe quella di regolare i servizi tra Brindisi ed Alessandria, in coincidenza col servizio inglese della valigia delle Indie.

Egli dice: dal momento che i viaggi che fa la società peninsulare inglese da Alessandria a Marsiglia, da 48 che erano, sono stati portati a 52 per farne uno ogni settimana, era ben naturale che anche il Governo italiano dovesse aumentare da 48 a 52 i suoi viaggi. Sta benissimo.

È fuor di dubbio che, stante gli obblighi che ha la società Adriatico-Orientale, essa non poteva rifiutarsi di fare l'aggiunta di quattro viaggi all'anno, e per sua parte il Governo aveva tutto il diritto d'imporre questi quattro viaggi; ma esso non teneva i mezzi per pagare alla società il corrispondente sussidio, giacchè il bilancio dello Stato, avendo stabilito una somma tassativa pel servizio postale tra Brindisi ed Alessandria d'Egitto, sarebbe mancato al Governo il mezzo di poter soddisfare a quella parte di sussidio che corrisponde all'aumento di quattro viaggi all'anno. Ecco la ragione per cui si è dovuto presentare un progetto di legge, il quale autorizzi il Governo ad aumentare lo stanziamento di 54,252 lire che occorrono appunto quest'anno.

**MAUROGÒNATO**. Domando la parola.

**CANTELLI**, *ministro pei lavori pubblici*. Ho accettata la rettificazione fatta dalla Commissione d'inserire nel bilancio 1868 lire 54,252 in luogo di 72,336, in quanto che quest'ultima somma era calcolata per quattro viaggi di più, mentre invece per quest'anno, essendosi incominciato il servizio settimanale soltanto alla fine del mese di marzo, si fanno soli tre viaggi e non quattro. Soltanto nell'anno venturo la spesa da aggiungersi per questo titolo sarà di 72,336 lire.

Mi rimane a dire qualche parola sugli altri punti dell'ordine del giorno proposto dalla Commissione.

Il primo riguarda il servizio ferroviario dai piedi dell'Alpi a Brindisi in corrispondenza col servizio postale d'oltr'alpe. Con quest'ordine del giorno la Commissione intende eccitare il Ministero a stabilire i nostri treni ferroviari in modo che vi sia perfetta coincidenza cogli arrivi e partenze dei battelli a vapore della società Adriatico-Orientale, ed a farli più celeri che sia possibile, onde il viaggio tra Brindisi e l'Europa settentrionale si possa fare col minor tempo possibile, tanto da potere equiparare le altre linee di comunicazione.

Ora sono lieto di poter annunziare a tale riguardo alla Camera che fra pochi giorni sarà pubblicato il nuovo orario delle nostre ferrovie, nel quale, tenuto conto dell'abbreviamento della nuova linea ferroviaria

Fell sul Moncenisio e dell'aumentata celerità su alcuni punti della linea tra Susa e Brindisi, si potrà ottenere un soddisfacente risultato. Partendo infatti da Londra ventiquattr'ore dopo, si potrà arrivare ad Alessandria di Egitto nel giorno stesso in cui vi si arriva attualmente.

Sarà inoltre stabilito un treno celere tra Verona e Bologna, il quale permetta il trasporto dei passeggeri che percorrono la via del Brennero onde arrivare il più sollecitamente a Brindisi; e, per quanto sarà possibile, questo tronco sarà posto in coincidenza sia cogli arrivi e colle partenze dei piroscafi da Brindisi, quanto cogli arrivi e colle partenze dei treni celeri della ferrovia del Brennero. Però debbo soggiungere che una coincidenza perfetta non si potrà ottenere, inquantochè, i treni celeri delle ferrovie bavaresi essendo regolati da altri scopi, e con altri intendimenti, non si riuscirà forse ad ottenere tra l'arrivo a Verona e la partenza per Brindisi quella perfetta coincidenza che, spero, sarà dato di stabilire nella linea del Moncenisio.

Quanto alla questione delle tariffe conosce la Camera quale sia la condizione del Governo in fatto di tariffe ferroviarie. Le società hanno un massimo di tariffe che non possono oltrepassare; esse non possono nemmeno ribassarle senza l'autorizzazione del Governo, ma il Governo non ha neanche la facoltà di loro imporre alcun ribasso. Però, tanto il Governo quanto le società, sono animate dal desiderio di ribassarle per quanto sia possibile. Questo si è fatto da alcune delle nostre società ferroviarie, ed ho fiducia che si potranno fra non molto applicare anche alle altre società tutti quei miglioramenti che da alcune di esse sono stati adottati; ma, ripeto, non posso prendere su questo un assoluto impegno, inquantochè non dipende dal Governo, attesi i contratti che ha colle società ferroviarie, il ribasso delle tariffe. Il Governo può solo consigliarlo, può solo insistere, con tutti quei mezzi che sono in suo potere presso le società, perchè vogliano ribassare le tariffe. E questo ribasso, essendo più che altro nell'interesse delle società medesime, non è a dubitare che asseconderanno gl'intendimenti del Governo; ma, ripeto ancora una volta, non è in facoltà del Governo di poterlo imporre.

Accetto l'ordine del giorno, perchè è mia intenzione di fare tutto quello che potrò onde le tariffe corrispondano in tutto agli interessi del commercio e delle popolazioni.

Quanto ai lavori di Brindisi, cui si accenna nel terzo punto dell'ordine del giorno, è vero pur troppo che molto resta ancora a fare per portare quel porto a quel grado di miglioramento che è reclamato dal suo avvenire; però si è anche esagerato nel credere che poco si sia fatto. Da quando furono approvati i necessari provvedimenti, cioè dopo la legge del 24 gennaio

1864, i lavori nel porto di Brindisi, se non hanno progredito con quella celerità che si attendevano il Parlamento ed il Governo del Re, si sono però già ottenuti risultati importanti. E se la Camera me lo permette, ne farò un breve cenno.

Gli scavamenti nel porto cominciarono nel marzo 1865, ed a quest'ora sono stati scavati 750 mila metri cubi di materia. Le opere d'arte consistono in una banchina nel seno di levante, che è lunga 260 metri, questa è perfettamente completa ed è già armata di grù e delle necessarie macchine. Nel 1866 furono appaltati i lavori per le dighe del Forte a Mare, della Bocca di Puglia e di Costa Murena.

Per queste dighe occorre di gettare 366 mila tonnellate di massi, e già ne furono a quest'ora gettati 152 mila.

Pel muro di sponda destra del canale d'accesso ai porti interni si sono costruiti 747 massi artificiali, che misurano metri cubi 10, 11 e più presso a 12 per ciascuno, e 552 già sono stati collocati in opera sopra metri lineari 267 di muro in costruzione, e per riempimenti e spianamenti dietro esso muro si fece un movimento di terra e di ciottoli per metri cubi 8000. Per la banchina nel seno di ponente, proposta la lunghezza di metri 500, se ne hanno 100 metri presso che terminati, ed altri 130 in gran parte elevati più presso il livello del mare. Finalmente resta a provvedere ad un bacino di carenaggio e ad uno scalo d'alaggio, che si aveva fiducia (e non è ancora perduta affatto) di poterli affidare alla speculazione dell'industria privata. Finora non si potè concretare alcun contratto, ma si hanno anche attualmente offerte che lasciano sperare di poter arrivare a qualche utile risultato. Qualora ciò non avvenisse, sarebbe necessario che il Parlamento autorizzasse la spesa di mezzo milione, se volesse che almeno lo scalo di alaggio fosse costruito.

Faccio però riflettere che non è esso una delle necessità più urgenti del porto di Brindisi, inquantochè i bastimenti più grossi provenienti da altri porti del Mediterraneo, o da altri mari, hanno mezzo di farsi raddobbare altrove.

Certamente sarebbe cosa utile che anche in Brindisi vi fosse un bacino, od uno scalo d'alaggio; ma non è una necessità così forte come è quella dello scavamento, senza del quale i grossi vapori non vi potrebbero manovrare liberamente; ed è appunto allo scavamento del porto che sono ora rivolte tutte le attenzioni del Governo. A questo scopo il Ministero ha fatto convergere su Brindisi tutte le macchine effossorie, senza danno però degli altri porti dello Stato, onde poter attivare con maggiore alacrità e prontezza i lavori di scavamento, che, lo ripeto, credo siano quelli che al momento urgono di più nel porto di Brindisi.

Questo è lo stato delle cose. Ora, il Governo non disconosce che nel porto di Brindisi resti ancora molto

da fare di quello che sarebbe desiderabile che fosse già fatto; il Governo perciò non mancherà di dare opera perchè si attivino i lavori il più che sia possibile, e in questo senso accetto l'ordine del giorno proposto dalla Commissione.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Essendo chiesta la chiusura della discussione generale, chi l'appoggia sorga.

(È appoggiata, quindi approvata.)

Ora, prima di procedere alla discussione degli articoli, debbo mettere a partito l'ordine del giorno della Commissione, il quale è stato accettato anche dal Ministero.

**MASSARI G.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**MASSARI G.** Vorrei pregare la Commissione a modificare la forma del suo ordine del giorno là dove è detto: « La Camera interessa il Ministero. » Mi pare che sia una formola insolita, e che sarebbe molto meglio dire: « *invita* il Ministero. »

Non è per pedanteria, ma sembrami che anche nella nostra locuzione dobbiamo attenerci alla forma la più precisa e la più conveniente.

**MALDINI.** La Commissione accetta.

**PRESIDENTE.** Do dunque lettura dell'ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministero a provvedere:

« 1° Che il servizio ferroviario dai piedi delle Alpi a Brindisi, in corrispondenza col servizio postale di oltre Alpi e coi viaggi settimanali dei piroscafi dell'Adriatico-Orientale, sia in ogni stagione esercitato nel più celere modo;

« 2° Che sia messa allo studio, per avere la più pronta soluzione possibile, la questione del ribasso e del riordinamento delle tariffe ferroviarie...

**MAUROGONATO.** Chiedo di parlare sul n° 2.

*Voci.* Non si può, la discussione è chiusa.

**PRESIDENTE.** « 3° Che siano adottati tutti i provvedimenti necessari a rendere facili i trasbordi in Brindisi, ed ultimare i lavori di quel porto;

« 4° Che alla prossima riunione del Parlamento sia presentato alla Camera il risultato degli studi opportuni, con le proposte di legge che potessero esserne conseguenza, per regolare il *Servizio postale commerciale marittimo* tra l'interno dell'Adriatico ed il Levante, in armonia con le migliori convenienze economiche del paese. »

(È approvato.)

Si passerà alla discussione degli articoli.

**COSTA A.** Chiedo di parlare per una mozione.

**PRESIDENTE.** Su che?

**COSTA A.** Sull'ordine del giorno o sulla quistione in proposito, come ella vorrà.

*Voci.* È votato.

**COSTA A.** Ma posso fare un'aggiunta, occorrendo, all'ordine del giorno votato.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**COSTA A.** Giacchè il ministro dei lavori pubblici ci accennò le cure da lui usate per regolare il servizio del transito internazionale tra l'Inghilterra, attraverso l'Italia e l'istmo di Suez, io lo pregherei, in quest'occasione, a voler prendere in considerazione un grave inconveniente che ha luogo nella corrispondenza postale internazionale.

Le lettere che dall'Italia si spediscono all'Inghilterra giacciono a Parigi non meno di 14 ore; arrivano la mattina prima delle ore 6 e non partono che dopo le ore 8 della sera. Questo è un gravissimo inconveniente, di cui non cessano di lagnarsi tanto il commercio italiano quanto l'inglese.

Io eccito quindi l'onorevole ministro, poichè si occupa e della revisione dell'orario e delle tariffe, a non dimenticare anche questo dannosissimo sconcio, e di avvisare ai mezzi di porvi riparo.

**CANTELLI, ministro per i lavori pubblici.** Ebbi già occasione altra volta di dire alla Camera come l'inconveniente, lamentato dall'onorevole Costa, fosse collegato col nostro trattato postale colla Francia, e come si presentasse assai difficile, per non dire impossibile, l'ottenere dalla Francia un cambiamento nell'orario di partenza dei treni di cui si serve la posta italiana, senza addivenire ad un nuovo trattato postale con quella potenza.

Ora, il trattato postale colla Francia scadeva appunto alla fine del corrente anno; fu denunziato sin dal dicembre dell'anno passato, ed in questo momento sono in corso le trattative per una nuova convenzione, per mezzo della quale io spero che anche l'inconveniente accennato sarà tolto. Però debbo far presente alla Camera come tale inconveniente, anche indipendentemente dalle migliori condizioni che nel nuovo trattato postale ci verranno fatte dalla Francia, probabilmente sarà eliminato in seguito all'attivazione della ferrovia Fell. Giacchè in conseguenza dell'anticipazione di arrivo che ci procura l'attivazione di quella ferrovia, noi potremo probabilmente servirci come di treno postale di quel treno che arriva a Parigi alla sera invece di quello che vi giunge il mattino. Il treno che arriva da Londra a Parigi al mattino vi si ferma 12 ore; quello che arriva alla sera parte immediatamente.

Ora, quando noi potremo valerci di quel treno pel nostro servizio postale, avremo tolto di mezzo questo inconveniente. Quand'anche poi si dovesse continuare a valersi dei treni ordinari di Francia, come ho detto poc'anzi, l'attivazione del sistema Fell sul Moncenisio ed altri miglioramenti che saranno portati nei nostri orari apporteranno già un tale acceleramento nell'arrivo delle corrispondenze di Francia e d'Inghilterra, che io credo che, solo per questo sarà, se non tolto in tutto, di molto diminuito l'inconveniente che ora a ragione si lamenta.

**PRESIDENTE.** Do lettura degli articoli del progetto di legge:

« Art. 1. Il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto viene eseguito dal mese di marzo 1868 con una corsa per ogni settimana. »

(È approvato.)

« Art. 2. Questo servizio settimanale è sottoposto alle norme ed alle stipulazioni tutte della convenzione del 2 gennaio 1862, dell'annesso quaderno di oneri e della legge del 3 agosto detto anno, n° 741, approvativa della convenzione e del quaderno d'oneri, come se avesse avuto così principio sino dall'apertura della linea. »

(È approvato.)

« Art. 3. Pel pagamento della maggiore spesa risultante dal disposto degli articoli 1 e 2 di questa legge, sarà stanziata nel bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici del 1868 la somma di lire 54,252 in aggiunta a quella assegnata al capitolo 38, *Servizio postale commerciale marittimo.* »

(È approvato.)

**BERTEA.** Chiedo di parlare.

**DI SAN DONATO.** È approvato.

**BERTEA.** Non lo disapprovo, desidero anzi renderlo migliore.

Avendo la Commissione facoltà dal regolamento di coordinare gli articoli delle leggi votati dalla Camera, mi sembrerebbe opportuno che si precisasse la data di cui nell'articolo 1, sembrandomi singolare che si richiami quella del primo marzo 1868, quando siamo al giugno.

**D'AMICO, relatore.** Io credo che non ho nulla da coordinare e che l'articolo 1 sta perfettamente bene nella sua redazione. Esso dice infatti: « il servizio postale marittimo fra Brindisi ed Alessandria d'Egitto viene eseguito dal mese di marzo 1868 con una corsa per ogni settimana. »

Siccome il servizio delle Indie cominciava dal mese di marzo ad esercitarsi una volta per settimana dalla compagnia peninsulare, il Ministero, considerando che sino al corrente giugno non vi era alcun mese in cui ci fossero cinque lunedì, giorno di partenza del piroscafo postale da Brindisi, ha fatto cominciare il servizio settimanale dal mese di marzo, sperando, come è acca-

duto, che la votazione verrebbe a dargli ragione in tempo opportuno. Per tal modo s'è potuto godere del vantaggio d'avere la coincidenza con la peninsulare non interrotta, e l'articolo 1 da noi proposto stabilisce il fatto come è avvenuto.

**PRESIDENTE.** Ordine del giorno per domani.

**MAUROGONATO.** (*Mentre il presidente legge l'ordine del giorno*) Ho chiesto di parlare per un fatto personale.

La seduta è levata alle ore 5 40.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Votazione per scrutinio segreto sui progetti di legge:

Spesa per la costruzione di un tronco di rettificazione della strada nazionale sannitica;

Aumento del servizio postale marittimo fra Brindisi e Alessandria di Egitto.

2° Seguito della discussione sul progetto di legge per la convalidazione di decreti relativi a spese maggiori sui bilanci dal 1860 al 1867.

*Discussione dei progetti di legge:*

3° Disposizioni intorno alla esecuzione delle sentenze riguardanti i crediti gabellari;

4° Convenzione col municipio di Ancona per la cessione del fabbricato demaniale del Lazzaretto;

5° Spesa per lavori di costruzione nella Salina di Lungro;

6° Autorizzazione richiesta secondo l'articolo 56 della legge sulla stampa;

7° Esecuzione delle sentenze dei conciliatori;

8° Costruzione obbligatoria delle strade comunali;

9° Interpellanza del deputato Nisco relativamente alle concessioni di occupazione temporanea della spiaggia di mare dinanzi alla città di Napoli ad uso di stabilimenti balneari;

10. Interpellanza del deputato Bullo intorno al servizio dell'ufficio de' depositi e prestiti di Firenze;

11. Discussione del progetto di legge per disposizioni relative alla caccia.