

## TORNATA DEL 26 LUGLIO 1870

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi.* = Domanda di urgenza sopra una petizione, del deputato Morelli Donato, e osservazione del ministro Gadda. = Proposizione dei deputati Fambri e Brenna di deliberare sulle conclusioni della Commissione d'inchiesta per la Regia dei tabacchi — Avvertenza del presidente, e parole dei deputati Nicotera, Plutino Agostino, Comin e Finzi — Dopo replica del deputato Brenna, è approvata una proposta di rinvio, del deputato Nicotera. = Interrogazione del deputato Mussi sopra alcuni arresti fatti a Milano, e spiegazioni del ministro per l'interno — Repliche. = Discussione generale dello schema di legge per approvazione di convenzioni con società ferroviarie e per altri provvedimenti sulle strade ferrate — Discorso del deputato Sormani-Moretti contro il progetto — Riserve del ministro — Osservazioni e istanze sull'ordine della discussione e sulla chiusura, dei deputati Comin, Lazzaro, Finzi e Massari G., e avvertenze del deputato Gabelli — Proposizione del deputato Valerio per il rinvio della discussione di una parte del progetto oppugnata dal ministro e dal relatore Bonghi — Proposizione del deputato Torrigiani per la posposizione di quella parte nella discussione, rigettata — Chiarimenti del relatore — Rinvio a domani.

La seduta è aperta a mezzogiorno e 40 minuti.

FOSSA, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale è approvato.

MACCHI, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

13,388. Sereggi Marco, nativo dell'Albania, naturalizzato italiano, negoziante di seme bachi, rappresenta che, percorrendo l'Italia per oggetto del suo commercio, ebbe a patire, per parte degli agenti governativi, gravi danni nella persona e negli averi, e fa istanza perchè il Governo sia richiamato all'osservanza delle leggi che tutelano l'inviolabilità individuale.

13,389. La Giunta comunale, il comizio agrario e 79 cittadini di Cotrone fanno vive istanze perchè siano presi pronti ed energici provvedimenti per tutelare le proprietà e le vite di quegli abitanti dal flagello del brigantaggio.

### ATTI DIVERSI.

MORELLI DONATO. Con la petizione segnata di n° 13,389 molti cittadini del comune di Cotrone, la Giunta municipale del comune stesso e la direzione del comizio agrario, in vista degli atroci fatti di brigantaggio, e quasi perduta la speranza di provvedimenti per parte del Governo, si rivolgono alla Camera perchè essa eserciti quella pressione necessaria sul Governo onde questi provveda. Io prego la Camera di dichiarare d'urgenza questa petizione.

(La Camera approva.)

LACAVA. Con la petizione di numero 13,363, il municipio ed i cittadini di Rossano chiedono che il Parla-

mento s'interessi della condizione della pubblica sicurezza di quel circondario, a causa del brigantaggio. Io prego la Camera a dichiarare d'urgenza questa petizione.

(La Camera approva.)

GADDA, ministro pei lavori pubblici. Le parole pronunciate dall'onorevole deputato Morelli Donato mi obbligano a protestare, perchè non è possibile ammettere che un deputato d'ordine, come il deputato Morelli Donato, pronunci delle parole simili...

MORELLI DONATO. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI... il paese non ha fiducia nel Governo per avere sicurezza.

Io avrei creduto che, raccomandare una petizione volesse dire solamente che il Parlamento se ne debba occupare sollecitamente, per raccomandarla al Governo. Invece l'onorevole deputato adduce come causa della petizione al Parlamento ciò che il Governo non fa il suo dovere. E per verità, il lanciare una proposizione così inopportuna, me lo permetta che io glielo dica. L'onorevole deputato Morelli, che, non solo io non l'accetto perchè non è giusta, ma anche la respingo perchè è assolutamente contraria a quei principii che egli stesso professa.

MORELLI DONATO. È verissimo, io ho rappresentato sempre principii d'ordine, e continuerò a rappresentare affinché continuerò a restare nella vita pubblica.

L'onorevole ministro Gadda sbaglia se pensa di smentirmi; io non ho fatto che riprodurre una dichiarazione contenuta nelle petizioni che sono al banco della Presidenza.

Io comincio per invitare l'onorevole ministro Gadda a leggerle, e i miei colleghi della Camera a prenderne cognizione, perchè essi vedano se dal mio lato, o dal lato dell'onorevole ministro Gadda, stia la ragione.

**PRESIDENTE.** Io debbo osservare che, quando si domanda l'urgenza di una petizione, non si può entrare nel merito della medesima, e tanto meno se ne potrebbe dar lettura, poichè deve anzitutto passare all'esame della Giunta.

Per motivi di salute il deputato Omar chiede un congedo di cinque giorni; il deputato Pellegrini di dodici; il deputato Sprovieri di dieci; i deputati Monti Francesco, Concini e Rasponi di quindici.

Il deputato Fabris, per affari di famiglia, domanda un congedo di quindici giorni.

Il deputato Arrigossi, per affari d'ufficio, chiede un congedo di otto giorni.

(Cotesti congedi sono accordati.)

L'onorevole Mussi chiede di rivolgere al presidente del Consiglio, ministro per l'interno, una semplice interrogazione, a forma dell'articolo 69 del regolamento, sugli arresti eseguiti in Milano il 25 luglio corrente.

Quando sarà presente l'onorevole presidente del Consiglio, lo interrogherò se e quando intenda di rispondere a quest'interrogazione.

**PROPOSIZIONE DEI DEPUTATI FAMBRI E BRENNIA SULLA CONCLUSIONE DELLA COMMISSIONE D'INCHIESTA SUI FATTI DELLA REGIA COINTERESSATA.**

**FAMBRI.** Domando la parola sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**FAMBRI.** Or fanno quasi quattro mesi io ebbi l'onore di deporre sul banco della Presidenza, a nome mio e dei miei due colleghi ed amici Brenna e Civinini, una domanda formale affinchè fosse fissato un giorno per la discussione delle conclusioni della Commissione d'inchiesta sui fatti della Regia cointeressata.

Quella domanda era nostro diritto e dovere di fare, come era diritto e dovere della Camera di ottemperarvi. La cosa era secondo lo spirito e la lettera della legge per la quale era stata decretata e nominata una Commissione d'inchiesta col mandato di inquirere fatti e proporre conclusioni alla Camera.

Io devo rendere ai miei avversari questa giustizia, che non una sola voce tra loro è sorta a combattere la nostra domanda, a contestare il nostro diritto.

L'onorevole presidente del Consiglio è però sorto lui e, facendo un quadro della situazione morale ed economica del paese in quel momento, ha fatto appello al nostro patriottismo affinchè non si mettesse ostacolo alcuno al rinvio della discussione dopo la votazione dei provvedimenti finanziari.

Protestando sì, ma pure abbiamo dovuto rassegnarci

ad una proposta, la quale veniva approvata ad unanimità da tutte le parti della Camera.

Ora i provvedimenti finanziari sono stati votati, ed io ho l'onore nuovamente di deporre sul banco della Presidenza la seguente domanda:

« In ordine alla deliberazione adottata dalla Camera nella seduta del 4 aprile decorso, i sottoscritti pregano l'onorevole presidente della Camera a voler porre all'ordine del giorno di una delle prossime sedute la discussione delle conclusioni della Commissione d'inchiesta sui fatti relativi alla Regia cointeressata dei tabacchi. »

**PRESIDENTE.** Fo osservare all'onorevole Fambri che la Camera ha ieri determinato il suo ordine del giorno nel senso che innanzitutto debbano essere discusse le convenzioni sulle ferrovie, e quindi il progetto di legge sulla leva.

Se la Camera crederà derogare all'ordine del giorno che ha già stabilito, il presidente, ottempererà alle deliberazioni che sarà per prendere.

**FAMBRI.** Prima di tutto faccio osservare all'onorevole presidente che la deliberazione del 4 aprile è antecedente alla deliberazione di ieri, e, per conseguenza, ha una precedenza di fatto; in secondo luogo gli farò osservare che sarebbe sempre possibile di dedicare una seduta mattinata o notturna speciale a quest'importante argomento.

**PRESIDENTE.** Le fo osservare, onorevole Fambri, che se ieri, quando la Camera ha stabilito il suo ordine del giorno, qualcheduno avesse fatta la mozione che si derogasse alla precedente deliberazione, forse se ne sarebbe tenuto conto; la Camera è sempre padrona di derogarvi.

Del resto, io non intendo di determinare l'ordine del giorno della Camera su quest'argomento, soltanto avverto che è stato stabilito, come ho detto, ed io sono pronto ad obbedire al voto della Camera.

**NICOTERA.** Domando la parola.

**FAMBRI.** Onorevole presidente, la prego osservare che ieri la seduta è finita alle ore 7, e che sarebbe stato impossibile di muovere parola, perchè, tra le altre cose, man mano che i deputati rispondevano all'appello nominale, se ne andavano. Avrei parlato alla sola lettera Z.

**PRESIDENTE.** Le fo notare che l'ordine del giorno fu stabilito in principio di seduta dopo lunga discussione; se allora, come dissi, fosse sorto alcuno a fare osservazioni, la Camera avrebbe potuto tenerne conto.

**PLUTINO AGOSTINO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Del resto ben si comprende come io non possa neanche in questa questione fare una proposta alla Camera; io sono per obbedire a' suoi ordini.

**FAMBRI.** Farei preghiera che si consultasse la Camera.

**BRENNIA.** Domando la parola.

Io domando formalmente che sia consultata la Camera sulla mozione Fambri.

**PRESIDENTE.** Ella è pienamente nel suo diritto, ma dico solo che mi faccia una proposta scritta.

*(Vari deputati domandano la parola.)*

**BRENNA.** Io spero che la Camera ci renderà questa giustizia, che noi non l'abbiamo incomodata troppo per la nostra questione personale. Sono tredici mesi che ci è stato promesso di dare questo giudizio, e sono tredici mesi che noi l'aspettiamo in una situazione che la lascio apprezzare da chiunque abbia delicatezza di animo e suscettibilità.

**PRESIDENTE.** Onorevole Brenna, io apprezzo, ed altamente, la loro domanda; ma io dico soltanto che a me non è dato di potere neanche fare una proposta; che però è mio dovere di sottoporre alla Camera qualunque proposta mi venga fatta.

L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

**NICOTERA.** Io comprendo e trovo giusta la domanda degli onorevoli Fambri e Brenna; però desidererei che essi stessi comprendessero l'importanza e la gravità del progetto di legge che dovremo discutere, e li pregherei di contentarsi fosse messo all'ordine del giorno la loro domanda dopo la discussione delle ferrovie.

Ho voluto dire questo, poichè essendomi chiesto di consultare la Camera, mi dispiacerebbe che si desse al mio voto un significato che non ha.

Io trovo giusto, lo ripeto, le loro domande, ma li prego di accettare la mia proposta, e di lasciar mettere all'ordine del giorno dopo la discussione delle ferrovie la loro questione.

**FAMBRI.** Ci sarà nessuno; questa è la questione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Plutino ha facoltà di parlare.

**PLUTINO AGOSTINO.** Io appoggio la domanda dell'onorevole Nicotera e non credo, come teme l'onorevole Fambri, che non ci sarà nessuno, perchè naturalmente questa discussione si protrarrà per due o tre giorni, e spero che, quando verrà il giorno della votazione, la Camera sarà in gran numero. Sarà quello il momento in cui gli onorevoli Fambri e Brenna potranno con tutta ragione sostenere la loro domanda, e spero che saremo tutti qui per esaurire quella discussione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Comin ha facoltà di parlare.

**COMIN.** Io non ho nulla da aggiungere a quanto è stato detto, sono perfettamente dell'opinione dell'onorevole Nicotera; solo pregherei gli onorevoli interpellanti di formulare la loro domanda, perchè la Camera possa decidere subito. Io trovo che hanno perfettamente ragione.

**BRENNA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Salaris ha facoltà di parlare.

**SALARIS.** Io mi unisco alla domanda dell'onorevole Nicotera, e desidero che sia posta all'ordine del giorno questa questione per essere definita.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Finzi ha facoltà di parlare.

**FINZI.** A differenza degli altri preopinanti, io trovo giusta la previsione dell'onorevole Fambri e dell'onorevole Brenna che ben difficilmente, dopo la discussione del progetto di legge che stiamo per intraprendere, la Camera possa sedere ancora per occuparsi dell'argomento che loro preme. Certamente nessuno è più compreso di me dei sentimenti che devono predominare nell'animo degli onorevoli Brenna e Fambri relativamente all'inchiesta, su cui domandano che un voto sia profferito dalla Camera.

Ma gli onorevoli Fambri e Brenna, se si appongono al vero nel considerare che la stagione e lo stato di spossatezza, direi quasi, della Camera non permetterà di sedere più lungamente per occuparsi di questa materia, essi non vedrebbero altrettanto giusto se attribuissero alla Commissione d'averli pregiudicati; malgrado tutto quello che ne fu detto all'infuori di questo recinto, essa non ha riconosciuto nè segnalato colpevoli. È vero che per spirito di malevolenza e per quella malignità che tutto difforma sotto pretesto politico, molti trovarono modo di far credere e rendere pubblico quanto non era consentaneo alla verità... (*Mormorio a sinistra*) Che vogliono, o signori? Bisogna pur parlare un linguaggio che ridoni tranquillità a della gente che si sente oltraggiata.

Non è vero che la Commissione d'inchiesta nel suo voto li abbia pregiudicati; e quando noi avremo opportunità di esaminare e giudicare le sue conclusioni, mi tengo certo che tutto quello che di sinistro si è prodotto fuori di questo recinto, riuscirà facilmente rintuzzato, e gli onorevoli Brenna e Fambri otterranno un'immanchevole riparazione, comunque tarda, ai dolori onde già troppo patirono; riparazione, che solamente per violenza di circostanze siamo tratti di dar loro anche nel momento.

Mi volgo agli onorevoli Fambri e Brenna e vorrei che una parola amica, sincera, leale ed onesta proferta in quest'Aula avesse virtù di farsi strada nel loro animo, e li rassicurasse che alla fin fine, quello che attendono lo avranno, mentre per adesso è giocoforza ch'essi pure si rassegnino a subire l'inesorabilità che ci sospinge a lasciare quest'ambiente, e che c'impone il doloroso ufficio di chiedere che ancora una volta si debba soprassedere dal far ragione alla loro legittima istanza.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Gabelli.  
**GABELLI.** Vi rinunzio.

**PRESIDENTE.** Dunque c'è la proposta dell'onorevole Nicotera.

**NICOTERA.** Mi riservo sul merito.

**BRENNA.** Io ringrazio l'onorevole Finzi delle benevoli parole che egli pronunziò al nostro indirizzo; gli dirò anche schiettamente che io non ho mai dato al verdetto della Commissione d'inchiesta una interpretazione diversa da quella che egli si compiacque di esprimere dinanzi alla Camera.

Io non ho mai creduto cioè che fosse pregiudicata nè la mia posizione morale, nè la mia posizione sociale; no, o signori. E se io avessi avuto per un momento questo dubbio, ne sarei stato pienamente rassicurato nel vedere tutti i valentuomini, tutte le persone che io stimava e che mi onoravano della loro amicizia, stringermi la mano con eguale cordialità di prima.

Ma io credo, o signori, che sia la nostra posizione qui dentro che sia stata pregiudicata; la Commissione d'inchiesta ci ha attribuito una responsabilità che io mi limito a considerare soltanto dal lato politico, ma che io respingo.

Io credo, signori, che l'inchiesta sia stata una sventura e una grande sventura, non solo per noi personalmente, ma per tutto il paese. E io mi credo in diritto di declinare qualsiasi responsabilità in ordine a questa sventura del paese.

Ringraziando quindi l'onorevole Finzi delle sue benevole parole, mi è forza di insistere sulla domanda che abbiamo fatta l'onorevole Fambri ed io, perchè la Camera voglia torci da una posizione penosa.

La posizione che ci è stata creata dalle conclusioni della Commissione d'inchiesta è tale che ci vieta, sia di restare qui dentro con convenienza, sia di uscirne con convenienza, poichè, avendo la Camera deliberato che spetta ad essa soltanto di dare un giudizio definitivo su quei fatti, noi, se ci fossimo dimessi, avremmo avuto l'aria di sfuggire a questo giudizio; se ci fossimo appellati agli elettori avremmo fatto una cosa che io stimo poco degna di cittadini ossequenti alla legge ed amici delle istituzioni costituzionali, avremmo cioè tentato di opporre un voto di un collegio elettorale al voto dei nostri colleghi. Dunque noi avevamo la necessità di restare.

MICHELINI. Domando la parola.

BRENNA. Ciò abbiamo fatto, siamo rimasti; ma voi tutti sapete qual fiume di contumelie si versasse sopra di noi, fuori di qui, in occasione delle conclusioni della Commissione d'inchiesta... (*S'interrompe per l'agitazione*)

ASPRONI. Chiedo di parlare per una mozione d'ordine. (*Mormorio*)

BRENNA. Io me ne appello al sentimento della Camera, e attendo dalla sua giustizia che fissi il giorno della discussione, come abbiamo domandato.

PRESIDENTE. Permetta, la questione ora non potrebbe andare più innanzi, massime in assenza del presidente della Commissione.

Vi sono due proposte: una degli onorevoli Brenna e Fambri, perchè piaccia alla Camera di determinare un giorno in cui debba aver luogo la discussione sulla relazione della Commissione d'inchiesta; l'altra è la proposta speciale dell'onorevole Nicotera, perchè questa discussione sia rinviata dopo quella delle materie iscritte ieri nell'ordine del giorno, cioè dopo la discus-

sione sulle ferrovie e sulla leva dei nati nel 1849 e 1850.

Questa proposta dell'onorevole Nicotera deve avere la precedenza, epperò la porrò ai voti, dando però atto agli onorevoli Fambri e Brenna della presentazione della loro istanza, la quale, in ogni caso, rimarrà registrata nel rendiconto.

Pongo dunque ai voti la proposta dell'onorevole Nicotera perchè la discussione su quest'argomento sia rinviata dopo esaurito l'ordine del giorno come è stato stabilito ieri, cioè dopo la discussione sulle convenzioni ferroviarie e sulla leva dei nati del 1849 e 1850.

Chi l'approva sorga.

(La Camera approva.)

L'onorevole Michelini aveva chiesto la parola.

MICHELINI. Io...

PRESIDENTE. Permetta un momento l'onorevole Michelini.

Poco fa io aveva dato comunicazione alla Camera di una interrogazione...

FAMBRI. Chiedo di parlare per uno schiarimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FAMBRI. Mi pare che ora si sia deciso che l'oggetto della nostra istanza verrà in discussione dopo esaurita la legge sulle convenzioni ferroviarie, ma prima della discussione della legge sulla leva.

PRESIDENTE. No, onorevole Fambri, sarà dopo esaurito l'ordine del giorno, cioè dopo le convenzioni e la legge sulla leva. L'ho detto due volte.

#### INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MUSSI SOPRA ALCUNI ARRESTI ESEGUITI A MILANO.

PRESIDENTE. Poco fa fu comunicata alla Camera una domanda d'interrogazione presentata dall'onorevole Mussi, e presentata al signor ministro dell'interno intorno agli arresti eseguiti in Milano il 25 luglio corrente.

Prego il signor ministro a dichiarare, se, e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

LANZA, ministro per l'interno. Io sono pronto a rispondere subito, quando abbia intesa la interrogazione che vuole muovere l'onorevole Mussi.

PRESIDENTE. Allora, se non vi sono opposizioni, darò la parola all'onorevole Mussi perchè possa svolgere la sua interrogazione.

MUSSI. Io sarò brevissimo...

MASSARI G. Ma...

PRESIDENTE. Il regolamento dà il diritto che una interrogazione possa aver luogo subito; l'onorevole Massari lo deve sapere.

MUSSI. Io non credo che l'onorevole Massari, un dei redattori del regolamento, vorrà inibirmi di parlare.

**MASSARI G.** Non mi oppongo: parli pure.

**MUSSI.** Io sarò molto breve.

Anzitutto francamente e sinceramente deploro i disordini avvenuti l'altro ieri nella città di Milano. Non credo però che sia permesso a fatti malaugurati, ma di lieve importanza, di dare una portata assai maggiore di quella che realmente ebbero.

Io prego l'onorevole ministro a rettificare le inesattezze in cui potrò cadere, perchè naturalmente un semplice deputato non può sempre essere ben informato, difettando dei mezzi per ciò necessari.

Io credo che i fatti di Milano si sono circoscritti a disordini di poco momento.

Era stato intimato un *meeting* per esprimere l'opinione pubblica intorno alla questione politica che oggidì interessa vivamente il paese. Gli stessi proponenti del *meeting*, davanti alle dichiarazioni franche e recise del Ministero, che accettava la neutralità, hanno creduto di disdire la pubblica adunanza, e con ciò hanno dato prova di molta temperanza.

Però, siccome avviene in simili congiunture, non essendo forse stati avvertiti tutti del contr'ordine, vi fu un'adunanza popolare in Milano, ed è deplorabile (cosa del resto facile a comprendersi, trattandosi di giorno festivo) che una dimostrazione, per sè stessa legittima, abbia data occasione a qualche tumulto.

A me consta che pochi operai, o almeno così qualificati, perchè nessuno, a dir vero, ne avrà potuto constatare la professione; poche persone, insomma, armate di fucili arrugginiti, hanno esplosi alcuni colpi, tutta la pretesa sedizione non avendo causato che due o tre feriti, ben inteso nelle file dei cittadini.

Questi fatti sono deplorabili, io li condanno; ma io domando se bastano a giustificare l'arresto di cittadini... (*Ilarità*) alcuni dei quali furono affatto estranei a queste scene... (*Rumori*) (Permettano, prenderanno la parola dopo)... di cittadini, replico, che erano affatto estranei a tutto ciò che avvenne, e fra questi citerò ad esempio l'avvocato Cavallotti (potrei aggiungerne altri), stato tutto il giorno lontano dal teatro degli avvenimenti, rinchiuso pacificamente negli uffici di un giornale che aveva disdetto solennemente il *meeting*.

Ora io domando tassativamente al signor ministro, se veramente gli arresti avvennero per mandato dell'autorità giudiziaria, o non piuttosto per arbitrio della questura. Io lo prego a considerare che a Milano pur troppo abbiamo lamentato moltissimi processi politici che, deferiti all'autorità giudiziaria, ebbero esito negativo.

Signori, quando io mi dimostro rispettoso dell'autorità giudiziaria, nessuno al mondo mi può accusare di eccessivo ed intemperante radicalismo; furono i tribunali, fu la giuria del regno, fu il quarto potere dello Stato che riconobbe più volte l'innocenza di cittadini i quali dovettero però scontare con tre mesi e più

di carcere la pena di un delitto che nessuno seppe trovare.

Alcuni di questi cittadini s'eggono fra noi come deputati, e oggi tengono un contegno credo tutt'altro che intemperante e sovversivo.

Ora, signori, mi sia permesso di affermare che questi fatti periodicamente si rinnovano, perchè è sempre allo stesso ricorrere della stagione che noi dobbiamo lamentare spiacevoli tafferugli che non sono facilmente spiegabili.

Signori, è precisamente in una città dove l'inviolabilità del domicilio e delle persone è tanto più apprezzata, in quanto che la sua violazione ricorda tempi che tutti vorrebbero per sempre aver dimenticato, che noi dobbiamo troppo spesso lamentare carcerazioni condannate dall'esito dei processi. Forse l'onorevole signor ministro dell'interno saprà ricordarsi che, quando un certo funzionario reggeva un'altra patriottica ed illustre città del regno, quella città era regolarmente agitata da grosse maree identiche a quelle che oggi sommovono le acque di Milano.

L'onorevole Lanza certamente non ardirà affermare che Torino può qualificarsi per una città, come usava dire un sire straniero, indomabile e ingovernabile. Ora si badi alla coincidenza e non si dimentichi che quella città riebbe, dopo una traslocazione per essa ben auspicata, la sua antica e tradizionale tranquillità; bastò colà una nuova amministrazione perchè la calma rientrasse negli animi agitati.

Io non muovo accuse intemperanti, o signori; mi guarderò bene dal permettermi delle supposizioni che non potrei corroborare coi fatti. Non supporrò colpa forse insussistente, ma dico che qualche fiata è molto pericoloso irritare l'opinione pubblica facilmente sovraeccitabile, e mi permetterò di avvertire che, se dopo gli arresti avremo nuovamente dei processi, e se questi processi faranno capo (come spero) alle assoluzioni, il prestigio del Governo subirà un nuovo smacco, non per opera degli agitatori, ma per fatto di coloro stessi che hanno l'obbligo più stretto di conservarlo puro ed intatto.

Mi pare di essermi contenuto nei limiti della più assoluta moderazione, e prego il signor ministro a volermi favorire quegli schiarimenti che valgano a persuadere Milano che la sicurezza della persona e del domicilio non è solo una nuda promessa scritta nello Statuto, ma un diritto rispettato dalle autorità, cosa di cui pur troppo oggi, dopo fatti abbastanza concreti e replicati, molti si permettono di dubitare, con grave pregiudizio del prestigio delle nostre istituzioni.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il signor ministro dell'interno.

**MINISTRO PER L'INTERNO.** Io mi affretto a riconoscere la moderazione delle parole e delle idee emesse dall'onorevole Mussi nell'interrogazione che mi ha di-

retta; ma per me non mi limiterei solamente a deplorare gli ultimi fatti avvenuti a Milano, ma li biasimerei altamente, dichiarandoli, sotto ogni aspetto, riprovevoli.

Egli ha cercato di attenuarli per quanto era possibile, quasiché non consistessero che in un lieve disordine, senza idee preconcepite, senza complotti, senza uno scopo sovversivo prestabilito.

Non è mio intendimento di emettere qui un giudizio su questi eventi; l'autorità giudiziaria, la quale ora comincia a procedere, darà nella sua imparzialità e giustizia la sua decisione; ma credo di poter asserire che, quando cittadini armati di fucili discendono nella via ed aggrediscono la forza pubblica, non si può ritenere che questi fatti sieno, come diceva l'onorevole Mussi, di lieve momento, e tali da non dovercene guari preoccupare.

Non istarò ora, signori, a riferire distesamente ciò che è avvenuto a Milano nel giorno 25 del mese. Non potrei nemmeno farlo con la debita precisione, come richiede la delicatezza dell'argomento, perchè non mi sono ancora giunte le relazioni particolareggiate su quegli eventi.

Mi limiterò adunque a rispondere all'interrogazione che mi fu indirizzata dall'onorevole Mussi riguardo agli arresti che in quella evenienza furono operati.

A tale proposito io posso attestare che questi furono eseguiti a tenore di legge. Sei furono arrestati mentre colle armi alla mano aggredivano la forza pubblica; presi così in *flagrante* furono immediatamente consegnati all'autorità giudiziaria; tutti gli altri arresti sono stati fatti, in seguito, per mandato della medesima. Ciò posto, nè il Parlamento nè il Governo hanno alcun che da ridire su questo oggetto. Ne spetta il giudizio ai tribunali; essi vedranno se e fino a qual punto vi sia colpevolezza nelle persone arrestate.

Del resto, posso assicurare l'onorevole Mussi e la Camera che, mentre il Governo intende procedere con legalità, esige che i cittadini rispettino la legge (*Bene!*); e quando questa sarà violata, la violazione sarà inflessibilmente repressa. (*Bene!*)

Io non faccio a Milano l'appunto d'essere meno devota alle istituzioni monarchico-costituzionali; anzi sono lieto di riconoscere che la grande maggioranza di quella città è devotissima alle medesime, e ne diede in più occasioni splendide prove, e ancora dopo i luttuosi fatti non ha guari avvenuti una parte ragguardevole di quella cittadinanza, espresse la propria soddisfazione al Governo perchè energicamente represses quel moto.

Ben lungi adunque dal dirigere censure a quella illustre città, dico che merita encomi.

Non bisogna però celare che a Milano, come altrove, esiste una fazione sovvertitrice, che prende tutte quante le occasioni (e specialmente quando il Governo è in più difficili condizioni, ed ha bisogno del concorso

di tutti i cittadini), prende, dico, occasione per produrre disordini a fine di scalzare l'autorità del Governo e le nostre istituzioni costituzionali.

Contro questa fazione incorreggibile non vi è altro rimedio che la legge, la giustizia la più rigorosa; ed il Governo è fermo di servirsi di tutti i mezzi di cui può disporre per far sì che sia mantenuta forza alla legge, e l'ordine e la sicurezza pubblica dello Stato siano efficacemente tutelati.

Null'altro mi rimane da aggiungere. (*Bravo! Benissimo!*)

CURTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non posso dar la parola a nessuno.

CURTI. Per una mozione d'ordine.

*Voci a destra.* No! no!

PRESIDENTE. Onorevole Curti, io non le posso dar la parola.

Onorevole Mussi è soddisfatto?

MUSSI. Io non mi dichiaro soddisfatto... (*Rumori*)

Scusino, io non pretendo l'infalibilità pontificia; avrò torto, torto marcio, se credono, ma esporrò anche la ragione per la quale non sono soddisfatto.

Che il Ministero faccia osservare rigorosamente la legge, sta bene, e nessuno al certo vorrà di ciò lamentarsi; ma io osservo che precisamente quella fazione, che egli chiama incorreggibile (e che non saprebbe ben definire perchè son parole vaghe che si adoperano sempre in mancanza di un concetto più esatto) potrebbe essere composta di due gruppi: di quello dei veri incorreggibili, che per parte mia, milanese come sono, non conosco, e di persone tutt'altro che sovversive ma profondamente e giustamente irritate.

Ora, signori, precisamente i fatti luttuosi di Milano avvengono in una città ove moltissime volte le leggi sono impunemente violate dal potere esecutivo...

MINISTRO PER L'INTERNO. Dove? Quando?

MUSSI... con molto spregio delle nostre istituzioni. Io mi permetterò a questo proposito di ricordare che molte volte si eseguirono sequestri e perquisizioni senza mandato dell'autorità giudiziaria per solo ordine della questura; mi permetterò di ricordare che due guardie di pubblica sicurezza, non è molto, assalirono, conducendolo in arresto, un pacifico cittadino, e lo ferirono, per il che nacque un serio conflitto.

Riconosciuta la sconvenienza (userò una parola parlamentare) dell'operato di questi mandatari del potere, il cittadino fu rimesso in libertà; ma negli uffici della questura, che dovrebbero essere sacri, fu maltrattato gravemente.

Io mi permetterò di ricordare che il mio amico onorevole Curti, dovendo difendere davanti all'autorità giudiziaria delle persone accusate semplicemente di aver preso parte a degli assembramenti, ne mise in luce l'innocenza, ed ebbe a constatare dei mali trattamenti, ed a provocare un'azione legale per iniziare un processo a cui non si è mai dato esito.

Prego il signor ministro a dirmi se questo è conforme allo spirito di assoluto rispetto alla legge che egli invoca; rispetto alla legge, o signori, sì, ma da parte di tutti; rispetto alla legge, sì, anche a costo di misure repressive, quando sono giustificate, ma non eccessi, ma non abusi di potere, ma non violenze, le quali, irritando giustamente lo spirito dei cittadini, anche più onesti e più ben volenti, possono creare artificialmente quel partito degli incorreggibili che si fa balenare davanti alla mente di un ministro anche onesto per strappargli qualche volta delle misure, le quali, forse, nel profondo del suo cuore, egli deve deplorare.

**MINISTRO PER L'INTERNO.** L'onorevole deputato Mussi nella sua risposta ha divagato dall'argomento della sua interrogazione per accennare vagamente ad altri fatti ed illegalità gravi le quali, egli dice, sono state commesse dal potere esecutivo. Alla domanda fattami sugli arresti ultimamente eseguiti a Milano io ho già dato risposta. Quelli che vennero arrestati o furono presi *in flagrante* o per mandato dell'autorità giudiziaria.

Non so pertanto come, dopo questa categorica e precisa risposta, non possa ritenersene pago.

Se poi egli non si dichiara soddisfatto in conseguenza di fatti che non riguardano l'argomento attuale, egli può indicarli precisamente, per muovere sopra i medesimi un'interpellanza al Ministero.

Finora, per quanto mi riguarda, nessun fatto illegale è giunto a cognizione, nè di me nè delle autorità politiche locali; e se vi fosse stato, io sono persuaso che non mancherebbero cittadini zelanti del rispetto alle leggi, particolarmente fra i deputati, i quali verrebbero alla Camera ad accennarli.

L'onorevole deputato Mussi sa che già più volte venne fatta denuncia all'autorità giudiziaria, e che in alcuni casi vennero anche condannati degli agenti della forza pubblica, i quali per imprudenza o per eccesso di zelo commisero atti illegali. Io non so quale garanzia si possa dare maggiore ai cittadini ed al rispetto delle leggi, quando i tribunali possono anche pronunziare sopra tali fatti.

È ben evidente che in nessun paese di questo mondo, per quanto sia perfetto l'ordinamento, si può evitare che s'introducano nei vari rami della pubblica amministrazione, ed anche negli uffici della polizia, delle persone che abbiano qualche qualità meno lodevole, e che, per impeto, per temperamento troppo focoso e via discorrendo, possano trascorrere a qualche atto violento; ma, quando ciò accade ed è riconosciuto il fallo, il Governo non deve mancare di punirli, e se non li punisce, ripeto che c'è aperta la via al Parlamento...

*Voci a sinistra.* E i processi?

**MINISTRO PER L'INTERNO...** ed all'autorità giudiziaria.

Dunque conchiudo che, quanto ai fatti che furono argomento dell'interrogazione dell'onorevole Mussi, credo di aver risposto in modo soddisfacente; in

quanto poi a quelli che egli ha potuto vagamente accennare, io non posso dare alcuna risposta, in quanto che essi devono essere precisati, e se ne deve fare oggetto di un'interrogazione o di una interpellanza apposita.

**CURTI.** Domando la parola per una mozione d'ordine. (*Rumori a destra e voci: No!*)

È strano che, quando vi sono disordini nel paese e si cerca di suggerirne i rimedi, non si possa essere ascoltato!

**PRESIDENTE.** Faccia una interpellanza, è nel suo diritto.

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

**PRESIDENTE.** Non gliela posso dare. Il regolamento non parla nemmeno delle mozioni d'ordine.

**CURTI.** Mi lasci parlare! Si soffoca la parola e poi si vengono a lamentare disordini.

**PRESIDENTE.** Mi risparmi il doloroso ufficio di levarle la parola... Ella sa che ora non può parlare.

**CURTI.** Io ho diritto! (*Vivi rumori a destra*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Curti, questo diritto non lo ha assolutamente.

#### DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER CONVENZIONI COLLE SOCIETÀ FERROVIARIE.

**PRESIDENTE.** Ora si passa all'ordine del giorno, cioè alla discussione dello schema di legge per le convenzioni ferroviarie. (*V. Stampato n° 63*)

**MICHELINI.** Io intendo muovere una questione pregiudiziale sulla discussione di questa legge.

**PRESIDENTE.** La pregiudiziale non ha alcuna precedenza nella discussione, ma prende il turno secondo la iscrizione: ella è iscritta al numero 9 ed in quell'occasione svolgerà la sua questione pregiudiziale.

**MICHELINI.** Non ignoro che il nuovo regolamento, contrariamente all'antico, e forse poco conformemente alla logica, non dà alcuna preferenza a chi muove questioni pregiudiziali. Egli deve aspettare che venga il suo turno d'iscrizione.

Io pertanto lascerò al presidente, interprete del nostro regolamento, il concedermi facoltà di parlare quando lo crederà opportuno.

Debbo tuttavia dichiarare che, ove venisse chiusa la discussione generale, prima che io parli, non intenderei che mi si fosse preclusa la strada allo svolgimento della mia proposta pregiudiziale, la quale in sostanza ha per iscopo di rimandare la discussione del presente progetto di legge.

**PRESIDENTE.** Ella sarà sempre in diritto di presentare la mozione che ella credesse conveniente secondo il regolamento.

La parola sul progetto di legge spetta all'onorevole Sormani-Moretti.

**SORMANI MORETTI.** Devo anzitutto fare una dichiarazione.

Fra le convenzioni oggi proposte all'approvazione del Parlamento in ordine alle strade ferrate, ve ne ha una, la quale interessa parte del collegio elettorale che mi ha fatto l'onore di qui inviarmi, sicchè alcune Giunte comunali e parecchi elettori mi hanno vivamente pregato di appoggiarla. Ho a quelli francamente espresso già il mio avviso in proposito.

Tuttavia, e per riguardo ad essi e per non avere turbata la mente e la coscienza da considerazioni secondarie, non solo mi asterrò, qualora si voti per divisione, dal votare su quella speciale convenzione, ma ben anche mi asterrò dal farne direttamente parola. Sono lungi dal riprovare coloro i quali, convinti che l'interesse di una a loro prediletta regione o località concordi cogli'interessi nazionali, vengono qui a sostenere tale o tal'altra linea di strada ferrata. Credo anzi che dal conflitto di simili dimostrazioni può sortire più vivida la luce che illuminar deve la verità, per il meglio comune.

Ciò nondimeno non seguo tale esempio, e credo non inutile il porre in evidenza che non piglio le mosse da alcun punto di vista regionale o locale, ma espongo, libero da qualsiasi preoccupazione, il frutto di qualche studio che con diligenza ed amore ho intrapreso intorno alle questioni di ferrovie, e parlo esclusivamente nell'interesse generale dello Stato, occupandomi in special modo dei rapporti che questo deve avere colle diverse imprese, e per la costruzione e per l'esercizio delle strade ferrate del regno. Ciò detto, entro senz'altro in materia.

Sono già parecchi anni, dal 1866 a tutt'oggi, che dal Governo si meditano, formulano e presentano al Parlamento progetti di legge per convenzioni e provvedimenti riguardanti le strade ferrate. I provvedimenti presi colla legge del 1865 si chiarirono inetti o vani; e non appena nel 1866 le vicissitudini della guerra intralciarono il libero andamento del mercato monetario e pesarono sugli affari finanziari, subito, neppure un anno dopo quei provvedimenti, le società ferroviarie minacciavano quasi tutte rovina, imploravano aiuto dal Governo, e da esso ottenevano generosamente sussidi e larghezze. E nel mentre nel 1868 nuovi patti erano stipulati per le linee calabro-sicule e per le sarde, queste linee oggi si riconoscono bisognose anche esse di novelle provvidenze.

Erano dunque ben male ponderati quei contratti del 1865 e del 1868, se non resistettero oltre l'anno ai pericoli che pur furono predetti da coloro i quali fra noi li oppugnarono; se al Ministero dei lavori pubblici si può dire ciò che Dante disse al Governo della sua Firenze:

... Tu fai così sottili  
Provvedimenti, che a mezzo novembre  
Non giunge quel che tu d'ottobre fili.

E dagli stessi uffici, anzi si può dire dalle stesse persone, poichè sono oggi al potere, come nel 1865, gli onorevoli Sella e Lanza, non autori ma patrocinatori forzati delle convenzioni del 1865, così come di queste, dagli stessi uffici, dalle stesse persone, dico, ne vengono oggi presentate altre convenzioni a quelle analoghe, conseguenze necessarie di quelle, le quali, perpetuando il sistema malaugurato, perpetuano gli inconvenienti e conducono di errore in errore, di sacrificio in sacrificio, da abisso trascinano ad abisso.

Signori, allorchè si vede che, per ottenere l'approvazione della Camera ad un progetto di legge, anzichè alle idee e ai principii politici od economici, alla forza delle ragioni, od a quella, se non altro, dei partiti, si ha ricorso ad ibride coalizioni d'interessi parziali, è per vero a dubitare assai della bontà della proposta legge.

Quale è infatti, o signori, il nesso che lega fra loro le convenzioni sottoposte alla nostra approvazione e complessivamente presentate nel progetto di legge ministeriale?

Il progetto di legge attuale ha esso per iscopo di troncane le difficoltà che, per tanto tempo, hanno arrestato il progresso delle attuazioni delle strade già date in concessione, e per conseguenza furono fatali a quelle rimaste a concedersi? No, poichè vi sono nuove convenzioni, nuove linee o tronchi non prima contemplati. No, poichè il progetto ministeriale ne lasciava in sospenso quanto riguarda le linee delle strade ferrate meridionali, e con apposito articolo chiede di essere autorizzato a concedere nuove linee. Sono qui coordinate e risolte le fondamentali questioni ferroviarie, come pretende il Ministero?

Basta leggere le sue proposte per persuadersi che ciò non è, e che una gran parte delle proposte non sono vere, proprie e definitive soluzioni, ma dilazioni od espedienti.

Non si ravvisa in questo progetto di legge un nesso, il quale corrisponda al generale legittimo desiderio di provvedere finalmente al compimento delle linee di strade ferrate le più vivamente reclamate dalle popolazioni, le quali costituissero ciò che si potrebbe chiamare, come altrove si chiama, la rete delle strade ferrate primarie, per l'importanza loro internazionale e nazionale. Chè infatti nel progetto ministeriale, quale ne fu presentato, non si provvedeva a nessuna delle strade ferrate meridionali e calabro-sicule, fra cui ve ne ha pure d'interesse generale, ed oggi ancora, malgrado le aggiunte, che dietro invito del Comitato, la Commissione ed il Ministero propongono, non viene qui compresa; ed è presentata come un progetto di legge da questo affatto staccato ciò che concerne la linea del passaggio alpino per alla Svizzera, ai paesi renani ed alla Germania occidentale, malgrado che si sappia, come abbiamo visto nel progetto di legge, che sono intervenuti dei patti internazionali in proposito, e ad onta che



per l'articolo 17 del nostro trattato di commercio colla Svizzera noi ci siamo impegnati a fare opera sollecita per attuare alcuno dei vari progetti di traversate ferroviarie che congiunger devono a traverso le Alpi svizzere le reti di strade ferrate già esistenti al nord ed al sud di quei monti.

Non si provvide col progetto ministeriale e con questo della Commissione al definitivo riordinamento ed assetto delle ferrovie del regno, anche perchè non si pensò a decidere i punti cardinali e i tracciati e l'esecuzione d'altre vie d'interesse nazionale, quali, per esempio, la linea intermedia tra i Giovi e la Porretta che unir deve la media valle del Po, e la linea proveniente dal Brennero col mare Ligure e Tirreno; e la linea Terni-Rieti-Ceprano-Napoli, la quale congiungendo direttamente Firenze a Napoli, per il Salto ed il Liri, senza toccare le provincie soggette tuttora al Governo pontificio ed abbreviando di 65 chilometri il tragitto fra quelle due grandi città, è ritenuta di somma opportunità ed interesse e di grande importanza sì economica che politica, come, per verità, riconosce eziandio la Commissione in un apposito allegato della sua relazione, senza però proporre al riguardo alcuna pratica risoluzione.

La proposta ministeriale e tuttavia ancora quella della Commissione non vengono neppure a decidere sulle domande inoltrate da provincie, da comuni e da privati per linee minori d'interesse locale, poichè non presentano una soluzione a tutte le domande inoltrate, e non avendo fatto un esame complessivo, ragionato per vedere quali linee sono da considerarsi di prima, di seconda o di terza categoria, quali norme uniformi debbano seguirsi per coordinare la rete stradale delle ferrovie del regno e trattare, dietro tali norme, le provincie, le comuni ed i concorrenti tutti ad una stregua, con un sol peso e con una sola misura, riescono per avventura a pregiudicare alcune questioni generali in grazia di concessioni speciali.

Vero è che coll'articolo 9 del progetto di legge ministeriale il potere esecutivo chiede di essere autorizzato per un triennio ad accordare per decreto reale concessioni di ferrovie a favore dell'industria privata e di quelle provincie e comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio al pubblico Tesoro.

Ma appunto perchè io non vedo un piano coordinato e un concetto direttivo, stimerei questa facoltà così data al Governo dannosa e pericolosa, tale cioè da potere pregiudicare il migliore coordinamento possibile e il definitivo assetto della rete ferroviaria del regno e d'altra parte insufficiente a raggiungere lo scopo che sembrano essersi prefisso i proponenti, di facilitare cioè la speculazione, gli accordi e gli sforzi dei privati e delle autorità per interessi locali. Prima di dare una tale facoltà al potere esecutivo bisogna riconoscere che questi possa e sappia usarla nell'interesse generale con senno ed imparzialità. Ora, perchè

il potere esecutivo sia in grado di far ciò, occorre mostri d'aver stabilito un sistema omogeneo di linee di strade ferrate subordinato all'interesse generale della penisola; bisogna che abbia formolato un piano d'insieme, fissati i sommi capi, e con un concetto unico possa provvedere a che anche le singole parti concorrano a formare un tutto armonico.

La Commissione riconosce tale necessità coi suoi articoli 8, 9, 10 e 11, ma imperfettamente, insufficientemente, e col resto della legge pregiudica l'attuazione di un tale concetto.

Quella necessità era stata saviamente compresa dall'onorevole Jacini allorchando il 26 dicembre 1860 presentava, quale ministro dei lavori pubblici, a S. A. R. il luogotenente generale del regno una relazione seguita da analogo decreto perchè un comitato consultivo d'uomini competenti si riunisse ad esaminare, sotto i moltiformi aspetti finanziari, amministrativi, economici, politici e strategici, le questioni superiori o preliminari circa alle strade ferrate da costruirsi o da concedersi di preferenza per il loro più razionale raggruppamento a norma degli interessi pubblici o privati cui servono, sicchè dalla riunione dei diversi tronchi risulti la maggiore somma di vantaggi possibile tanto per chi usare deve delle ferrovie, quanto per chi s'incarica del loro esercizio.

Io non so come e perchè quel decreto rimane lettera morta, e non si pensò più a farlo rivivere. Certo è però che, siccome anche tutti gli altri Stat europei vennero a dovere far ciò, noi pure al punto cui siamo giunti non possiamo, non dobbiamo più concedere alcuna nuova linea, se prima non abbiamo terminate le nostre reti principali nazionali e quelle secondarie, ma pure tanto importanti che si dovranno quando che sia fare anche, ove occorra, con sussidi o concorsi governativi.

Oltre le linee già decretate o virtualmente prestabilite, noi dobbiamo risolvere la questione fra il Gottardo e lo Spluga, m'intendo risolverla qui in Parlamento, ed avere presenti le domande ed offerte, le quali furono già fatte, perchè si assicuri un nuovo passaggio delle Alpi pel Sempione ed un altro pel colle di Tenda; perchè sia data preferenza nelle Alpi orientali o Giulie ad un nuovo valico dal Friuli alla Carinzia per da Udine e la Pontebba, anzi che a quello da Gorizia al Prediel, che vorrebbero fare gli Austriaci.

Noi dobbiamo ricordare come si insiste da altri perchè si compiano e determinino nuovi valichi dell'Appennino, sia dall'Emilia al littorale ligure e tirreno, sia da Faenza per la valle di Sieve inforcando la linea aretina a Pontassieve per a Firenze; come alcune non difficili a riempirsi, anche con soli sforzi locali, appaiono sia in Toscana, sia nell'Umbria, nelle Marche, nell'Emilia, nella Lombardia e nello stesso Piemonte.

Già in Sicilia parecchi gruppi si adoperano per at-

tuare col concorso delle provincie e dei comuni linee sussidiarie da Palermo a Trapani e Marsala, da Messina a Patti, da Siracusa a Licata.

Nelle provincie napolitane non mancano le domande per tronchi sussidiari verso Gaeta e Terracina, e per altre piccole diramazioni da Napoli; nè va dimenticata quella linea da Eboli a Reggio, che costeggia la costa Tirrena, e fa riscontro a quella dell'Ionio; linea di cui la Commissione stessa fa parola, ed altre linee si meditano ancor più dirette da Ravenna a Rimini, da Arona accennando al Sempione, da Cuneo a Mondovì, e così di altre linee le quali sarebbe qui troppo lungo e difficile enumerare tutte, tanto più che molto maggiori combinazioni e proposte si andranno producendo in avvenire di mano in mano che le linee già decretate forniranno modo di allacciamento.

L'attività industriale e commerciale accenna fortunatamente a svolgersi in Italia, e molte provincie e comuni riuniti in consorzio, e privati raccolti in società si fanno innanzi per reclamare concessioni di tronchi parziali e di nuove linee secondarie.

È pertanto di somma necessità ed indispensabile che il Governo si formi un concetto ed un piano uniforme, non che una norma per rispondere a quelle istanze; accordare, rifiutare o contrattare quelle concessioni, senza incorrere il pericolo che le une si oppongano alle altre, o precludano la via o pregiudichino l'attuazione di linee o tronchi d'interesse più generale e quindi maggiore, giustamente trattando tutti alla stessa stregua per le condizioni, la precedenza, i capitoli, i sussidi, i doveri, le cautele, sia rispetto al pubblico, sia rispetto agli stessi azionisti ed all'onestà di speculazioni e d'intraprese dal Governo concesse.

Ciò è necessario, o signori, perchè se abbiamo oltre a 5000 chilometri di ferrovie già costrutti, e ne abbiamo già decretati tanti da arrivare in breve sino agli 8000 chilometri, la lunghezza chilometrica delle strade ferrate che dovrà avere un giorno l'Italia sarà di molto e molto maggiore, e non siamo giunti neppure alla metà di quella che dovrà esistere in un non troppo remoto avvenire. Un uomo isolato, troppo facilmente si pone sull'alo del suo nativo campanile, e quello fa centro del proprio sistema, per guardare da lontano in tutta coscienza e buona fede. Occorre pertanto riunire uomini superiori da larghe vedute, non legati da preconette idee o da legittime affezioni e predilezioni, e far da essi trattare le questioni in un ordine di idee elevato, complesso, da un punto di vista nazionale. Noi non siamo in condizioni tali da fare come gli Americani, i quali su terreno vergine segnano arditi le valli entro cui devono andare a precipitarsi i piccoli rivoli dei minori centri commerciali, e colle ferrovie scavano quindi il letto per dove passar deve la corrente dei traffici avvenire.

Noi non possiamo non tener conto delle tradizioni del passato, dei centri naturali, cioè, che la configura-

zione topografica e gli avvenimenti storici ne hanno dato. Noi possiamo nondimeno regolarizzare il tortuoso corso di quelle naturali vie commerciali, e però sempre bisogna che studiamo, che adottiamo un piano, un partito, un concetto ragionato e coordinato.

L'agitazione ferroviaria destatasi in Italia è naturalmente incomposta, fuorviata da interessi locali, non che da insidiosi speculatori o da secondi fini. Uopo è che Governo e Parlamento prevengano saviamente nuovi perniciosissimi errori. Il traffico prospera veramente soltanto colà dove idee larghe e benefiche per l'universale presiedono al suo ordinamento, mentre invece non può che riuscire stagnante e meschino là dove i gretti pensieri, le invidiose emulazioni, le gelose rivalità giungono per mala ventura a prevalere.

Governo e Parlamento con un giusto concetto devono provvedere a che si lavori e si spenda per aiutarci a vicenda, non già per rovinare una città in favore di un'altra città, per opporre un porto ad un altro porto, al grido egoistico di *mors tua vita mea*. Deve il potere centrale stare all'infuori e al di sopra delle premure municipali, e per fare ciò è necessario studii ed avvisi un piano generale d'insieme delle reti delle strade ferrate del regno. Le discordie, le rivalità delle nostre città ne condussero nel medio evo a renderci politicamente per secoli mancipii e ludibrio dello straniero; noi dobbiamo badare a che le emulazioni di campanile non sieno oggi, malgrado le favorevoli circostanze in favore nostro, per compromettere il pronto svolgersi del nostro commercio ed il suo fiorire viepiù in un prossimo avvenire. Si devono stabilire invariabilmente i valichi delle Alpi, quelli dell'Appennino, i passaggi commerciali del Po, le linee d'interesse nazionale, le strade ferrate, che senza indugio alcuno debbono essere compiute ed intraprese quelle altre linee, ad attuare le quali conviene aspettare che quelle prime sieno aperte; le linee secondarie, per costruire ed esercire le quali lo Stato deve concorrere o direttamente o indirettamente con garanzie, con sussidi, con premi, con favori in diverse guise, a norma della rispettiva loro importanza internazionale, nazionale, regionale o locale. Si deve insomma fare un piano d'insieme e fissare le norme generali prima di concedere nessuna nuova linea. Alcuna diramazione d'importanza locale potrebbe acquistare un'importanza generale secondo la soluzione che può essere data ai problemi dei valichi alpini od appenninici, dei passaggi del Po, delle linee che saranno definitivamente, non già solo tracciate, ma eseguite nelle provincie meridionali, in Sardegna, nella Sicilia. D'altro lato egli è solo dopo di avere delineate, determinate le linee e convenientemente classificate che si può dare occasione all'iniziativa privata, al concetto delle vie secondarie a sistema economico, e che si può arrivare, come in Francia, a meditare persino di fare le strade ferrate comunali obbligatorie, alla stessa guisa che da noi ultima-

mente si provvede a fare obbligatoriamente le strade ordinarie comunali.

L'annessione del Veneto modificò assai le condizioni strategiche che prima del 1866 ci avevano indotto a dare la preferenza ad una anzichè ad altra linea. Le nuove condizioni politiche del regno consigliavano il Governo di chiamare nuovamente in esame la questione delle reti ferroviarie, e, tenuto conto dei fatti compiuti, delle linee già eseguite, considerare delle altre quali tuttavia conservino un carattere di interesse generale e quali invece assumano l'aspetto più modesto di interesse provinciale o comunale. Quello che non si è fatto deve farsi. Non bisogna dare fede solo a chi più si agita e grida. Molte volte i tranquilli, i modesti, i timidi, i meno forti, sono sacrificati mentre hanno mille ed una ragione, ed il danno è comune. Il pentimento arriva poi, ma troppo tardi, il danno rimane. Quante volte si vede preferita una linea invece di un'altra per l'influenza di questi o per pressione di quelli. L'errore non è riconosciuto che quando non vi si può più riparare. Ciò avviene soventi volte qui ed altrove, sotto il presente come sotto i passati Governi. Non faccio adunque alcuna allusione speciale, ma accenno ad un difetto in cui si incorre sempre ogni qual volta si fanno concessioni a caso e non a norma di un ordito generale!

I criteri per determinare quali ferrovie abbiano a porsi in questa od in quella categoria si possono trovare facilmente. Nè difficile riesce lo stabilire le norme dei sussidi o favori o condizioni da accordarsi dal Governo a ciascuna di quelle categorie. Ma senza precisare quei punti, senza imprimere ordine e direzione saggia al moto incompsto che la brama di avere ferrovie ha destato in moltissime provincie, senza dirigere un tal moto, si andrebbe ad aggiungere rovine ai mali non lievi da cui l'Italia è oggi martoriata; si arrischierebbe, per esempio, credendo far buon affare, di accordare, come furono domandati, 14 milioni di concorso a fondo perduto pel valico della Pontebba, mentre dai calcoli accurati e studi tecnici risulta che non possa costare se non venti milioni circa.

Dato modo allo svolgersi dell'iniziativa locale e privata, ed al formulare dei progetti di linee di diramazione, sussidiarie, a sistema economico; determina e le norme e le condizioni a seconda dei diversi casi del concorso o delle facilitazioni governative, e degli estremi da verificare per porre bene in sodo la posizione finanziaria, la solidità e l'onoratezza dei concessionari, giova ricordare che di tutti i guai, i ritardi, i disastri finanziari si fa sempre dalle nostre popolazioni, responsabile il Governo, il quale deve quindi pigliare le necessarie cautele nel pubblico interesse.

Spesso le obbligazioni che si emettono non sono propriamente tali. Un'obbligazione dovrebbe sempre portare un'ipoteca sulle linee, una garanzia, e spesso

invece non l'ha, per cui invece di obbligazione la si potrebbe, con più esattezza di linguaggio, chiamare una vera e semplice azione. Egli è che le obbligazioni debbono essere emesse solo in date proporzioni col capitale sociale effettivamente versato. Gli intraprenditori dei lavori, che si pagano colle azioni o colle obbligazioni, compromettono il pubblico acquirente. Negli affari privati di società industriali, tanto più se si costituiscono indipendentemente da sussidi o garanzie governative, dicesi che il Governo non deve entrare, e che, se le cose vanno male, tanto peggio è per chi si affida ciecamente o malamente in questa od in quell'altra impresa. Ma il Governo non si deve far connivente di abusi o d'inganni e deve curare che le cattive obbligazioni emesse sul mercato, lui annuente o non opponentisi, non isconcozzino le obbligazioni buone, e tanto più ancora se una parte di tali obbligazioni vanno ad essere assunte da corpi morali o da comuni.

Sono per esperienza noti i giri ed i maneggi che si fanno per guadagnar danaro a danno del pubblico di buona fede. Il Governo, se, in omaggio della libertà, lasciò saviamente da qualche mese a questa parte di farsi tutore del pubblico verso le società anonime, non deve, non può però permettere che nei patti che esso stipula od approva o consente vi sia luogo ad azioni meno oneste, delle quali, almeno in apparenza, può essere tenuto responsabile, quand'anche in linea di diritto non lo sia; ma deve invece evitare con cura l'ombra persino della connivenza, la quale non credo possibile, ed oltre a ciò l'ombra d'una troppo cieca buona fede. Permettere l'emissione d'obbligazioni allorquando una data quantità di lavori sia compiuta, importa una certa tal quale apparenza di responsabilità da parte del Governo, ed a ciò deve il Governo seriamente badare, onde il pubblico non lo abbia a credere responsabile d'emissioni che egli consente.

*(La Camera è disattenta.)*

Ricorderò, a titolo di esempio, le norme adottate al proposito in Francia ultimamente, nell'anno corrente: prima di pagare ciascuna rata della sovvenzione governativa, si dovrà dalla società ferroviaria provare di aver compiuta una spesa utile per un valore rappresentante il triplo dell'ammontare della rata suddetta; nessuna emissione di obbligazioni potrà farsi se non in seguito ad apposita autorizzazione del ministro dei lavori pubblici, il quale ne determinerà la forma ed il modo, regolerà il tasso d'emissione, fisserà le epoche e le quote dei versamenti insino a completa liberazione.

Un patto nuovissimo, e che deve essere da noi notato, determina che non potranno essere emesse obbligazioni per una somma superiore ai tre quinti del capitale sociale, deduzione fatta delle sovvenzioni governative ed altre, e che inoltre nessuna emissione

potrà essere autorizzata prima che i due quinti del capitale sociale non siano stati versati od impiegati in lavori utili.

Nel Belgio tali restrizioni esistono da più lungo tempo, anzi venne fissata per ciascun chilometro una somma proporzionale che non può essere sorpassata coll'emissione di obbligazioni; si proibì alle società la creazione di debiti ulteriori per conto-corrente, o per altro titolo, senza il consenso dei possessori delle obbligazioni riuniti in assemblea generale; si ammisero i possessori delle obbligazioni ad assistere alle assemblee degli azionisti con voto consultivo.

Così applicato questo sistema per l'avvenire anche da noi, restaurerà il valore delle obbligazioni, le quali diversamente non sono se non azioni a dividendo limitato, senza più alcuna garanzia reale ipotecaria o di valida precedenza fra i creditori.

Se il Governo deve intervenire negli affari delle piccole società ferroviarie, si è per evitare i disinganni futuri ed impedire che il discredito colpisca i valori delle strade ferrate.

Nè vi sarà, credo, che una sola voce per approvare questa tendenza del potere, a dispetto delle teorie assolute di libertà piena ed intera, a questi casi non applicabile, di lasciare il danaro padrone di sè stesso. Teoria che noi pure professeremmo volentieri in un paese colto abbastanza, perchè la libertà non degeneri in arte d'inganno: se non si tien conto di ciò che l'esperienza insegna e di ciò che si fa altrove, in paesi retti pure con principii liberali, si arrischia di fare inutili o dannose riforme, e di non avere altro merito se non quello di quelle buone intenzioni di cui si dice selciato anche l'inferno.

Lasciar fare, lasciar correre in alcuni casi non è possibile e non è savia regola di governo.

L'esame del progetto di massima deve non solo precedere adunque la concessione ed essere raffrontato al piano generale; ma la stessa costituzione della società, e le persone che si fanno promotrici, iniziatrici o capi devono essere considerate dal Governo, nell'interesse della pubblica morale, e per evitare illusioni meno che fondate od ispirate dal nobile, lodevole, ma non maturo desiderio di dotare il paese di tali strade, o suggerito, quel che è peggio, da un' avida speculazione d'aggiotaggio.

Il lasciar fare e lasciar correre dove l'educazione del maggior numero in materie economiche, finanziarie o tecniche è quasi nulla, può dar luogo al propagarsi degli errori, al riuscire degli inganni e delle frodi, all'avviarsi delle cattive speculazioni con danno dell'intero paese.

Molte delle domande di concessioni sono fatte per speculazione, tutte alla ventura, per prelevare azioni beneficiarie, le quali, al dire di quell'egregio uomo che fu Ilarione Petitti, sono come l'antipasto dell'aggiotaggio.

Il Governo deve accogliere con molta riserva le domande, verificare accuratamente le condizioni in esse proposte, accertare colla maggior possibile esattezza se i mezzi affermati esistono in realtà, richiedere severamente le più sicure cautele; non lasciarsi sedurre da replicate sollecitazioni, non illudere da giganteschi progetti, non ispaventare dalla pubblica impazienza, ma giudicare ogni proposta con freddo, severo ed illuminato criterio.

Ma oltre al provvedere a che tecnicamente e finanziariamente le linee tutte del regno siano coordinate, e non pregiudichino l'interesse generale, devesi pensare a che le linee secondarie, oltrechè concorrere a completare la rete generale, possano sussistere e coadiuvare senza intralciare l'esercizio della rete principale.

A tal fine, bisogna che le grandi società delle strade ferrate siano tutte, per patto dei rispettivi capitoli, obbligate ad esercitare le reti secondarie in diramazione dalle loro linee principali, vogliasi a prezzo di costo, oppure al 50 per cento, o ad altre non troppo rovinose condizioni.

Ma perchè un tal fatto riesca efficace e su di esso si possa da quelli ai quali interessa fare il debito assegnamento, occorre pure che i capisaldi della rete generale delle ferrovie del regno siano posti tutti e che il piano regolatore o di coordinamento sia prestabilito. Fino a che ciò non venga fatto, non credo savio accordare alcuna nuova concessione.

Già troppi studi ed elementi d'ogni sorta esistono e trovare si devono raccolti presso il Ministero dei lavori pubblici, perchè io creda che a questo lavoro non ci si possa mettere e compirlo in brevissimo tempo. Non tanto dunque l'indugio sarebbe un perditempo, quanto un acquistare la certezza di raggiungere presto e meglio il più efficace sviluppo della rete ferroviaria del regno.

Rifacendomi d'onde presi le mosse per parlare delle ferrovie complementarie e di un prossimo avvenire, io osserverò dunque che il presente progetto di legge non provvede a quelle linee di strade ferrate che sono le più importanti e le più urgenti; non provvede a decidere le questioni delle linee d'interesse generale dello Stato; non provvede indistintamente alle domande inoltrate dai comuni, o provincie, o privati per costruire linee sussidiarie con un ordine logico e ragionato.

Qual è adunque il nesso delle provvidenze ed articoli in questo progetto di legge raccolti? E forse il concetto di sciogliere le questioni pendenti relative alle società ferroviarie viventi ed ai patti ed alle concessioni vigenti? Neppure, poichè il Governo fa nuove concessioni, e colla proposta sua non provvedeva alle ferrovie meridionali, alle sarde ed alle sicule.

È forse per un legame intimo tra le proposte convenzioni che esista più o meno palesemente? No, poichè

collegate fra loro non stanno, se non la convenzione colle Romane e quella coll'Alta Italia; ed una minoranza, se non anche tutta la Commissione, opina che si possa sciogliere eziandio questo legame. Se dunque l'onorevole ministro credeva urgente risolvere alcune questioni, e sopra alcune questioni soltanto egli credeva avere raccolto dati sufficienti per risolverle, egli poteva e doveva presentarle separate.

Se le uni non perchè formassero un complesso logico, chiaro emerge che le può avere unite pensando che alcuni interessi speciali, locali od altri, collegandosi fra loro, ne poteva necessariamente sortire una maggioranza la quale annuisse indistintamente a tutte le proposte in grazia del principio cristiano di fare agli altri quello che si vorrebbe fatto a se stesso; o piuttosto in virtù del patto *do ut des, facio ut facias*, e per tal modo approvasse il cattivo insieme col meno buono e col discreto.

Io mi unisco pertanto alle savissime obiezioni che, contro un tale sistema faceva nel 1864 l'onorevole relatore dell'attuale Giunta, il quale oggi non voglio credere cotanto diverso da quello che era in allora, quando asseriva « che le leggi complesse così da collegare insieme oggetti per il solo loro estrinseco soggetto turbano l'economia del sistema parlamentare e la libertà del deputato nel discuterle e votarle; dappoi- chè in parte si sbaglia necessariamente, credendo o supponendo di sbagliare, sicchè, riprovando in parte, devesi pur tuttavia ammettere il tutto. »

Ond'è, signori, che in ogni caso riterrei conveniente si dividesse ciò che naturalmente è diviso; e stimo che la Camera farà cosa saggia e decorosa se vorrà dividere quello che il Ministero ha, non naturalmente, ma artatamente voluto unire, e se vorrà, dico, non solamente dividerlo votando i singoli articoli della legge, ma votando altresì separatamente per squittinio segreto ciascuna delle varie convenzioni o proposte.

Io diceva poco fa che sarebbe stato utilissimo avere un piano regolatore delle strade ferrate del regno. Or bene, per quanto all'isola di Sardegna questo piano regolatore si può ritenere esistere già nella convenzione approvata dalla Camera nel 1868. È dunque, almeno per le strade ferrate dell'isola, molto semplificata per questo lato la questione tecnica. Vero è che, se il piano regolatore di quell'isola fosse stato fatto dietro le norme alle quali io accennava, senza dubbio la linea la più importante e che occorre fare per la prima era quella da Cagliari ad Oristano, e per la valle del Tirsi ad Ozieri per insino a Terranova, da Ozieri staccandosi una diramazione per insino a Sassari, quella essendo evidentemente l'arteria principale dell'isola.

I tronchi da Decimomannu ad Iglesias, nonchè quello da Sassari a Portotorres, hanno un carattere meno generale, mentre che per la loro importanza commerciale avrebbero potuto essere facilmente fatti

forse per consorzio dei proprietari di miniere, e delle provincie e dei comuni, tanto più che sono in condizioni da non essere di grande costo e da promettere per contro non lieve prodotto. Oramai però anche le linee Sassari-Portotorres di 20 chilometri, e Decimomannu-Iglesias di 37 chilometri, ossia in tutto 57 chilometri, sono decretate non solo, ma decretate in modo da essere comprese nel primo periodo.

All'infuori di ciò, considerando le strade ferrate sarde dal punto di vista tecnico, è da notare che, se in qualche località può essere convenientemente applicato il sistema delle strade ferrate economiche, quella certo era ed è l'isola di Sardegna.

Le obiezioni e gli inconvenienti che dissuasero talune volte dal promuovere e costruire linee economiche si riferiscono ai servizi cumulativi, all'intrecciarsi di altre linee, alla necessità del trasbordo, il che certo non varrebbe mai in nessuna guisa per le linee di una regione insulare quale è la Sardegna, dove appunto sinora non esiste un solo chilometro di strada ferrata in esercizio.

Rinunziando ad ogni idea di lusso e di grandiosità nelle costruzioni, evitando le grandi opere d'arte col girare le difficoltà, anzichè urtarle di fronte e darvi di cozzo per appianarle, non facendo che un solo binario e tenendo questo di una larghezza più ristretta fra le due rotaie, ossia di 1 metro e 10 centimetri, od 1 metro e 20 centimetri, invece che di 1 metro e 44 centimetri, come è sulla maggior parte delle linee europee, raccorciando il raggio delle curve, proporzionando il peso delle rotaie e la forza delle locomotive al traffico minore, provvedendo quindi un materiale mobile meno pesante, si possono fare ferrovie economiche quali se ne vedono nell'Alsazia, nella Scozia, in Irlanda ed altrove, ottenendone il medesimo servizio con una grande diminuzione di spesa di costruzione e di primo impianto, non che di esercizio.

Il costo medio chilometrico delle grandi linee che in Inghilterra, a cagione del valore dei terreni espropriati, si calcola in media essere giunto a 550 mila lire al chilometro, che in Francia arrivò a 487 mila lire al chilometro, e che da noi rimase fra le 290 e le 300 mila lire al chilometro, o, se vuoi stare a quanto è calcolato in uno degli allegati della relazione della Giunta, a 305 mila lire al chilometro, si può far discendere sino al di sotto di lire 100 mila, chè anzi abbiamo esempio nella linea da Gand ad Anversa che quei 50 chilometri, con un binario della larghezza di soli metri 1 e 10 centimetri, costarono in ragione di 91,190 lire al chilometro.

I Sardi hanno, a mio avviso, ragione nel diffidare tuttavia che la società concessionaria delle loro linee possa, in base alla convenzione del 1868, compiere la loro rete. In quella convenzione si ravvisa un grave difetto di calcolo finanziario, il quale torna a pregiudizio della possibilità dell'adempimento di quei patti.

La società, ognuno lo sa, non ha capitali. I lavori già compiuti si valutano a circa 6 milioni; ma 8 milioni occorrono a completare e ad aprire all'esercizio i primi tronchi.

Poniamo che le speranze del Ministero si realizzino, e la società raccolga tanta somma quanta è necessaria per quei primi tronchi che sono i più facili ed i meno costosi.

Ebbene, nella restituzione rateale per parte dello Stato della cauzione di un milione e mezzo che sta nelle casse governative, nè quanto il Governo dovrà per la garanzia delle 12,000 lire di prodotto chilometrico, nè l'emissione di obbligazioni, se tenuta entro i limiti convenienti e prefissi, bastare potranno alla società stessa per proseguire e completare tutte le linee concesse; mentre che, se il Governo venisse in tal caso ad autorizzare un'ulteriore emissione di obbligazioni, esso incorrerebbe per tale autorizzazione in una responsabilità più o meno legale, ma certo morale verso i sottoscrittori delle obbligazioni stesse, e ne deriverebbero necessariamente nuove dolorose complicazioni.

Ora le linee sarde non potendo rendere se non in ragione della celerità colla quale ne verrà completata la rete, la società si troverà, anche nel caso che non sia ora subito dichiarata decaduta, in condizione però di non avere forza di vita.

Il Governo non potè essere troppo severo con quella società perchè, non essendo stato in caso di dare a lei tutti quei beni ademprivili che le aveva promesso, aveva verso di essa una parte di torto, e più tardi, dopo il 1868, avendo, in seguito alla decisione della Camera, aggiunto al primo progetto di convenzione l'obbligo di costruire nel primo periodo i 46 chilometri da Sassari ad Ozieri, le aveva reso difficile ogni ripresa di fiato.

Ma colla presente legge il Ministero avrà senza dubbio tanto in mano da risolvere la società a tenere la convenzione, o da dichiararne la decadenza. In questo caso però, ed anche nell'altro, sarebbe un errore il non tener conto dell'economia di spesa e di tempo che si potrebbe conseguire adottando per la Sardegna il sistema delle strade ferrate economiche, a via e binario ristretto.

È da quest'ordine d'idee tecniche che io prendo argomento per criticare l'attuale progetto di legge per quanto riflette la rete ferroviaria della Sardegna.

Nel Comitato privato un collega nostro e pubblico funzionario, versato in opere di tale natura, consigliava per le linee sarde d'andare lenti, prudenti, di studiare prima i piani, per decidere con piena cognizione di causa. Lo studio, che da quelle parole mi risultava meno inoltrato di quanto avrei creduto, dovrebbe dunque completarsi nel senso di rivedere i progetti e compirli per l'applicazione del binario ristretto, ingiungendo agli ingegneri d'attenersi ad una rigorosa eco-

nomia e di giustificare con gli opportuni dettagli grafici e schiarimenti l'andamento prescelto e le opere d'arte proposte.

L'accordare alla società di abbracciare un tale partito potrebbe facilitare ad essa il modo di riacquistare vita e forza; in ogni caso, sarebbe per lo Stato un'economia non lieve ed una doppia garanzia ai Sardi che avranno finalmente quei rapidi mezzi di comunicazione da tanto tempo promessi loro ed attesi invano. Parlerò in altro momento dal punto di vista finanziario circa all'articolo reclamato dai Sardi, in forza del quale verrebbe autorizzato il Ministero ad emettere tanto consolidato al 5 per cento quanto occorra perchè la costruzione delle loro linee sia, in difetto della società, continuata direttamente dal Governo, ed accennerò alla linea delle calabro-sicule per quanto concerne la parte tecnica dei tracciati e della costruzione, non che per il nuovo modo finanziario che si vuole introdurre per attuarle.

Le popolazioni sentono oramai che la cosa la più importante in un paese, dove il commercio e le industrie abbiano qualche attività, sono le vie di comunicazione, e specialmente quelle, come le ferrovie, che insieme a maggior comodo e velocità danno per portar lontano persone e derrate minor costo di trasporto.

Quindi le reclamano ad alta voce, con tanta più ragione che a loro furono ripetutamente promesse; con tanto maggiore entusiasmo, inquantochè furono un potente fattore della nostra indipendenza ed unità, e il veicolo, sto per dire, della nostra rivoluzione; dapochè di mano in mano che le strade ferrate si aprirono caddero con esse le barriere politiche tra il Piemonte, la Lombardia, i Ducati, le Romagne e la Toscana; e se per le provincie meridionali non avvenne esattamente così, molto senza dubbio le linee ferroviarie del resto d'Italia contribuirono coll'avvicinare ad esse le popolazioni del nord e del centro d'Italia, mentre che quei battelli a vapore, che furono non impropriamente chiamati le vaporiere del mare, resero meno difficili i gloriosi fatti del 1860.

Le popolazioni riconoscono che l'accrescere, l'agevolare lo scambio delle idee, degli affetti, delle cose, conduce ad una fusione di principii, di opinioni, d'interessi, onde nascono i primi elementi della vera civiltà, le più sicure cautele di una condizione quieta ed agiata! Una volta era soltanto colle guerre e colle invasioni che si formavano le nazioni, oggi le nazionalità si costituiscono più agevolmente colle vie di comunicazione e soprattutto colle strade ferrate; e nel mentre allora le guerre lasciavano divisi e nemici i popoli, oggi le ferrovie non solo li mettono a contatto, ma li tengono uniti con nodi indissolubili.

La continuazione dei lavori ferroviari nella Sicilia e nelle Calabrie è pertanto una necessità economica e politica che la Camera riconobbe più volte, e che men d'ogni altra può essere quindi messa in discussione.

Quelle popolazioni osservando che più giù si scende nella penisola verso il mezzodì, e minori sono le linee di strade ferrate, così com'è minore la vita economica e l'attività degli affari, non si rendono esatto conto che nell'Alta Italia, in Piemonte principalmente, e poi in Lombardia, nelle Romagne, ed anche in Toscana, parecchie linee erano già aperte prima del 1859, altre erano sino da quel tempo inoltrate nella costruzione o tracciate, mentrè nel già reame delle Due Sicilie nulla vi era se non se qualche breve tronco nei dintorni di Napoli, e mancavano non solo gli studi, i quali richiedono tempo, ma e quelle strade ordinarie che pur servono di traccia, di norma e di mezzo a costruire le strade ferrate e persino per taluni punti mancavano quelle carte topografiche complete, accurate e sicure, che sono indispensabili per avere basi e direzioni non troppo ipotetiche e lontane dal vero.

Ricordando un passato non remoto, ma che i grandi avvenimenti che lo separano da noi e l'affrettato movimento del vivere odierno, ne fa parere più lontano di quello che sia in realtà, si deve, ad essere imparziali, confessare dalle popolazioni meridionali che non può accusarsi il Governo italiano di aver usato cure maggiori ed ingiuste per fornire di strade ferrate le provincie del centro dell'Alta Italia anzichè le provincie del mezzogiorno.

Il volere affrettarsi senza aver modo di studiare i terreni, le località ed i tracciati, diede origine a calcoli erronei, sì da parte del Governo, che dalla parte degli intraprenditori, e quindi ne venne di naturale conseguenza il costruire le linee ed i tronchi più facili e fra loro disgiunti; il trovarsi troppo presto a corto di danaro; il tracciare linee meno opportune agli interessi complessivi del paese, ed i pentimenti, le incertezze, le lusinghe alle popolazioni coi susseguenti disinganni; ed in seguito a tutto ciò lo svolgersi tardo, scarso e lento dell'iniziativa privata.

Oggi dunque per soddisfare alla riconosciuta necessità economica e politica, bisogna rompere gl'indugi. La questione si restringe pertanto intorno al metodo da prescegliere per soddisfare a questa necessità.

È superfluo ricordare la storia delle concessioni accordate per le linee calabro-sicule, prima ad Adami e Lemmi, poi alla società *Vittorio Emanuele*, più tardi alli Vitali, Charles, Picard e compagni che, quali costruttori che erano, si sostituirono in parte alla *Vittorio Emanuele*. Valga almeno però la triste esperienza a farne evitare nuovi errori e disinganni! Tuttavia una cosa sola gioverà sin d'ora notare di passaggio e si è che il proclamare la decadenza di una società la quale manca ai propri impegni ed il procedere alla liquidazione sua, non sono poi operazioni così difficili e dannose al credito dello Stato da indurre questi a fare indebiti sacrifici per evitarle. A compiere la rete calabro-sicula qual era tracciata nella concessione fatta alla società *Vittorio Emanuele* colla legge 25 agosto 1863,

il Ministero precedente a questo proponeva nel 5 maggio 1869 un capitolato-programma sulla cui base poter aprire un concorso per la concessione del compimento e dell'esercizio di quella rete ferroviaria; l'attuale Ministero propone di costruire le linee a spese direttamente dello Stato, non avendo la certezza, dice egli, di trovare una società seriamente costituita a cui poter accordare quella concessione. Tale ultimo sistema aggrava ognora più le finanze dello Stato, e poichè è quello proposto, deve essere esaminato sotto il punto di vista tecnico, e sotto il punto di vista finanziario.

La rete calabro-sicula, quale fu primieramente decretata, abbracciava un percorso complessivo di 1270 chilometri. Di questi, 640 chilometri o sono in esercizio od in via di costruzione per opera della ditta Vitali, Charles, Picard e compagni.

Manca dunque di provvedere alla costruzione di 630 chilometri, e di più a quelle linee sussidiarie, contemplate eventualmente nella concessione primitiva: 1° da Palermo per Trapani a Marsala; 2° nella vallata del Basento dalle foci del Basento a Potenza e di là a Contursi ed Eboli per verso Salerno, oltre l'Appennino, oppure da Potenza per alla linea San Severino-Cancello; 3° da Taranto a Brindisi.

Ora conviene prima compire gli studi e ben determinare le linee, per raggiungere lo scopo prefisso e per valutare i prezzi a cui porre gl'incanti o rilasciare le concessioni, e quindi stabilire quali devono essere prima costruite, affinchè i tronchi di mano in mano che sono compiti possano al più presto essere messi in esercizio.

Non intendo qui sollevare le questioni generali di tracciato, e poichè, principalmente per la linea delle Calabrie, queste sono in comunicazione colle altre linee della penisola, e vi sono dei tronchi già costruiti ed anzi in esercizio, e sono tra le linee che ritengo siano a considerarsi nazionali, non dirò che qui pure, come in Sardegna, si deve ovunque adottare il sistema delle ferrovie economiche, a via e binario ristretto. Ma però, se vero è, e voi credete debbasi ritenere, che la linea del Basento per Potenza ed Eboli, ravvivando non solo la Basilicata, ma congiungendo Reggio a Napoli nonchè l'arteria del Tirreno colle tre Calabrie, sia la linea fondamentale per le provincie meridionali, chiaro è che deve essere messa da parte la linea eventualmente contemplata da Potenza a San Severino, e, compiutasi la linea dell'Ionio da Taranto a Bianco-novo col tronco da Cariati al fiume Assi, che non fa parte della concessione ai Vitali, Charles, Picard e compagnia, bisogna immediatamente fare la linea del Basento, prima ancora di quella dalla foce del Crati a Cosenza. Anticipando la costruzione della linea da Contursi alla foce del Basento, si verrebbe a rimpiazzare in certo modo eziandio quella linea già vagheggiata da Napoli a Gioia, e ad abbreviare la via da Napoli a Brindisi.

Mentre poi nell'isola di Sicilia converrà appunto, come accenna la Giunta, porsi risolutamente a compiere quella galleria di Castrogiovanni che è il nodo entro cui si intreccia la rete dell'isola, e sarebbe a lasciare che il tronco Palermo-Trapani-Marsala si avesse a compiere con quel concorso di corpi morali che si annunzia già farsi vivo per tratti importanti, localmente, in analoghe condizioni, come sono quelli da Messina a Patti e da Siracusa a Licata, pel quale ultimo vi sono già proposte degne di essere prese in qualche considerazione.

Uno dei più gravi difetti delle primitive concessioni nelle provincie tutte del mezzogiorno, si fu l'aver tracciate le linee ferroviarie, direi quasi, a volo d'uccello, su non troppo buone carte topografiche, senza averle prima ben studiate e determinandone l'andamento e il profilo su appositi particolareggiati piani altimetrici. Se si avessero fatti precedere studi sommarisi, ma fattisul luogo e particolareggiati, il Governo e le società avrebbero potuto calcolar meglio l'importo della spesa, l'entità dell'impresa, ed evitare dispendi inutili, non solo, ma puranche dannosi alla solidità, all'esercizio, e calcolare più equamente gli oneri, gli impegni rispettivi, i vantaggi, i proventi che ne potevano derivare. Che se si andò alla cieca o quasi fino ad ora, non devesi però continuare nell'istessa guisa.

Il guadagnar tempò, il non interrompere i lavori, non porta la necessità di continuare con un metodo erroneo.

Procedendo con ordine, come si deve, più presto si raggiungerà la meta, e non lusingando di nuovo invano le popolazioni, si proverà loro che si vuol fare, quando si faranno loro vedere le cose fatte a dovere.

Ed ecco perchè pare a me che, prima di concedere la costruzione di tutte queste linee, prima di determinare assolutamente l'andamento del tracciato, devono essere fatti e compiuti gli studi ed i progetti opportuni. A me consta, e pochi giorni sono l'onorevole Cadolini lo diceva egli pure incidentalmente in questa Aula, che non sono peranco fatti e compiuti tutti gli studi ed i progetti delle linee che ora qui decretiamo, e di cui si tratta accordare la costruzione per appalto. Capisco una concessione di studi sopra una base generica, ma non comprendo che su di una tal base si possano concedere costruzioni ad appalto. Senza avere prima completati ed approvati gli studi particolareggiati, sarebbe colpevole follia aprire gli appalti parziali.

Chè per verità il ribasso degli appalti in quel caso non vale, ed è diversamente apprezzabile a seconda del prezzo di stima o di messa all'incanto.

Per la parte tecnica dell'ideato progetto, a completare la rete calabro-sicula manca, a mio avviso: 1° la classificazione delle linee decretate, a tenore della quale si deve procedere alla loro costruzione ed a determinare come debbono essere fatte, e se esclusiva-

mente a spese dello Stato, o mediante un proporzionato concorso dei comuni o delle provincie; 2° quell'essenziale corredo di studi particolareggiati preparatorii, indispensabili per determinare i prezzi e le condizioni degli appalti; 3° quei diversi moduli di capitoli-programmi che servono di garanzia alla giustizia distributiva per le linee, tronchi od opere in analoghe condizioni, ed alla serietà dei ribassi degli appalti; 4° il determinare che nel costruire le ferrovie, salvo che per le lunghe e grandi opere d'arte, come sarebbero le principali gallerie, si deve procedere, di mano in mano, in prosecuzione dei tronchi già aperti, per poterle così mettere subito in esercizio, poichè l'incominciare su molti punti contemporaneamente, tanto più allorquando le somme destinate a quei lavori sono annualmente stanziare per rate, fa che, come avvenne nella riviera ligure, si venga ad avere una serie di tronchi isolati, inservibili, e quindi troppi denari infruttiferi, causa di spenderne altri sempre più senza rimedio.

Dal lato finanziario poi, e qui intendo riferirmi non solo alla rete calabro-sicula, ma eziandio alla rete sarda, pel caso in cui la società concessionaria non possa risorgere a novella vita; dal lato finanziario poi seriamente mi allarmo per il sistema che si inaugura di avere ricorso per compiere i lavori alla emissione di consolidato 5 per cento.

Alcuni ravvisano nel Gran Libro della rendita pubblica una fonte inesauribile a cui liberamente si possa da tutti attingere quanto occorre. A me pare si possano rassomigliare costoro a quelli i quali credono che, in mancanza di numerario, sia più spiccio non solo, ma miglior mezzo, il far gemere i torchi ed emettere carta-moneta. Io credo invece che il pubblico a ragione tema, nell'interesse del credito dei valori dello Stato, cotesta valvola applicata al Gran Libro; la quale, lasciata continuamente aperta, lascia spillare giù rendita pubblica alla stessa guisa che sgorga l'acqua da una fontana.

Molta maggior garanzia presenterebbe, a mio avviso, un sistema, il quale avesse questo di buono, di non aprire il libro del debito pubblico consolidato, ma emettesse invece titoli speciali per una somma determinata, composta di una data precisa quantità ben definita. In consimili circostanze a queste nostre si usò in altri paesi, e qua pure in Italia: o di fare dei prestiti indiretti per mezzo di obbligazioni ferroviarie, o di emettere obbligazioni governative rimborsabili, che furono dette *trentenni* o *quarantenni* dal tempo entro il quale dovevano essere rimborsate; di emettere Buoni del Tesoro, specialmente dichiarati destinati a tale impresa.

E mi basti il rammentare per noi quello che fece il conte di Cavour col prestito Hambro. Queste operazioni limitate e speciali offrono il vantaggio di potere più semplicemente e chiaramente mantenere separati i



conti e le spese, ed attribuire poi, qualora si trovi una società assuntrice di quelle intraprese o dell'esercizio, a tale società quei valori ed il relativo servizio d'interessi, di rimborsi o di graduale ammortizzazione.

L'emissione di consolidato 5 per cento, per costruire ferrovie, costituirebbe, a mio modo di vedere, un precedente deplorabile, inquantochè può divenire pericoloso per molti rispetti, e la Camera darebbe prova di savia previdenza col non accettare un tale partito. Il Ministero dichiara far ciò per guadagnar tempo, perchè difficilmente troverebbe condizioni migliori del corso della rendita, perchè, ottenuto il pareggio, miglioreranno le condizioni del nostro credito.

Adottando però un altro sistema, non solo non incontrerebbe condizioni diverse, ma la persuasione che non sta per aprirsi quella valvola, da cui coleranno giù ad inondare il mercato tanti nuovi titoli di consolidato quanti occorrono per avere i milioni necessari a compire la rete calabro-sicula e la sarda, e forse poi altre linee, gioverebbe senza dubbio a mantenere a discreto prezzo, e forse ad aumentare di qualche punto, all'infuori delle circostanze eccezionali di questi giorni, il nostro 5 per cento.

Allorchè si trattò in altri paesi, retti pure parlarmente, di provvedere a costrurre ferrovie mediante emissione di rendita pubblica, ho veduto il mercato monetario allarmarsene, e sentii dire che in quel modo si apriva l'adito a che ciascun deputato credesse di avere a propria disposizione sul suo stallo, a fianco al campanello elettrico, la valvola della fontana da cui spillare rendita del debito pubblico per far costruire strade ferrate nel proprio collegio elettorale.

L'unificazione del debito dello Stato, il diminuire quella grande quantità di valori che aggravano il mercato, e vi subiscono diversa sorte, è certo una buona operazione finanziaria. Tuttavia in taluni casi il non confondere nel mare indefinito del consolidato, valori i quali hanno una ragione di essere a parte e possono ricevere più tardi speciali destinazioni e giri, è ottima misura, la quale può servire assai a tranquillare le fibre delicatissime e sospettosissime dei detentori del consolidato.

D'altra parte forse si può ottenere prezzo più vantaggioso ad emettere titoli speciali e perchè si possono fare rimborsabili e perchè ad essi può annettersi una garanzia ipotecaria sulle linee, a costruire le quali si destinano le somme che se ne ricava. Coll'emettere consolidato voi chiedete danaro ai contribuenti, se non per il capitale, pel servizio del relativo interesse; mentre invece col fare prestiti indiretti, col trovare società che assumino la costruzione e l'esercizio e col garantire loro, senza che lo Stato incontri esso stesso direttamente dei debiti a danno dei propri crediti e dei propri valori, non si viene ad incontrare l'onere se

non che della differenza fra il prodotto netto ed il garantito; differenza eventuale che deve necessariamente col tempo diminuire, mentre gli interessi del consolidato gravitano sempre continuamente, ed in ogni caso, per intero sul bilancio dello Stato.

La garanzia chilometrica è eventuale, e per un frutto annuo, che può cessare, trasformarsi anzi certamente e rifondersi nei 90 anni, a capo dei quali le strade ferrate devono ritornare in piena proprietà dello Stato. La rendita consolidata è invece il capitale che si emette, e dà un onere perpetuo.

Se continuando col sistema finanziario seguito fin qui fu trovato di non avere sufficienti guarentigie, si chiedano in altra guisa queste convenienti guarentigie, ma non si abbandoni assolutamente il sistema, solo perchè venne per avventura male applicato, indipendentemente dall'intrinseca sua bontà.

Spera il Ministero di potere prima del 1871 stipulare una concessione di costruzione e d'esercizio per tutte le ferrovie calabro-sicule ad una società? Tanto meglio. Per me io sono pronto fin d'ora ad accordargli una tale facoltà, senza porre quella riserva di volerla per legge speciale, come ha stabilito la Commissione; purchè fosse fatta con quelle norme migliori ed uniformi di capitolati d'onere, che dovrebbero venire oramai prestabilite su di un tipo-modello.

Tanto meglio diceva io dunque, se il ministro spera fare questa concessione ad una società, ma tanto più in tal caso egli deve emettere ora dei titoli speciali da attribuirsi a quella società, e non già del consolidato al 5 per cento. Se ciò sembra ad alcuni tornare lo stesso per le finanze, in riguardo al valore che il mercato può attribuire a tali titoli, non è lo stesso per la impressione morale. Le popolazioni sapranno esservi, per costruire le ferrovie, dei titoli speciali, ne possono curare meglio l'applicazione, l'ammontare, il servizio; il controllo ne è reso facile a tutti. Il pubblico si persuade che la rendita consolidata 5 per cento non è una fonte inesauribile che getta sempre sul mercato, e getta più di quanto il mercato può forse in taluni momenti assorbirne.

Feco poi così cattiva prova, o signori, il sistema sinora seguito in Italia di ricorrere a società private per avere strade ferrate? Invero a me ciò non pare.

La vasta rete di strade ferrate che l'Italia ha compiuta in breve tempo, e che somma oggidì a 5600 chilometri, fu impiantata ed avviata con capitali esteri e indigeni a cui lo Stato prestò soltanto una guarentigia d'interesse, decorribile non prima dell'apertura delle linee e della loro messa in esercizio.

La maggior parte del capitale ci venne dall'estero ed è stato il benvenuto.

Sapete voi cosa si è già speso in Italia per le ferrovie infino al 1° gennaio di quest'anno?

La Commissione dice 1,700,000,000 di lire, ma si

crede possa essere ancora più, e da altri calcoli risulterebbe spesa la somma di 1,900,000,000, cioè quasi due miliardi di lire.

È da non dimenticare però che di questi due mila milioni di lire la minor parte soltanto contribuì al rapido aumento del nostro debito pubblico. La maggior parte delle somme spese dallo Stato per strade ferrate non si riferisce già alla costituzione del debito pubblico, ma all'assetto normale del bilancio, a cagione delle garanzie annue che per le linee aperte cominciano a gravarlo annualmente.

Lo Stato forse non ne sborsò che circa 500 milioni, circa il quarto di quella ingente somma. Quest'ultimo calcolo non l'ho potuto bene accertare, anche perchè una parte di questa spesa bisognerebbe computarla al Governo austriaco per la rete della Lombardia, e difficile è l'appurare tutti i conti e distinguerli ove vanno con altri commisti. Ma io credo che forse non avrebbe lo Stato ad imputarsi neppure tutta una tale somma, come da lui spesa, imperocchè una parte, la più ragguardevole delle linee costrutte da esso direttamente, essendo stata venduta, il prezzo ritrattono deve essere evidentemente da quella cifra dedotto.

Vero è che molte volte intraprenditori ed amministratori rovinarono gli azionisti, quelli si arricchirono, compromisero le imprese e le abbandonarono poi, mentre questi ultimi rimisero danari e speranze.

Ma ciò non entra nel bilancio dello Stato, anzi, se certo non ne profitto, non ne ebbe quei danni che altrimenti procedendo, col costruire tutto a proprie spese, avrebbe senza dubbio incontrati!

Il Governo intervenne talvolta ad aiutare gli azionisti, quasi mai a frenare gli ingordi intraprenditori od i rovinosi amministratori. Ed è di questa sua indulgenza e longanimità che fu più volte rimproverato e di cui spesso venne a pagare il fio. Ma il Governo, rendendosi conto del servizio che gli prestavano i capitalisti per eccessivo culto della libertà delle società, non fece uso di quell'autorità che le leggi ed i capitoli gli attribuiscono; tuttavia, per questo suo eccesso di generosità o difetto di energia, non è giusto criticare il sistema che ne diede tanti chilometri di ferrovie a non troppo grave spesa del bilancio dello Stato.

Le difficoltà erano certamente molte, le questioni molteplici, complicate, e nuova trovavasi l'amministrazione a trattarle.

Si sia più giustamente severi colle società, ma non si abbandoni il concorso di esse e dell'interesse e dei capitali privati a sgravio del pubblico erario. Se lo Stato avesse sborsato esso il miliardo e 913 milioni, importo del costo delle ferrovie attualmente in esercizio, il debito del nostro consolidato 5 per cento sarebbe, non solo di 5 miliardi e 260 milioni nominali, ma forse quasi del doppio, ed annualmente noi avremmo

quindi da pagare circa 526 milioni invece di 263 milioni come ora.

Il bilancio dello Stato paga annualmente per garanzia alle società ferroviarie da 50 a 60 milioni. Non è adunque esagerazione il valutare a 200 milioni annui il beneficio di avere seguito un tale sistema invece di avere costruito direttamente per opera del Governo le nostre strade ferrate. Ed oggi vogliamo lasciare il sistema sin qui adottato, oggi appunto che noi facciamo ogni sforzo per restaurare il nostro credito, per metterci a produrre ed arricchirci, per cogliere i frutti dei sacrifici fatti e godere i vantaggi della nostra indipendenza ed unità?

La primitiva legge francese dell'11 giugno 1842 riservava allo Stato il diritto di costruzione diretta delle strade ferrate e la facoltà di conservarne l'unica ed intiera proprietà.

Questa era la regola allora, l'eccezione era l'intervento delle società private; l'esperienza consigliò la Francia di lasciare quest'ultimo sistema e di adottare appunto l'eccezione di quei primi tempi, quale regola generale.

Tutto ritorna, nulla vi ha di nuovo sotto il sole: ed ecco infatti che noi, non curando l'esperienza altrui, dimentichi della nostra stessa esperienza, siamo per fare assumere di nuovo direttamente dallo Stato la costruzione delle strade ferrate.

Il Belgio, l'antico Piemonte assunsero di costruire direttamente per opera del Governo alcune strade ferrate! Ma alcune linee principalissime però, e di gravissimo costo; e d'altra parte i piccoli Stati possono fare cose che più ardue e meno convenienti riescono a Stati più grandi.

Inoltre le condizioni finanziarie nonchè i tempi erano diversi. Ad ogni modo se conviene pure escogitare un sistema nella mancanza di una società assuntrice, il quale dia nel tempo stesso una garanzia ed agli interessi gelosi dei contribuenti ed a quelli delle popolazioni che desiderano la sollecita attuazione delle linee ferroviarie, a loro da tanto tempo promesse, si faccia piuttosto un'azienda *ad hoc* che abbia propria responsabilità, e si emettano appositi titoli e valori per provvedere a tali lavori, non si agglomeri tutto nell'amministrazione e non si faccia una confusione colla rendita del pubblico consolidato.

*(Continua la disattenzione generale.)*

Nell'articolo 1 del titolo II della legge proposta, ove appunto si stabilisce per queste linee calabro-sicule, io noto un inciso il quale, per verità, non saprei spiegarvi e intorno al quale desidererei di avere delle spiegazioni dal ministro o dalla Giunta, sembrandomi che assai conveniente ne sarebbe la radiazione.

In quell'articolo è detto: *salvo i diritti che possono dipendere dalla convenzione, ecc.*, e qui, se non m'inganno, si allude appunto alla convenzione coi signori

Vitali, Charles, Picard e compagni. Ora io domanderei: ma, se si tratta dei 630 chilometri che non sono stati concessi a questa società, che cosa si salva qui? Che, se l'appalto si riferisce ad altre linee e non a quei 630 chilometri non ancora stati concessi, io domanderei che fosse bene chiarito. O quest'inciso implica riserva di diritti sulle nuove linee, e sarebbe assai grave; o non ha un tale significato, e meglio sarebbe toglierlo, per non mettere delle frasi inutili o dubbie, che possano perciò appunto riuscire dannose.

Il Governo e la Giunta confidano poter ottenere buoni risultati tecnici e finanziari insieme coi piccoli appalti parziali?

Una parola su questo punto.

Non sono molti giorni che nel Corpo legislativo francese il ministro dei lavori pubblici diceva l'esperienza consigliargli di abbandonare la via dell'appalto per adottare quella delle licitazioni private. La questione è ardua invero. Entrambi i metodi offrono pericoli: se in quest'ultimo si teme il favoritismo od anche solo la taccia di favoritismo, in quello degli appalti non si sa con chi si tratta; taluna volta la gara dei ribassi conduce a prezzi così umili che è impossibile poi, menare a buon termine l'impresa; non si può essere sufficientemente sicuri della solidità e serietà dei concorrenti; non si evitano le coalizioni, e Giorgio Stephenson, uomo competentissimo in questa materia, usava dire che, *dove la coalizione è possibile, ivi la concorrenza è impossibile.*

In Francia, coll'antico metodo, il Governo faceva appalti regolari per asta pubblica; poi, ciò non camminando e costando troppo allo Stato, si pensò di dare a cottimo i lavori agli appaltatori dell'esercizio della strada, pagandoli per tre quinti subito, e per due quinti alla fine della concessione dell'esercizio, il quale era lasciato loro come compenso dei due quinti del costo. Ma anche ciò fece cattiva prova, e si dovette lasciare, perchè costava troppo, più di quanto realmente costavano i lavori. Gli abusi erano infiniti; le crisi, i fallimenti minacciati e compiuti troppo frequenti.

Se dunque temo che il metodo proposto non conduca a compiere le strade ferrate calabro-sicule e sarde come quelle popolazioni e tutti desiderano, i timori miei non sono poggiati su aeree ipotesi, ma su fatti e sull'esperienza altrui e nostra.

Un altro conto prima di passare ad altro argomento.

Le strade ferrate che si pensa costruire a spese dirette dello Stato ascendono a 1018 chilometri. Il costo medio chilometrico delle strade ferrate italiane ho già ricordato che si computa verso le 300 mila lire. Voglio ammettere che i chilometri che ora si vuole costruire, abbenchè comprendano ponti, gallerie, pendii ed opere d'arte non lievi per la natura del terreno, in grazia del poco costo delle espropriazioni necessarie e di altre

favorevoli circostanze, non abbiano ad importare in media se non che 110 mila lire per linee sarde, col sistema ordinario, e 160 mila lire per le calabro-sicule; in media totale adunque 135 mila lire al chilometro... (*Interruzione*)

È troppo poco? Io sto appunto basso nelle cifre per non esagerare la mia tesi. Saranno dunque 140 milioni di lire che a miei conti quelle linee ferroviarie costeranno. Al prezzo del 60 per cento, se a tal prezzo può ritornare entro breve termine la nostra rendita, e vorrà rimanere in media, il nostro consolidato, malgrado le nuove emissioni che ora noi prepariamo, si dovrà dunque emettere un valore nominale di circa 234 milioni di rendita 5 per cento, per un annuo onere al bilancio di circa 12 milioni di lire; e ciò indipendentemente, ben inteso, dal passivo eventuale dell'esercizio, essendochè quelle ferrovie, per averle costruite lo Stato, non saranno nell'esercizio meno passive.

Oggi voi preventivate 90 milioni, ossia l'emissione di 150 milioni di capitale nominale per un annuo onere fisso e consolidato al bilancio di sette milioni e mezzo. Ma la cifra preventivata di 90 milioni non sarà sufficiente a compiere quanto dalla presente legge è prefisso. Altri 50 milioni occorreranno, a stare bassi nella stima e non calcolare certe spese del personale tecnico, che vedo da alcuni conti presentatici dal Ministero riuscire talvolta ad arrivare sino al 50 per cento del totale dispendio dei lavori della strada; a non avere la sfortuna di accidenti impreveduti, d'incagli e di difficoltà emergenti a metà dell'opera, di ribasso notevole del corso del nostro consolidato.

Il Ministero stesso presentiva ciò, allorchè mise nella sua relazione, nonchè nell'articolo 4 del suo progetto di legge, che si riserva nell'ultimo triennio di aggiungere le maggiori somme che fossero per occorrere.

La società delle ferrovie meridionali insiste per ritornare all'osservanza del proprio primitivo contratto, e non consente più a quella modificazione progettata colla convenzione del 14 ottobre 1868.

Il desiderio di avere tutti i tronchi che le ferrovie meridionali devono, a norma della prima loro concessione, attuare fece sì che la Commissione invitò il Ministero a non insistere sull'osservanza della convenzione del 1868, e che il Ministero a ciò annuì.

E questo appunto io credo dannoso, inquantochè, per tal modo si toglie il mezzo di applicare alla costruzione delle linee e dei tronchi tuttavia mancanti i più opportuni sistemi economici. I tronchi che attualmente mancano a completare la rete delle strade ferrate lungo le linee della società delle meridionali sono quello da Pescara ad Aquila, Terni, Rieti; quello da Termoli a Benevento per Campobasso; quello da Candela a Ponte Santa Venere, Melfi e l'Atella; quello da Maglie ad Otranto e da Zollino a Gallipoli.

PRESIDENTE. Onorevole Sormani-Moretti, parmi che la Camera desideri che restringa il suo discorso.

**SORMANI-MORETTI.** Scusi, onorevole signor presidente, si tratta di cosa grave; e d'altronde la mole della relazione è tale che, anche volendo trattarla ed esaminarla generalmente, non si può fare ciò in breve tempo.

**PRESIDENTE.** Ha ragione, ma ella non può dissimularsi le condizioni nelle quali si trova la Camera.

**SORMANI-MORETTI.** Ho già oltrepassato la metà del mio discorso. (*Oh! oh! —ilarità*)

Io credo, o signori, dannoso l'aver annullato la convenzione del 1868, perchè viene così tolto il modo di fare quelle economie che si erano progettate sulle linee che mancano ancora alla rete delle ferrovie meridionali.

Le linee da Pescara ad Aquila e Rieti e da Termoli a Campobasso, le quali possono dirsi le strade ferrate abruzzesi, converrebbe farle col sistema economico, non solo a via e binario ristretto, ma in parte almeno, forse anche con alcuno di quegli altri metodi di ferrovie di montagna che furono oggetto di assidui studi in questi ultimi tempi, e si può ritenere averne già risolto il problema, sia che si attenga al sistema della rotaia centrale, sia a quello funicolare, sia a quello pneumatico, il quale ricevè ultimamente una nuova felice applicazione per opera dell'ingegnere Gonin dal porto di Ouche alla città di Losanna, sia con quegli altri metodi economici di carattere meno speciale, che pur sono applicati nelle regioni montuose della Scozia, dell'Alsazia, ed altrove.

I progetti delle ferrovie abruzzesi furono fatti in altri tempi, in diverse condizioni. Nuovi studi particolareggiati fatti in seguito, di cui s'occuparono anche i diari locali, indicarono notevoli miglioramenti e semplificazioni nei rispettivi tracciati, non che nel costo loro.

Ricordo quanto diceva poc'anzi: gli studi primitivi furono fatti assolutamente all'infuori di ogni concetto di economia ed accuratezza; malgrado terreni che nei monti presentavano non forti difficoltà ed asprezze, a tenore della legge 21 luglio 1861, si tenne per norma che il minimo delle pendenze dovesse restare nel dieci per mille, ed i raggi delle curve non inferiori ai 500 metri, salvo nei tratti in prossimità della traversata dell'Appennino, ove sarebbe stata tollerata la pendenza massima del 25 per mille ed ammessi raggi di metri 300.

Da Pescara si può, per esempio, alla destra e non già alla sinistra del fiume, in una pianura di dieci chilometri, giovarsi per la ferrata della strada nazionale, invece di espropriare terreni consacrati all'agricoltura; poi si può valersi del solido e grandioso ponte di pietra che traversa il fiume Orte, e continuando da Popoli per la valle di S. Venanzio, lungo le sponde dell'Aterno, si arriva ad otto chilometri da Solmona e poi ad Aquila.

Ora notate, come furono fatti gli studi e decretate le leggi. Ho indicato come nella valle di San Venanzio

costeggiando l'Aterno sino a Pratola Peligna, si giunge ad otto chilometri da Solmona. Questi otto chilometri possono costituire un tronco facilissimo. Ebbene il paragrafo ed articolo 6 della legge del 1865, accorda una sovvenzione annua di centomila lire per la costruzione di una strada ferrata da Solmona all'incontro della linea da Popoli a Rieti, il che è anche ricordato dalla nostra Giunta. Centomila lire annue assicurate a chi fa otto chilometri facili di ferrovia! Supponete che questi si facciano a 200,000 lire al chilometro, e credo senza dubbio si possano fare a meno, ecco che per un tronco parziale lo Stato incontra comparativamente onere troppo grave ed assicura a chi assume quell'impresa un interesse del proprio danaro al 6 1/2 per cento annuo, solamente per la sovvenzione annua del Governo, all'infuori da ogni provento eventuale dell'esercizio. Che se da Aquila, traversando l'Appennino, invece di andare diritti insino a Rieti si volge per altro lato, con gallerie che a binario e via più ristretta riuscirebbero più brevi assai e meno costose, si potrebbe riuscire ai prati di Castiglione, e quivi scendere nei pressi di Borgocolleferato.

Ciò mentre accorcerebbe la via di 34 chilometri, eviterebbe le gravi difficoltà sulle sponde del Velino, presso Antrodoto, ed Aquila sarebbe ugualmente congiunta a Rieti per quella grande linea della valle del Salto che da Terni e Rieti per Avezzano giunge sia a Ceprano, sia a Isoletta, sia a Roccasecca, ad una stazione qualunque sulla linea che da Ceprano va a Napoli.

Ho detto queste cose sulla traversata dalla foce del Pescara per il paese dei Marsi, a modo d'esempio, e per mostrare come sia inconsiderato il non voler rinvenire su decisioni prese sotto l'impulso di speciali circostanze, e che si reputano possibili di ricevere miglioramenti e correzioni.

Quando con legge si è dichiarata e consacrata dinanzi al paese una determinata linea di ferrovia; quando le popolazioni ne presero norma per regolare interessi ed aspettative legittime, si deve pur andare non leggermente a modificare i tracciati.

Ma, allorchè la linea non fu studiata e determinata nei suoi dettagli; allorchè si riconoscono gravi errori e mutarono le condizioni e le ragioni che fecero prendere una decisione la quale non ricevette ancora un principio d'esecuzione, allora per sostenere l'infallibilità delle leggi nostre, sarebbe errore il non volere più ripigliare in esame ciò che forse era opportuno ed oggi non lo è più!

In ogni caso giova ricordare che non sempre si tenne fermo così, come ora si proporrebbe di fare. La linea da Termoli, per la valle del Biferno, a Campobasso e Benevento, attraversando tutto il Molise, io non la vorrei certamente vedere eliminata, ma faccio osservare che, percorrendo una vallata difficilissima, a farla coi metodi ordinari, costerebbe assai. Mentre

invece con le economie che si potrebbero fare sopra la linea Pescara-Aquila-Rieti di 195 chilometri, e su di questa Termoli-Campobasso-Benevento di chilometri 125, si giungerebbe forse ad ottenere la costruzione di quella grande linea del Salto e del Liri, per la quale ha insistito pure l'attuale Giunta, con utile del Governo, del paese, della società delle meridionali, e danno vero di nessuno.

Della mancanza di queste combinazioni, anzi dell'averle rese più difficili in luogo d'agevolarle, io mi lagnò, e confido pur tuttavia che la società ed il Ministero possano all'atto pratico concordare nel fare l'una minore spreco di capitali, l'altro conseguire maggiori o migliori risultati coll'istessa somma di danaro dovuta, per garanzia proporzionata dei prodotti chilometrici.

Ho seguito il processo che fu tenuto dal Comitato privato parlando di quanto manca nella proposta ministeriale, di quanto cioè mancava, e di quanto manca tuttora nelle proposte della Commissione, e del come sarebbe stato opportuno che vi fosse.

Verrò ora a parlare delle convenzioni incluse in quel progetto al quale il Ministero tiene tanto.

Superfluo è il fare qualunque recriminazione intorno al modo con cui fu presentata alla Camera la relazione ministeriale, riservandosi di fare ulteriori modificazioni o proposte, e quasi esitando di accettare apertamente la difesa di quelle proposte.

Gli attuali ministri, nel presentare e nel sostenere innanzi alla Camera quelle convenzioni parve non amassero forse ritenersene interamente responsabili, ma declinare almeno una parte della responsabilità ai loro predecessori. Strana situazione, fatta però dalle circostanze per la seconda volta agli onorevoli Lanza e Sella, i quali si trovano chiamati ad incoraggiare la Camera a passare sotto le forche caudine a cui siamo condotti, non per opera loro, ma per opera di altri che essi hanno combattuto e che forse combatterebbero anche in questa circostanza, se, invece d'essere assisi su quello scanno, si trovassero tuttavia su questi banchi.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Non so come la pensi l'onorevole Sormani-Moretti, ma noi non cambiamo pel fatto d'essere sovra un banco anzichè sovra un altro.

**SORMANI-MORETTI.** E sia, ma la sorte che toccò a questo progetto di legge presenta molte anomalie.

Nel Comitato si udirono le recriminazioni pei provvedimenti ommessi e in parecchie sedute si discusse molto sopra quanto mancava, ed il Ministero ravvisandosi veniva ammettendo; quasi non si parlò punto delle proposte del Ministero, il quale per tal guisa non si ebbe la desiderata misura per richiedere o concedere modificazioni ai contraenti. L'esame di tutto fu rimesso alla Giunta e però qui più viva si farà la lotta e la discussione; più viva sì, ma, già lo sappiamo, meno proficua pur troppo!

Esaminiamo dunque i patti, le convenzioni ed i provvedimenti proposti per i singoli casi.

Per quelli che concernono il compimento della costruzione della linea di Foggia-Candela è cosa fatta, la quale però capo ancora non ha, e lo chiede e lo deve logicamente avere col proseguire quel tronco da Candela al ponte di Santa Venere ed alla fiumana dell'Atella, giusta le savie proposte della Commissione, nelle quali mi compiaccio concordare, anche per provare che non sono sistematico oppositore.

Per quanto riguarda la linea di Savona, oltre l'osservare che è conveniente provvedere pure sino d'ora al 1,600,000 lire per il tronco da Carmagnola a Bra, dirò che al punto in cui sono giunte le cose di quella linea, convengo che il tornaconto dell'antico intraprenditore dei lavori, naturalmente desideroso di rientrare in possesso di quanto spese in quelle costruzioni, combina coi desiderii delle popolazioni interessate e colla necessità per il Governo di trarre profitto dei sacrifici già fatti e dei sussidi già largheggiati per quella strada; e non mi fermerò sui minuti particolari di quella combinazione, dalla quale in massima non dissento.

Per ciò che si riferisce ai pagamenti dei lavori parziali sulle linee calabro-sicule, nonchè per la concessione Monza-Calolzio o d'altre linee, di cui dichiarai non parlare, o mi tacei appunto, oppure già in via generale ne parlai antecedentemente.

Rimane adunque da esaminare i due contratti: l'uno con le ferrovie romane, e l'altro colla società dell'Alta Italia.

Demanderei qualche momento di riposo.

*(Dopo cinque minuti di riposo l'oratore riprende il suo discorso — Pochi deputati sono presenti)*

Una delle ragioni più valide addotte in difesa della convenzione colle Romane è l'urgenza evidente di sottrarre dalle attuali incertezze. Ma è d'uopo uscirne bene, e non incamminarci per una via ove s'incorrerebbe in maggiori imbarazzi, in conseguenze ognora più fatali:

Il fare per fare non è curare il male, è l'essere

. . . . . somigliante a quella inferma,  
Che non può trovar posa in su le piume,  
Ma con dar volta suo dolore scherma.

Crede superfluo il ricordare alla Camera ciò che in mille guise fu ripetuto: la società delle strade ferrate essere nella più critica e disastrosa posizione, avere cento e più milioni di debito, non sapere come andare innanzi, essere null'altro che una fantasmagoria. Ciò non deve meravigliare chi si rammenta come i germi degli attuali guai erano da molti segnalati sino dalla convenzione del 1865.

L'onorevole presidente e relatore della presente Giunta, nel 1865, dopo aver fatto con attica venustà di forma un volo pindarico sull'abilità di chi aveva retto sino allora la società delle ferrovie romane, e si era procurato, non si sa come e quando, ma certo, molti

mezzi, sempre giù e sempre su (sono sue parole), diceva:

« E la società delle Romane è più forte di voi, più forte del Parlamento italiano, perchè, come essa non è andata avanti che per mezzo di obbligazioni, e come queste obbligazioni hanno più o meno implicita la garanzia o morale o legale del Governo italiano, quanto più date, tanto vi sentirete più stretti e forzati a dare, e non meno vi resta in proporzione a prendere.

« Noi creiamo, soggiungeva allora l'onorevole deputato Bonghi, oggi relatore della Commissione, una società magnifica, maestosa invero per la grandezza dei suoi debiti: 127 milioni di azioni e 515 di obbligazioni, il quinto del capitale in azioni, i quattro quinti in obbligazioni! Quale garanzia ha in sé tale società?

« Cadavere così spesso galvanizzato, a cui si vuole rifondere vita. »

**BONGHI, relatore.** Ne vedete la prova. (*Ridendo*)

**SORMANI-MORETTI.** Sta bene.

E così continuando l'onorevole Bonghi dimostrava appunto che la società delle Romane si sarebbe trovata nelle stesse condizioni in cui era in quel tempo ed avrebbe corso a precipizio, nonostante i nuovi sacrifici.

L'onorevole Bonghi fu profeta. Che se oggi, in cui si realizzano le sue profezie o per lo meno appaiono in tutta la loro verità, egli esita a mantenersi in quel suo avviso, può dirsi che ciò avviene perchè spesso è del saggio mutare consiglio. (*Voci. No! no!*)

Tuttavia io non vedrei per verità donde ei trae cagione a sperare meglio di quella società, e ritengo per fermo che, se egli fosse altrettanto fedele cultore della logica di Aristotile come lo è delle argomentazioni sofistiche dell'Eutidemo di Platone (*Ilarità*), oggi sarebbe ancora più vivo oppositore all'attuale convenzione di quello non lo sia stato alla convenzione del 1865.

Non istarò adesso a rifare tutti i conti riguardanti il bilancio attuale attivo e passivo della società delle Romane. È un labirinto di cifre che spaventa i più intrepidi e facili conteggiatori; ma noterò che cinque prospetti in breve volger di tempo vennero dati in proposito; che tutti cinque diedero risultati non leggermente differenti l'uno dall'altro; che Commissioni ministeriali e parlamentari, nonchè l'amministrazione governativa e quella sociale hanno dovuto convenire le cifre nella loro risultanza essere poco meno che cifre ipotetiche, per quanto accurate, a cagione della disordinata, incompletissima amministrazione passata. Malgrado ciò, voglio ammettere ed accettare quelle cifre e risultanze a tenore delle quali, grazie ai 45 milioni oggi accordati alla società in seguito alla presente convenzione, la società si riavrebbe in capo ad un decennio, e ripiglierebbe il servizio delle obbligazioni sue, il pagamento delle sue azioni, nonchè il saldo dei suoi debiti verso lo Stato.

Ma, se non voglio contestare qui quelle cifre, devo

però rilevare in esse una gravissima deficienza nei calcoli delle spese occorrenti per mettere le linee stradali in istato conveniente e per provvedere il materiale mobile necessario all'esercizio.

Non andrò facendo calcoli matematici per provare quante locomotive occorran per esercitare tali e tante linee; questi calcoli li lascierò ad altri molto più competenti di me. Io mi limiterò a segnalarvi i rapporti dei commissari governativi su quelle linee, rapporti che ho qua dinanzi stampati, e che io ho accuratamente esaminati. In questi rapporti si dice che v'è una considerevole deficienza di materiale mobile, una disorganizzazione del servizio dei trasporti condotto da un personale scarso ed inesperto; una ristrettezza in cattiva disposizione della maggior parte delle stazioni.

Non istarò, anche perchè so e vedo quanto la Camera desideri accorciare questa discussione, non istarò, dico, a leggervi nessuna di quelle pagine, le quali sono eloquentissime; io mi rimetto a quella stessa pubblicazione fatta ultimamente dalla Giunta, come allegato della sua relazione parziale sulle strade ferrate romane. Da uno di quegli allegati appare, come una linea che fu visitata, quella del Liri, è in condizioni deplorabilissime, e dall'insieme di tutti quei rapporti, a chi attentamente li esamina, chiaro risulta come si possa considerare che le linee sono interamente da rifare, e che il materiale mobile è da provvedere di di nuovo quasi per intero.

Noi abbiamo visto nelle antecedenti convenzioni commettersi così solenni e gravi errori di cifre che, dopo breve andare di tempo, una società, la quale era annunciata fiorente, si trova oggi, malgrado il condono delle spese di costruzione per la Ligure, malgrado la restituzione delle somme dovute per la sovvenzione Bologna-Ancona, malgrado l'acquisto per 35 milioni della linea Massa-Pistoia-Firenze, malgrado quindi un minore aggravio od effettivo incasso d'oltre 200 milioni, malgrado ancora un'assicurazione circa le sovvenzioni pontificie e facilitazioni speciali, sia per pagare i costruttori della linea Civitavecchia-Chiarone, sia per compire le linee che ancora dovrebbe costrurre, si trova in condizioni per lo meno assai contestabili.

Non è dunque fuori di luogo il mettersi in avvertenza sui conti presentatici e vedere se qualche omissione non alteri le cifre conclusionali, omissioni che un giorno si possano per avventura attribuire ai casi imprevisi di forza maggiore.

Persone dell'arte assicurano che per riparare a tanti guai del piano stradale, e a tante deficienze di materiale mobile non occorrono meno di 50 milioni, e subitamente, prontamente, non quei due, tre, quattro milioni annui per una serie di molti bilanci, come si computa nei calcoli della società, i quali sarebbero appena sufficienti ad una buona manutenzione di via e di materiale mobile che fossero, come dovrebbero essere, in perfetto stato.

Ecco dunque in questo solo fatto, constatato o non negato da documenti ufficiali governativi, distrutta molta parte, e più che non si converrebbe, dei calcoli lusinghieri, delle dolci illusioni di chi crede che questa convenzione possa salvare le Romane. O che il servizio del pubblico dovrà soffrire per il ritardo; o che basterà provvedere a quelle urgenze che tolgano gli imminenti pericoli della vita e della sicurezza dei passeggeri!

Ma, se il servizio non è fatto in modo da corrispondere ai bisogni del traffico, se non si allargano i magazzini, se non si aumentano le locomotive, se non se ne provvedono di migliore modello e di maggiore potenza di trazione, e se non si moltiplicano i veicoli di ogni sorta, evidentemente ne soffrirà il commercio, e lo Stato dovrà pagare la differenza tra il prodotto garantito ed il prodotto mancato, e le ipotesi dei *malinconici*, come ama chiamarli l'onorevole Bonghi, necessariamente diventeranno una realtà.

Con una longanimità ed una larghezza degna di miglior sorte, il Governo più volte potentemente aiutò la società delle Romane e, non disilluso, non stanco ancora, viene a proporre nuovi sacrifici per sollevarla definitivamente un'ultima volta! Questo *definitivamente* ricorda a me per analogia le ultime definitive rappresentazioni di qualche spettacolo, annunziate anzi tempo, e che valgono assai per attrarre gente.

La cassa della società delle strade ferrate romane è come la botte delle Danaidi. Per quanto oggi il Governo sia giunto a sostituire una savia amministrazione a quella antica, ove si dava in appalto la manutenzione della via per 7000 lire al chilometro, ove si assegnavano 18,000 lire annue a tale, incaricato di ispezionare i caffè e le trattorie lungo la linea, pure la nuova amministrazione è a temersi sia giunta troppo tardi, e malgrado il suo sapere, la sua solerzia, i suoi sforzi, male possa galvanizzare un'altra volta il cadavere del 1865.

Meglio sarebbe stato lasciare fallire la società, allorchè i creditori suoi erano non soltanto i poveri innocenti azionisti, ma coloro eziandio i quali, fattisi costruttori ed assuntori, avevano assorbito il più bello, il più buono, ed il più netto dei guadagni.

Il danaro che disinteressò quelle persone fatali alla società, avrebbe dovuto essere impiegato nel completare la via, rifarla ove si può dire che venne disfatta, rinnovare l'armamento, terminare ed aggrandire i fabbricati, provvedere ogni sorta di materiale mobile, indispensabile all'esercizio.

Oggi lo stato della società si riassume in ciò, che alle giuste richieste del Governo, quella risponde: avete ragione, ma non ho danari. Intanto che gli azionisti non hanno da parecchi anni interesse o frutto alcuno o dividendo dalle loro azioni, i proprietari delle obbligazioni sono pagati direttamente dalle casse governative; e furono cedute linee; fu esonerata da obblighi; furono esauriti capitali e fondi, dati, autorizzati, som-

ministrati. Basta; non si vada più in là nella via degli inutili sacrifici.

Eppure, si dice, accettando la retrocessione della Ligure, acquistando la linea Firenze-Pistoia-Massa si salva la società.

La retrocessione della Ligure è questione di forma, atteso che nel fatto fu sempre il Governo che sostenne le spese di costruzione. Che se, come dice la Giunta, con questa convenzione si ottiene di trarre dall'asse, la Ligure e di guarentire così l'erario, ciò di cui pure dubito, e non so quanto possa convenire, osserverò che non credo il Governo possa realmente avere questa intenzione, perchè in verità non ammetto un momento che egli possa e voglia seguire quella tale teoria caratterizzata in una recente produzione drammatica, per la quale *gli affari non sono altro che i danari altrui*.

Ma l'acquisto della linea Firenze-Pistoia e Massa, come e perchè fu calcolata a 31 milioni di lire?

Dove sono le basi in cui si fonda un tale calcolo? Sono 141 chilometri, ed al prezzo di 35 milioni, costerebbero 248 mila lire al chilometro. Ora, la Camera ricorderà che la rete del Piemonte fu ceduta all'Alta Italia per 200 milioni, mentre risultava di 1030 chilometri.

Quella linea fu pertanto ceduta in ragione di 194 mila lire al chilometro! Ma in quel prezzo era compreso un materiale mobile per 28 milioni, e quella rete abbracciava il passo dei Giovi che fu tra i più costosi, ed è una linea di somma importanza commerciale, ed è tutta a doppio binario. 194 mila lire il chilometro fu dunque il prezzo di quella rete considerevolissima; 248 mila lire il prezzo chilometrico a cui si acquista dalle Romane questo tronco Firenze-Pistoia-Massa, senza il minimo materiale mobile, tutto ad un solo binario, anzi col piano stradale così ristretto che per collocare il secondo binario occorrerebbe innalzare nuovi terrapieni e forse anche, credo, far nuove espropriazioni di terreni; e si dovrebbero inoltre allargare i ponti e quelle gallerie così ristrette che alcuni anni fa, molti se ne ricorderanno, occasionarono la morte di alcuni militari, rimastivi schiacciati per aver messo il capo fuori della portiera.

Il Governo adunque vendè a 194 mila lire il chilometro, compreso il materiale mobile, quelle linee che gli erano costate fino a 460 mila lire di costruzione, ed acquista a 248 mila lire al chilometro, senza materiale mobile, una linea che non so quanto sarà stata messa in conto agli azionisti, ma che certo non può oggi valere molto di più delle 100 mila lire al chilometro, e per il risarcimento della quale crede necessario, nel contratto di cessione all'Alta Italia, preventivare altri 18 milioni, sicchè ne danno il valore a 53 milioni.

Ma, si dice, e che importa ciò dal momento che questo contratto è rilevato da un'altra società, dalla società dell'Alta Italia? Non ci illudiamo, o signori, noi

acquistiamo per 35 milioni la linea Firenze, Pistoia, Pisa e Massa, e la società dell'Alta Italia acquista dal Governo per quell'istesso prezzo, non soltanto la linea in questione, ma eziandio l'esercizio di tutta quanta la linea ligure ed adiacenti.

L'Alta Italia ottiene quindi assai più di quello che noi abbiamo ottenuto in concambio di esso dalle Romane.

Ma, soggiungono altri, le Romane potevano vendere a poco meno di quel prezzo l'istessa linea ad una nuova società che si offriva di costituirsi per ciò. Ed anche qui facile è comprendere come la nuova società avrebbe pagato quella via ad un prezzo superiore al reale e commerciale, nell'idea e speranza di avere un titolo per concorrere più tardi ad esercire la linea della Liguria, od a succedere di mano in mano alle Romane.

Io tuttavia consento nel concetto che se si potesse con ciò salvare dal fallimento le Romane, il Governo potrebbe fare questa nuova larghezza, nonchè l'altra d'abbuonare o concedere mora per gli interessi dei Buoni del Tesoro, costituenti un forte credito dello Stato verso la società. Ma però amerei che i conti fossero più chiari e non si attribuisse un valore eccessivo a questa linea, bensì le si desse un valore equo; ed il resto, se è dono, si chiamasse dono, elargizione, regalo, quel che volete, ma quello che veramente è.

Dissi però, senza entrare nel merito di tutte le cifre, temere assai si voglia riparare a male inevitabile, e doversi oramai porre fine alle larghezze e starei per dire alle prodigalità del Governo.

Se le Romane hanno per sè stesse forza di riaversi, tanto meglio. Il Governo ha già fatto troppo, non deve fare di più. Ma, si dice, se si dichiara la decadenza della società, restano per legge sospesi i lavori e l'esercizio della strada.

Vi sono state, signori, Commissioni parlamentari le quali hanno opinato che, in quanto al proseguire i lavori e l'esercizio, le disposizioni della legge sul contenzioso amministrativo e sulle opere pubbliche danno il diritto al Governo di provvedere in maniera che il pubblico servizio non abbia a soffrire detrimento, ed a quelle relazioni io mi riferisco, nonchè a quanto diceva splendidamente in proposito in altra occasione l'onorevole Depretis. La società delle Romane deve sapere che il Governo ha già fatto abbastanza.

Se è vero che il ritardare un avvenimento inevitabile non è impedirlo, il Governo non è condannato a seguire tal via, la quale condurrebbe troppo in là all'infinito, poichè le società acquisterebbero la certezza, al Governo fatale, che mai in nessun caso egli potesse essere disposto ad esercitare il suo sommo diritto.

Giova ricordare come la Camera ha espresso altra volta il suo avviso proponendo al Governo di non andare più in là nella linea delle concessioni.

La Camera altre volte ha dichiarato consentire a

taluni provvedimenti necessari e conservatori con che però simili fatti non avessero mai più in avvenire a ripetersi. Ora la Camera rinverrebbe con questa legge su quelle sue opinioni ed intenzioni e vi rinverrebbe per una combinazione, la quale, se come pretende la relazione ministeriale è di facile eseguitamento, non da tutti si ravvisa di sicura riuscita.

Il Governo fece dunque abbastanza per le Romane; io credo che non occorra far di più. L'attuale amministrazione delle Romane farebbe benissimo, se non fosse vincolata dal passato, e se potesse essere ancora più garantita, che non lo è, che quanto si fa, sia a Roma sia a Parigi, non valga ad annullare le sue fatiche, i suoi intelligenti sforzi.

Io comprendeva e stimava utile a suo tempo la proposta dell'onorevole Jacini per il riscatto di queste ferrovie, ma non capisco la proposta che si fa ora. Non parlerò quindi degli altri minori patti di una convenzione che temo se non superflua, pericolosissima ed in ogni caso allo Stato dannosa.

Vengo da ultimo a parlare della convenzione colla società dell'Alta Italia.

L'importanza di questa società sia per la sua potenza, sia per i mezzi di cui dispone, sia per la solidità della sua costituzione, mi dà agio di considerare brevemente i rapporti che esistono tra il Governo e le società ferroviarie. In parecchie circostanze fu chiamata l'attenzione del Governo e della Camera sulla condizione di questi rapporti, e sulla poca efficacia della vigilanza governativa sulla società ferroviaria.

Fra le varie cagioni di questa inefficacia della sorveglianza governativa, risulta doversene una buona parte ripetere dalla diversità con cui furono redatti i vari capitoli d'onere, alcuni articoli dei quali hanno dato luogo a diversità d'interpretazioni, e quindi a contestazioni od a litigi.

Ora ovvio sembrava che il Governo approfittasse della propizia occasione dei nuovi accordi e convenzioni, per munirsi delle facoltà necessarie a rafforzare quelle già da esso possedute, onde mettere d'accordo il servizio ferroviario coi bisogni del pubblico, in guisa che le società stesse sieno impegnate a dare il maggior possibile incremento ai traffici del paese.

Questo era eziandio il desiderio che fu espresso con apposito ordine del giorno dalle Camere di commercio del regno riunite a Genova in congresso, nell'autunno scorso. E duole invero vedere il Governo lasciarsi sfuggire quest'occasione propizia per dare stabile assetto ai rapporti suoi colle società ferroviarie in ordine allo esercizio delle strade ferrate.

Quante sono le società, altrettanti sono i capitoli d'onere stipulati dal Governo con ciascuna di esse, altrettanto, dico, non già per il numero, ma per la forma ed i patti risguardanti identiche condizioni di esercizio e di servizio. Una tale molteplicità di contratti



impedisce naturalmente quell'uniformità di indirizzo e di direzione che è pure necessaria.

Ho qua dinanzi agli occhi un lavoro diligente, il quale pone in raffronto le disposizioni dei principali atti di concessione delle nostre ferrovie con quelle dell'unico modello di capitolato adottato in Francia per la concessione delle ferrovie francesi. Ragioni di equità e di maggiore facilità di controllo e vigilanza, sia sulla costruzione che sull'esercizio, fecero sì che il Governo francese unificò gli atti di concessione, uniformandoli tutti su questo modello. Or bene, da un raffronto tra quei patti ed i nostri, nel mentre v'è una generale rassomiglianza ed analogia, sì, che evidentemente si vede quel modello essere stato dinnanzi agli occhi di chi redigeva i nostri atti di concessione, emerge che alcune società hanno, in diversa guisa, ma però assai minori e meno minuziose prescrizioni che non altre società ferroviarie. Ond'è che da una parte disposizioni tendenti al medesimo scopo, dacchè sono in diversa guisa formulate, danno luogo a riserve, pretese, interpretazioni basate sulla dizione dell'articolo; dall'altro lato vedendosi che, malgrado le leggi generali si è riconosciuto necessario formulare in alcun capitolato appositi patti, si pretende, da chi non ha quei patti speciali, d'essere meno rigorosamente legato alle relative generali e generiche disposizioni di legge. Mentre poi sono da rilevarsi dimenticanze ed omissioni troppo grandi ed importanti, perchè non si colgano le opportunità che, fortunatamente, presentare si possono per ripararvi. L'unificazione dei capitolati d'onere od atti di concessione, modificandoli ogni volta che a nuovi patti si venga o novelli favori s'accordino alle società, è dunque una necessità dello Stato, e particolarmente di fronte alla società dell'Alta Italia, la quale ha parecchi atti di concessione, e tutti sono fra i più larghi; ha diversa durata di concessione fra le varie linee; diverse maniere di garanzia, sia sul capitale, sia sui prodotti chilometrici; non ha ben definite le condizioni in cui dovrà cedere le linee, giunta al termine delle varie concessioni; essendosi anzi nel 1865 peggiorati anzichè migliorati a carico del Governo taluni di questi patti.

L'unificazione è consigliata e servirebbe assai a semplificare i controlli se, almeno per ogni società e categoria di strade ferrate, si riferisse eziandio ai sistemi di garanzia. Garanzie di prodotto netto, di prodotto lordo, garanzie miste, garanzie d'interesse sul capitale impiegato e su un capitale fisso; sovvenzioni una volta tanto, a fondo perduto o sovvenzioni annuali.

Circa agli arbitranti, che è uno dei più dannosi patti sanciti, e specialmente anomalo quale è quello stipulato colla società dell'Alta Italia, in due soli arbitri, nominati, se una delle due parti non è pronta a nominarlo, da una sola di esse (col terzo arbitro quasi a seconda istanza), mi permetterò ricordare che il Governo ebbe in tali giudizi sempre il di sotto, e noi stessi abbiamo

dovuto, pochi di fa, approvare una iscrizione non tenue nel Gran Libro del debito pubblico per un arbitrato sul servizio delle obbligazioni della già società della strada ferrata Torino-Cuneo-Saluzzo che, per essere inappellabile, non sarà illecito a me di chiamare strano, incomprensibile.

Egli è perchè, come diceva in una seduta della Camera il compianto Cordova, gli arbitrati sono la peste, la rovina delle finanze italiane.

« Non è la prima volta, » diceva allora quello splendido oratore e distinto uomo di Stato e giureconsulto, « non è la prima volta che io alzo la voce in questa Camera contro il detestabile sistema degli arbitri e la leverò finchè avrò polmoni e griderò sempre: arbitri giammai, semprechè si tratti di interessi dello Stato!.. Un'antica giurisprudenza, la quale fu tradotta nel Codice Napoleone ed in tutti i Codici di procedura civile dei vari Stati d'Italia, vietava che si facesse uso dei giudizi arbitrari, semprechè si trattasse d'interessi di minori, di interdetti, di Stati, di comuni, di pubblici stabilimenti, insomma di persone che non hanno la libera disponibilità dei loro beni; poichè pur troppo è vero che gli arbitri, invece di giudicare secondo il diritto, transigono le questioni secondo una loro immaginaria equità, che torna sempre dannosa al danaro pubblico e sentono assai più la voce dei privati che insistono presso di loro, di cui vedono fremere le carni e sanguinare le vene, anzichè gli interessi di quel grande animo che si chiama lo Stato, di cui nessuno si cura... Che non direi se vi potessi narrare ciò che in questo senso riferiscono ai vari Ministeri i direttori del contenzioso, i quali unanimi asseriscono che ordinariamente questi giudicati considerano lo Stato come un fondo inesauribile di ricchezza (e voi sapete quali siano le ricchezze del regno d'Italia), e non giudicano che vi sono dei privati che possono avere degli interessi contro lo Stato!... »

Così diceva il Cordova! e però trovo un minor male nelle modificazioni ora introdotte, non già per la Corte di cassazione, ma per la Corte d'appello, se, il che non mi consta, come sono proposte dalla Giunta, saranno accettate anche dall'altro contraente; e mi unirò a quelle qualunque altre modificazioni le quali si avvicineranno alla legge comune, che è pure applicabile ai rapporti dello Stato colle ferrovie, se vedesi la società delle strade ferrate meridionali non avere l'arbitramento, ma bensì l'ordinaria giurisdizione. Per il servizio cumulativo, l'Alta Italia si crede obbligata di porsi in relazione, come è detto nell'articolo 54 del suo capitolato, colle altre società; ma dice che il porsi in relazione non importa l'obbligo di mettersi d'accordo. In conseguenza apre le trattative colle altre società finitime per il servizio cumulativo; ma, se non le va uno a genio, non conclude nulla, nè ha responsabilità verso il Governo per ciò, poichè soltanto la legge 20 marzo 1865

obbliga le società a quel servizio, e l'Alta Italia si ritiene sottomessa sempre alla precedente legge 20 novembre 1859.

Ora, su questo punto desidererei avere una spiegazione dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè non ne vedo fatto cenno neppure nella nuova modificazione della convenzione.

Non colse il Ministero l'occasione delle presenti convenzioni per unificare i capitolati suoi di fronte a tutte le società ferroviarie, nè quindi riavvicinò agli altri capitolati, e neppure fra di loro, quelli vari che esso ha in special modo con questa società. Quanto al diritto di determinare le tariffe ferroviarie e gli orari, egli si riservò, è vero, ultimamente nell'atto addizionale il diritto di farlo, ma solo sulle linee liguri e loro adiacenze, mentre che l'Alta Italia in tal modo rimane in potere, sia con mancanza di comodi, sia coll'aggiunta di spese secondarie, sia col moltiplicare i trasbordi ed allungare i termini del recapito delle merci a destinazione, di annullare, diminuire, spostare il traffico di quelle stesse linee e rendere vana la speranza della Commissione che un tal potere del Governo possa influire altresì sui prezzi di trasporto nelle strade economicamente parallele.

Coll'articolo 7 della convenzione colle Romane, il Governo prende impegno di astenersi da ogni concorrenza con favori di tariffe differenziali sulla linea che costeggia la riva destra dell'Arno di fronte alla linea rimasta alle Romane che percorre la riva sinistra dell'Arno. E quindi già su questo punto ha implicitamente legate le mani.

Le ultime stipulazioni migliorarono, è vero, le condizioni del Governo di fronte alla società dell'Alta Italia, non però quanto sarebbe stato desiderabile e necessario.

A mio avviso, qualunque convenzione colla società dell'Alta Italia deve essere fatta in modo che i diritti tutti della tutela governativa sieno stabiliti in guisa da impedire in avvenire le contestazioni ed i litigi.

Alcuni si preoccupano vivamente dell'ampiezza e preponderanza che potrebbe pigliare questa ferrovia, se aggiunge ai 2500 chilometri ch'essa ha già in esercizio, altri 589 chilometri, acquistando per mezzo della Ligure il possesso di tutti gli sbocchi dell'Italia verso la Germania e la Francia. Se il Governo sapesse tenere il suo posto di fronte alla società delle strade ferrate, non sarebbe a temersi alcun pericolo per questo fatto. La società dell'Alta Italia riproduce è vero in sé in certa qual maniera, il mistero d'una trinità che colla Parigi-Lione-Mediterraneo e colla Sudbhan austriaca è in sostanza concentrata in una sola eminente personalità direttiva; ma malgrado la sua potenza, in Francia ed in Austria è saputa tenere entro i suoi debiti confini, sicchè se nell'impero Austro-Ungherese essa è padrona di tutti gli sbocchi meridionali, ciò non è

considerato un pericolo da quel Governo o da quelle popolazioni.

Ma per noi, dal punto di vista commerciale (poichè sino a poco fa le tariffe di quella società rimasero combinate in modo da favorire i porti, le merci ed i transiti fuori dei confini d'Italia in confronto ai porti, alle merci ed al traffico di transito per l'Italia, ed anche oggi a molti sì, ma a non tutti ancora i segnalati e lamentati inconvenienti venne posto riparo), per noi il pericolo non è senza qualche fondamento!

Il Consiglio d'amministrazione di quella potente società è in Italia notoriamente meno autorevole di quello che dovrebbe essere, e, ricordando la Veneta Repubblica, si dice esistere al disopra di esso un gruppo che esercita la maggiore influenza.

Aggiungasi a ciò che, e per l'attività di quelle linee e per una ben regolata amministrazione, la società essendo prossima a raggiungere quei proventi chilometrici che dispensano da un annuo sussidio governativo, sentesi già buccinare la pretesa che, arrivata a quel limite, il controllo governativo non abbia più ragione d'essere, come se, indipendentemente dagli interessi supremi del commercio, della sicurezza e de' servizi pubblici, il Governo non avesse ancora interesse a che si raggiunga il limite massimo previsto de' prodotti, e il reddito d'uno o più anni non potesse per avventura ridiscendere ed assicurarsi ridisceso al disotto del minimo garantito! Questo mordere sì a malincuore il freno, e questa frequente intolleranza di vigilanza, e questo accennare al volerla oggi deludere ed annientare per sperare domani di poterla ricusare, legittimano le paure, le diffidenze di molti.

E circa all'estensione della società, vero è pure che ai 2500 chilometri attuali, aggiuntine altri 589, farebbero un totale di 3089 chilometri di esercizio a cui conviene aggiungere le linee secondarie che saranno ad essa affidate, e pertanto si avrà un totale di oltre i 3400 chilometri; e vero è altresì che se esiste un reale vantaggio nell'agglomerare le piccole linee e formare possenti società, a tutto v'è un limite, e che questo limite di estensione chilometrica d'esercizio si considera, in Francia, per esempio, siccome già da tempo raggiunto dalla Parigi-Lione-Mediterraneo la quale esercita 4000 chilometri di strada ferrata. Anche a questo limite diventa già assai difficile per l'amministrazione d'invigilare le parti tutte anche le più essenziali di un così vasto organismo; e vi è in questo caso da considerare che forse la società non abbia ad esercitare un troppo gran numero di chilometri.

Ma per contro è da considerare quali conseguenze potrebbero venire da che, per avventura, ricusata all'Alta Italia la linea ligure, venisse esercitata da altra società. Incaglio grave nel servizio sorgerebbe in primo luogo dal ritogliere all'Alta Italia l'esercizio del tronco da Pistoia a Firenze, sicchè si riprodurrebbero

i guai lamentati allorchè l'Alta Italia non poteva far arrivare i convogli provenienti dalla Porretta insino a Firenze. Ma, anche supposto che a questo si possa rimediare consentendo un tal tronco alla società dell'Alta Italia, non è fuor di luogo preoccuparsi delle gravi difficoltà che l'Alta Italia arrecherebbe al servizio cumulativo in San Pier d'Arena, in Genova, in Pistoia, in Firenze, in Cairo, in Bra, in Carmagnola, dappoichè l'esperienza ne disse, pel tronco da Piacenza a Cremona, a quanto l'Alta Italia si può credere autorizzata in simili congiunture, e quanta sia in tali circostanze la longanimità del Ministero! E notisi che, non accordando la proposta convenzione, l'Alta Italia farebbe rivivere tutte le sue ingiuste pretese, ma pur sempre finora sostenute sull'interpretazione della frase *porci in relazione* per il servizio cumulativo e sopra di quegli altri punti sui quali, coll'attuale convenzione, almeno in parte, recede o transige.

D'altra parte, poichè le tariffe sono fatte in guisa che sono consentite larghezze a quelle merci che sulle linee della società percorrono un dato numero di chilometri, ne viene che da Torino, Venezia, Milano, Bologna e dalle altre stazioni della sua rete per arrivare a Savona, alla Spezia ed al confine francese, o Ventimiglia, le merci, oltre all'incomodo, danno e perditempo di un forzato trasbordo, avrebbero di pien diritto a sottostare a maggiore costo se percorrenti linee esercitate da due diverse anzichè da una stessa società.

È pertanto in ogni caso a richiedere il Governo che usi con fermezza ed energia di tutta la pienezza dei suoi diritti di vigilanza sull'esercizio delle strade ferrate, sia che venga consentito all'Alta Italia o no, di esercitare le linee della Liguria. (*Vivi segni d'impazienza*)

PRESIDENTE. Onorevole Sermani..

SORMANI-MORETTI. Io ho abusato troppo, lo so, della pazienza e della benevolenza della Camera, nello stato attuale degli animi e dell'atmosfera, e però brevemente mi riassumo. (*Rumori*)

Voci. Ai voti! ai voti! Basta!

SORMANI-MORETTI. 1° Il progetto di legge non ha un nesso logico tra le varie convenzioni che vuole approvare; e converrà pertanto in ogni caso, anche in omaggio alla libertà dei voti, separatamente votarle, sia per voto pubblico ad ogni singolo articolo, sia anche per scrutinio segreto;

2° Il progetto di legge, non contemplando con un nesso logico le nuove concessioni, pregiudica alcune questioni tuttavia insolite, non ha norme d'imparzialità e parità di trattamento; compromette, non prepara l'avvenire; non si cura di animare e dare disposizioni a rendere possibili ferrovie minori complementarie;

3° Il progetto di legge chiede sia autorizzato il Governo a concedere strade ferrate minori senza onere dello Stato e non dà garanzie nè norme tecniche per

ciò, come neppure norme finanziarie nell'interesse del pubblico e del mercato monetario.

4° Per la Sardegna non si contempla l'applicazione di sistemi di strade ferrate economiche a via e binario ristretto, sistemi colà opportunissimi;

5° Per le linee sarde e per le calabro-sicule non è prefissa una norma tecnica per la indispensabile compilazione dei progetti e piano di tracciato, per la precedenza a darsi ai lavori su questi anzichè su quei punti delle linee calabre, nè sono contemplati ed incoraggiati i tronchi sussidiari minori;

6° Per le stesse linee sarde e calabro-sicule s'inaugura un sistema pericolosissimo, di costruire le strade ferrate direttamente per opera dello Stato, mediante l'emissione, non già d'appositi titoli, ma di consolidato 5 per cento;

7° Per le ferrovie meridionali, nel primo progetto ministeriale non comprese, tecnicamente non si tiene calcolo dei nuovi studi fatti, non si applicano i sistemi economici a linee di minore e solo di locale importanza, onde avere colle economie che se ne possono ottenere una linea nazionale più importante; finanziariamente quindi si spreca danaro;

8° Per le ferrovie romane non è chiaro che realmente con la presentata convenzione si riesca a salvarle; non si tiene esatto ed intero calcolo nei computi, dell'ingente somma, la quale è urgentemente richiesta a rifare le linee ed assicurare un buono, efficace esercizio; si lascia forzatamente l'anomalia di due Comitati l'uno a Roma e l'altro a Parigi, che possono annullare ogni buona misura del Consiglio d'amministrazione di Firenze e rendono poco meno che nulli i controlli i più minuti del Governo; si acquista a troppo caro prezzo la linea Massa-Pistoia-Firenze e si fa pessimo affare, difendibile pur nondimeno in qualche modo, se realmente valesse ad evitare, non a differire una catastrofe;

9° Per la società dell'Alta Italia non si approfittò dell'occasione onde regolare sufficientemente i rapporti tra lo Stato e la società stessa, che, essendo assai potente, sembra meno facile a tenersi ne' voluti confini da un'amministrazione che non mostrò finora quasi mai atti di giusta, ma decisa fermezza.

Signori, ho detto abbastanza...

Voci. Sì! sì! Basta!

SORMANI-MORETTI... per chiarirvi che voterò contro il progetto di legge, e che, a mio modo di vedere, sarebbe cosa utilissima per il paese se meco votassero contro, quanti valgano a formare una maggioranza per respingerlo...

RICCI, COMIN, LAZZARO. Domando la parola per una mozione d'ordine.

FINZI. Domando la parola sull'ordine della discussione.

SORMANI-MORETTI. Non ho tuttavia una tale speranza. Quell'uomo autorevole che è il conte di Bismark diceva,

non sono molti mesi, nel Parlamento prussiano, a proposito appunto di ferrovie, con quella franchezza che lo caratterizza, che « noi viviamo in un'epoca in cui non è certo facile il combattere colle sole armi del patriottismo la legione compatta degl'interessi personali. » E già sopra accennai come io comprenda e rispetti anche la convinzione che s'ingenera da questi interessi privati locali o regionali. Non mi lagnerò quindi della sorte che attende il mio dire.

Cosa debbasi fare, io certo non lo dirò (*Segni d'impazienza*); io però mi unirò, qualora si passerà alla discussione degli articoli, a quelle modificazioni che saranno proposte e mi sembreranno vevoli ad evitare un danno maggiore. Parlare e votare contro, senza avere la più lontana lusinga di avere seco una maggioranza è per vero doloroso, nonchè superfluo. Ma ho creduto compiere ad uno stretto dovere coll'espone in tal modo i danni che da questa legge prevedo.

Può darsi che il Governo, nel dare esecuzione a questi patti, si mostri più fermo, più accorto di quello che non si addimòstrò nello stringerli, ed eviti quindi i peggiori danni.

Ad ogni modo io mi auguro di cuore, benchè non lo spero, che l'avvenire mi dia torto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Ricci ha facoltà di parlare per una mozione d'ordine.

**RICCI.** Io desidererei di rivolgere una preghiera all'onorevole presidente della Camera, aciocchè, nello scopo di fissare le idee, egli invitasse i ministri a dichiarare 1° se accettano il progetto della Commissione; 2° se le varie società hanno aderito alle varianti introdotte dalla Commissione.

**PRESIDENTE.** Onorevole Ricci, io appunto mi proponeva di muovere questa domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici, cioè se il Governo accetta la redazione della Commissione. Quanto al sapere se le società accettano le variazioni introdotte nelle convenzioni, non spetta a me, ma al Ministero di assicurarsene.

Prego quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dichiarare se accetta o no la redazione della Commissione, qualora non preferisca di fare questa dichiarazione man mano che venga in discussione ogni singolo articolo.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Non credo che si possa rispondere complessivamente alla domanda dell'onorevole Ricci, perchè gli articoli della Commissione nella massima parte sono gli articoli proposti dal Governo. Le modificazioni che la Commissione ha proposto, in quanto sono accettate dalle società e concordate col Governo, risultano dagli allegati, e tradotte in articoli devono considerarsi come già definitivamente stabilite nei rapporti fra il Governo e le società. Per gli altri articoli invece che la Commissione propone *ex novo*, e non sono stati accettati nè dalle società, nè

dal Governo, io mi riservo di esporre sopra ciascuno di essi le opinioni del Ministero.

**RICCI.** Vuol dire che si divaga...

**PRESIDENTE.** Dunque il Ministero si riserva.

**COMIN.** Io volevo dirigere un'altra preghiera alla Camera, ed era che volesse considerare la stagione in cui siamo e per gli oratori iscritti volesse fissare un termine conveniente onde esponessero le loro idee per sommi capi, e così la discussione non si prolungasse in modo da costringere la Camera a sedere ancora un mese; non voglio fare allusioni personali; ma è certo che se i discorsi tutti si rassomigliassero a quello dell'onorevole Sormani-Moretti, non ci basta tutto agosto. (*Si ride*)

**LAZZARO.** Signori, se vogliamo venire al termine della questione ferroviaria, non bisognerà prolungare la discussione generale o generalissima. Noi abbiamo in questo progetto di legge delle convenzioni concrete. Io proporrei che si chiudesse la discussione generale e si cominciasse a discutere sopra queste proposte concrete che abbiamo davanti.

In questa maniera sola noi potremo fare opera utile; altrimenti, non solo faremo una discussione accademica e oziosa, ma avremo perduto tutto quel poco residuo di tempo che ci rimane ancora, e così la Camera finirà col dileguarsi e le convenzioni ferroviarie non saranno approvate.

Quindi io domando che, dopo sentito un altro oratore nel senso contrario dell'onorevole Sormani-Moretti, si chiuda la discussione generale e si venga al cardine, al nodo della questione, cioè all'esame pratico delle convenzioni che ci sono presentate. Se questa mia proposta si accetta, io credo che si potrà riuscire ad uno scopo; se si respinge, io ritengo fermissimamente che la Camera si dileguerà, ed allora, dopo di avere votati dei balzelli pel paese, non avrà votato il vantaggio delle ferrovie. Dopo ciò non ho più nulla a dire.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Finzi ha facoltà di parlare.

**FINZI.** Io sono nell'ordine d'idee degli onorevoli Lazzaro e Comin; e se non rinuncio alla parola, si è per rinforzare i loro argomenti, non certo per combatterli.

È noto a tutti che quando si vuole oppugnare un progetto di legge vi hanno due modi: l'uno consiste nel protrarre la discussione con tutti i modi di defaticazione; l'altro è di votarvi contro.

Ora il progetto di legge che stiamo discutendo adesso, vogliamo che abbia a naufragare, o che giunga in porto? Io credo che la grande maggioranza della Camera sia persuasa che questo progetto deve essere concretato, deve aver vita. Or bene, se noi vogliamo ciò, dobbiamo trovare un modo di discussione che sia compatibile colle circostanze che ci fanno violenza. Noi non possiamo rimanere impegnati in una lunghissima discussione; e se vogliamo lasciar divagare gli oratori, se vogliamo che essi dicano tutto quello di

buono che sanno su quest'argomento, che è vastissimo, noi certamente andremo ad un termine in cui la defatigazione ci vincerà, e dovremo rinunciare ad una legge che a tutti preme.

L'esempio che ci ha dato l'onorevole Sormani-Moretti è quello che ci deve mettere sulla giusta via. (*Si ride*) Io non saprei nè contraddire nè approvare le belle cose che deve aver dette l'onorevole Sormani-Moretti. (*ilarità*)

Voci. Lette.

FINZI... ma certamente il deserto che testè si era fatto nella Camera mi assicura del poco interessamento che si prestava alle sue ottime argomentazioni, il che è sconcertante.

SORMANI-MORETTI. Domando la parola per un fatto personale.

FINZI. Ma se è sconcertante nelle circostanze straordinarie nelle quali ci troviamo, non è da farne colpa ad alcuno.

Epperò io vengo alle stesse conclusioni dell'onorevole Lazzaro, e dico che la discussione generale deve essere chiusa senza fare distinzione di generale e generalissima, e si deve intraprendere addirittura la discussione degli articoli.

Ognuno di questi rappresenta l'approvazione di una convenzione; or bene, nella discussione degli articoli vi sarà campo a dirne e a ridirne infino probabilmente a dover richiamare l'attenzione della Camera sopra altri mezzi di economia di tempo per venirne a capo sollecitamente.

La mia proposta è conforme in molte parti a quella dell'onorevole Lazzaro. La discussione generale deve essere chiusa; tutto quello che è scoria deve essere messo da banda, se vogliamo venire a capo di questa legge.

A dire il vero, io ho promesso a me stesso di assistere a questa discussione, ma di assistervi nei termini di convenienza, di possibilità; se questi si oltrepassano, il corpo cederà affranto (*Risa di assenso*); non c'è rimedio.

Ripeto, la mia proposta concreta è questa: si chiuda la discussione generale, e sugli articoli sia limitato il tempo agli oratori non solo a seconda del regolamento, ma a 20 minuti e niente più.

PRESIDENTE. L'onorevole Sormani-Moretti ha la parola per un fatto personale.

SORMANI-MORETTI. Io certamente non mi aspettava di essere molto ascoltato, perchè è palese essere partito preso dalla odierna maggioranza di questa Camera di concorrere nelle idee della Commissione.

Non è quindi senza fatica e pena che credetti adempire, dal canto mio, ad uno stretto dovere.

Del resto, io so perfettamente una cosa: non esservi cioè nessuno più duro ad intendere e più difficile a persuadersi di quelli che preventivamente non vogliono ascoltare.

FINZI. Domando la parola per un fatto personale. (*No! no!*)

PRESIDENTE. Onorevole Finzi, l'onorevole Sormani-Moretti non ha parlato di lei, ha accennato in generale.

FINZI. Non si possono fare di queste allusioni.

PRESIDENTE. Non è allusione a lei.

L'onorevole Arrivabene aveva chiesto la parola. (*Rumori*)

ARRIVABENE. Rinunzio alla parola; io ero precisamente nella corrente d'idee degli onorevoli preopinanti.

PRESIDENTE. L'onorevole Gabelli ha la parola.

GABELLI. Mi rincresce di non avere un'opinione conforme a quella... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Lascio parlare l'onorevole Gabelli che è d'opinione diversa.

LAZZARO. Onorevole presidente, a termine del regolamento è stata fatta proposta formale di chiusura.

PRESIDENTE. La metterò ai voti, ma l'onorevole Gabelli parla sulla stessa mozione.

LAZZARO. Dunque parli contro.

PRESIDENTE. La chiusura non è stata ancora appoggiata. L'onorevole Gabelli ha chiesto la parola sulla mozione che si venga alla chiusura per quindi procedere alla discussione degli articoli.

GABELLI. Io ho la disgrazia di non trovarmi in quella corrente d'idee in cui era l'onorevole Arrivabene.

Io capisco benissimo tutte le ragioni che hanno indotto ad una simile proposta, ma non so come si possa limitare il tempo a 20 minuti piuttosto che a 15, o a 30.

OLIVA. Ha ragione.

GABELLI. Ci possono essere delle ragioni abbastanza forti al di cui svolgimento sia necessario mezz'ora, anzichè 20 minuti; quindi io la limitazione del tempo non posso accettarla.

Io non so d'altra parte intendere come si possa chiudere la discussione generale quando vi può essere una tesi generale su cui parlare.

Io, per esempio, avrei intenzione di prendere parte alla discussione generale cercando di dimostrare che sino a che non si riordinino due delle società, non si può dire di avere ottenuto l'assetto delle ferrovie italiane. Questa è una tesi generale; se io, parlando sulla convenzione delle Romane entrassi a parlare delle condizioni in cui sono le Meridionali, sono sicuro che alcuno salterebbe su a dirmi che io sono fuori della questione. È per questo che io non posso acconsentire, ad onta che veda contro di me una grande maggioranza, nè a che sia limitata la durata dei discorsi, nè a che venga chiusa la discussione generale.

Voci. Ai voti! ai voti!

GABELLI. Io non ho la mania di parlare, ma d'altra parte mi pare ragionevole che mi si lasci dire qualche cosa.

PRESIDENTE. Due sono le proposte: l'una è per la

chiusura della discussione generale, l'altra ha per iscopo di non accordare all'oratore più di venti minuti per parlare.

Io debbo però, dopo le esperienze fatte in passato, far osservare che è difficile volere *a priori* determinare un limite che verrebbe a mettere poi il presidente in un grande imbarazzo, perchè, se l'oratore ha un periodo, un'idea incominciata e si viene ad osservare che l'ora fatale è scoccata, ne sorgerà una continua lotta del presidente cogli oratori stessi.

**MASSARI GIUSEPPE.** Mi permetta, onorevole presidente; vorrei solo ricordarle che questo si è già fatto altre volte; anzi la Camera una volta ha fissato dieci minuti.

**PRESIDENTE.** Ma ha dovuto abbandonare un siffatto sistema in vista della impossibilità di applicarlo.

**MASSARI GIUSEPPE.** Non l'ha abbandonato.

Io riconosco che questo è un metodo straordinario, ma se ne riscontra la necessità nelle condizioni più che straordinarie nelle quali ci troviamo.

**PRESIDENTE.** Onorevole Massari, la miglior legge è il senno, e la discrezione in ogni deputato.

**MASSARI GIUSEPPE.** E se non si venisse a capo di queste convenzioni, o signori, non solo ne patirebbero gli interessi di molte provincie d'Italia, ma ne soffrirebbe eziandio il decoro stesso del Parlamento.

**PRESIDENTE.** Ha ragione.

Si è fatta la domanda della chiusura. Prima però mi duole di dover dire che è stata fatta la domanda perchè si verifichi se la Camera è in numero... (*Rumori*)

*Voci.* Legga i nomi.

**PRESIDENTE.** Pecile, Valussi, Fornaciari, Consiglio, Pissavini, Michelini, Buratti, Valerio, Toscanelli, Cardenas.

Dunque dieci deputati domandano che si verifichi se la Camera è in numero. Si dovrà procedere all'appello nominale. (*Vivi rumori*)

*Voci.* No! no!

**PLUTINO AG.** Stiamo in permanenza finchè saremo in numero. (*Parità*)

**MICHELINI.** Io sottoscrissi quella domanda perchè si verificasse se eravamo in numero fino dal principio della tornata; ora io e il deputato Pissavini la crediamo inutile, perciò la ritiriamo. Ciò che credevamo opportuno tre ore fa non lo crediamo più adesso.

**PRESIDENTE.** Dunque la domanda per verificare se la Camera è in numero è ritirata.

Essendo stata domandata la chiusura della discussione generale, io chieggo se è appoggiata.

(È appoggiata e quindi approvata.)

Ora debbo comunicare alla Camera la seguente proposta:

« La Camera delibera che la discussione per le ferrovie incomincerà dall'articolo 3, inviandosi alla riapertura della Camera l'esame e la discussione della

parte della legge che si riferisce alle convenzioni colle società delle Romane e dell'Alta Italia. »

Sono sottoscritti Valerio, Avitabile, Consiglio.

Prego la Commissione di esprimere il suo avviso su questa proposta.

**BONGHI, relatore.** Mi pare sia una proposta di divisione.

**PRESIDENTE.** Appunto.

**BONGHI, relatore.** La Commissione la respinge.

**NICOTERA.** Domando la parola per un chiarimento.

Vorrei sapere se il Ministero accetta questa proposta.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Comprenderà bene la Camera che è impossibile che il Ministero accetti una proposta di questa natura, che viene a scalzare nella parte principale questo progetto di legge.

Io non voglio anticipare le questioni; ma la Camera vede che, quanto, più di tutto, urge di decidere, sono precisamente le convenzioni delle Romane e dell'Alta Italia. Perchè le altre questioni sono certamente importanti; tutti noi desideriamo che esse vengano risolte, essendo ad esse legati tanti interessi; ma nelle due convenzioni sovrindicate, il decidere prontamente (non dico il decidere in favore del progetto ministeriale, dico il decidere prontamente) è di necessità, perchè una risoluzione sopra due convenzioni di quella importanza non si può più oltre procrastinare.

D'altronde, siccome queste due convenzioni non portano impegno di emissione di rendita per parte del Governo, così sono appunto quelle che potranno ottenere un'attuazione immediata.

Quindi credo che sia nel diritto del Governo di domandare che la discussione si faccia sul suo progetto. Il togliere dalla legge due articoli d'una importanza così vitale come sono questi, è cosa che muta radicalmente il progetto: tanto varrebbe domandare alla Camera di fare la discussione sopra un altro progetto di legge.

**PRESIDENTE.** Domando se la proposta dell'onorevole Valerio è appoggiata.

Come la Camera ha inteso, con questa si chiede che la discussione cominci dall'articolo 3, e si lascino da parte i primi due articoli, che verrebbero discussi più tardi.

Chi l'appoggia si alzi.

(È appoggiata.)

L'onorevole Valerio ha facoltà di parlare.

**VALERIO.** La minaccia colla quale il signor ministro...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non ho fatto minaccia.

**VALERIO.** La dichiarazione minacciosa... (*Parità*)

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** C'è equivoco; non ha dichiarato che ritirava il progetto.

**VALERIO.** Ha dichiarato che senza questo non si poteva andare avanti.

**PRESIDENTE.** Ha dichiarato che il Ministero deside-

rava che si aprisse la discussione sul proprio progetto.

**VALERIO.** Io ed i miei amici, che abbiamo fatto questa proposta, non intendiamo punto che non si apra la discussione sul progetto del Ministero...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma non nello stesso ordine.

**VALERIO.** Solamente domandiamo che questo progetto sia scisso in due parti, che cioè la discussione dei due primi articoli sia rimandata al riaprirsi della Camera, e che negli altri articoli, cominciando dal 3, s'intraprenda oggi la discussione, e si conduca a termine.

Se la Camera mi favorisce un po' d'attenzione, io spero di poterla persuadere che oggi, nelle condizioni in cui siamo, secondo ciò che ha detto l'onorevole Finzi (ed io credo di farmi interprete anche dell'intenzione, almeno, dell'onorevole ministro), l'unico modo di procedere sia questo che noi proponiamo; il più consentaneo ai bisogni reali del paese, il più consentaneo allo stato attuale delle cose, l'unico modo pratico che conduca ad un risultato.

Noi abbiamo davanti a noi un ammasso di leggi che si possono distinguere in due gruppi affatto distinti. La convenzione colle Romane, e quella coll'Alta Italia, formano un gruppo. Si tratta di dare un mezzo ad una società per riordinare la sua amministrazione, e si tratta di variare le condizioni d'un'altra società, ampliandola con ciò che si toglie dalla prima società.

L'altro gruppo invece è quello che riguarda le linee che sono o da costruire, o da terminare di costruire.

Ora, se noi parliamo degli interessi veri del paese, della vera urgenza, questa è per il secondo gruppo, il quale si compone delle calabro-sicule, delle sarde, della linea di Savona, di quella da Asciano a Grosseto e delle meridionali.

Capisco benissimo che anche votando oggi ai tanti di luglio, non si può far sì che prima del novembre si possa far nessuna di queste linee e forse neanche nessuna delle spese occorrenti e degli accatti che sono necessari; ma io credo che è utile e conveniente di deliberare oggi, anche moralmente parlando, perchè è tempo che la finiamo con questi dubbi che sono nelle diverse popolazioni d'Italia, è tempo che la finiamo con questi sospetti, con questi dolori, con questi rincrescimenti di promesse fatte e non mantenute, di lusinghe che ora con un pretesto ora con un altro si vedono frustrate.

E qui io mi lamento del Ministero perchè è lui che ci presenta questo progetto; perchè quella certa teoria, che i ministri debbano ritenersi solidali col Ministero precedente, a me poco garba. Che poi egli ci abbia voluto presentare questi progetti riuniti quasi per obbligare i vari interessi a votare, io credo che di questo non c'era bisogno.

Anzi è bene che procediamo sceverando gl'interessi

veri del paese poco discutibili da altri interessi che possono anche essere interessi veri, ma che sono più discutibili.

È utile, dico, che deliberiamo oggi per questi interessi morali, ma è anche utile che deliberiamo oggi per un altro interesse materiale, ed è questo, che così questo tempo che corre fra l'oggi e il giorno (che spero non sarà lontano), in cui, cessata la crisi, potrà il Ministero provvedere a procurarsi i fondi necessari per alcune linee e dar mano alla esecuzione delle opere, questo tempo sarà utilmente impiegato.

E qui mi permetta la Camera di dire che una delle grosse magagne del nostro paese è questa di incominciare sempre i lavori senza avere dei buoni progetti, e, come ha detto l'onorevole Sermani-Moretti, ed io gli fo plauso, dipende moltissimo dalla preparazione di un buon progetto l'ottenere una grande economia di spesa, e così il ministro è liberato da molti dispiaceri che vengono dopo, da molti rancori e recriminazioni.

Dunque è utile che si voti oggi subito e si voti nella via più breve possibile per modo che il Senato possa approvare il progetto che ci è sott'occhio in quanto riguarda il gruppo di costruzioni da cominciare e da finire.

Vengo all'altro punto.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto: badate, la questione più importante è quella che riguarda le Romane e l'Alta Italia. È sicuro una grave questione; gl'interessi che si raggruppano alle Romane sono molti e rispettabili; gl'interessi che sono connessi all'Alta Italia sono molti e rispettabili anch'essi; ma pregherei la Camera a considerare che dal provvedere oggi al ritardare di due mesi, poichè oggi siamo alla fine di luglio, la cosa non cambia nulla assolutamente, imperocchè lo stato provvisorio è stabilito con una convenzione nè si può mutare. Dunque non mi si venga a dire che c'è urgenza; qui urgenza non c'è. D'altra parte, signori, chi mi negherà che queste due questioni contengono la soluzione dei più gravi problemi? Chi mi negherà che, quando si tratta di dare alla società dell'Alta Italia tutte le linee che erano state sceverate nel 1865 apposta per potere mantenere una qualche concorrenza, chi mi negherà che, quando si entra nella via in cui si vuole entrare con le Romane, s'inaugura un sistema pericoloso? Tutti almeno consentiranno che la discussione è grave, i problemi sono molti; le nostre industrie sono in balia di una società che fabbrica tutto il materiale fuori del nostro paese, e che ha interessi molto diversi dai nostri. Le nostre linee, i nostri rapporti interni, tutto è sottomesso ad un monopolio determinato, non autorizzato nè da una legge nè da deliberazioni che diano al Governo stesso il mezzo, non di fare un atto rivoluzionario, ma di contenere questa società nei suoi limiti.

Io vedo però un altro fatto, ed è che il giorno in

cui noi iniziamo questo sistema colle Romane, il destino della società delle ferrovie romane è fissato, è scritto. La società dell'Alta Italia finirà col divorarla; poi colla sua immane potenza, presentandosi alla società delle ferrovie meridionali e ad altre della penisola, peserà in modo su di loro che finirà per ischiacciarle e sottometterle a lei. Allora invece dei famosi quattro gruppi tanto studiati e tanto sostenuti dall'onorevole ministro per le finanze e dall'onorevole presidente del Consiglio, avremo un gruppo solo.

Si è molto gridato contro il monopolio della Banca; si ammetta almeno che il monopolio, pel quale una società sola, i cui veri interessi non sono in Italia, ha nelle sue mani i destini di tutte le ferrovie italiane, costituisce una questione grave, è un fatto che deve dare a pensare.

Torno adunque al mio proposito. Non miro a recidere questa questione, ma vi prego in nome di Dio di lasciare che le questioni che riguardano questa società possano essere studiate e discusse, in tempi nei quali uomini, come noi siamo, abbiano mezzo e forza di farlo.

Intanto soddisfatte oggi a quei veri bisogni d'Italia che sono quelli delle linee da costruire; su questa, come bene sappiamo tutti, non esiste fra noi un vero dissenso. Sono sicuro che ciò che riguarda quel gruppo sarà votato senza contestazione a grandissima maggioranza.

Conchiudo adunque pregando la Camera di volere tener conto di queste considerazioni, le quali, come ben può pensare, non sono dettate che da una sincera e profonda convinzione.

Prego e scongiuro la Camera di voler portare il peso del suo voto in questa grave materia. Divisa in due questa proposta di legge, è lasciata così ai deputati la libertà di esame e di giudizio che è necessaria, e che oggi certamente non possono avere sopra l'argomento importantissimo delle convenzioni.

**BONGHI, relatore.** Le ragioni stesse sviluppate dall'onorevole Valerio con tanta maestria provano, ci pare, che la sua proposta non è accettabile. Diffatti, a fine di farcela accogliere, egli è entrato nella discussione stessa delle due convenzioni, sulle quali non vuole che la Camera deliberi ora. Ebbene, dopo aver fatto ciò, l'onorevole Valerio stesso deve desiderare, come la Camera stessa sarà in obbligo di desiderare, che alla opposizione sua si risponda da altri; deve desiderarlo così per la lealtà abituale della sua condotta, come a tutela dell'autorità del Governo che ha presentato le convenzioni e della dignità della Camera, la cui Commissione propone che siano accettate.

La proposta dunque di non votare sopra queste due convenzioni potrebbe venire più tardi, ma non mai ora, dopo il discorso dell'onorevole Valerio. Quando queste due convenzioni fossero state discusse, e la Camera si dichiarasse non abbastanza illuminata, starebbe bene;

ma ora, dopo che l'onorevole Valerio le ha siffattamente attaccate, io credo che a lui stesso non debba parere ammissibile nè ragionevole il rinviarne ad altro tempo la discussione.

Di giunta io fo considerare all'onorevole Valerio che nelle altre ragioni generali che egli ha addotte non si è esattamente conformato alla vera condizione delle cose. Egli ha voluto dividere la convenzione con le Romane e quella con l'Alta Italia dalle altre, per via di questo primo criterio, che nelle altre si tratta di strade da costruire, ed in queste non si tratta che di due società di cui si migliorano o mutano le condizioni. Non è perfettamente così. Nella convenzione con le Romane si provvedono anche i mezzi a mandare innanzi la costruzione della strada da San Severino ad Avellino; a costruire il tronco da Codole a San Clemente; e terminare la costruzione delle strade da Civitavecchia al Chiarone e di Orte; si tratta altresì di mettere una società in grado di assumere la costruzione della strada da Terni a Roccasecca. E così nella convenzione con l'Alta Italia si tratta di mettere od allogare ad un'altra società la costruzione della strada ferrata da Bussoleno a Bardonnèche; la più importante per certo di tutte quelle le quali sono l'oggetto del presente progetto di legge. Il criterio adunque, con cui egli ha voluto dividere le due convenzioni dalle altre non regge; e non regge neanche, mi permetta, l'altra ragione sopra la quale ha appoggiata la sua proposta.

Egli ha detto: nelle altre convenzioni si tratta d'interesse comune del paese; queste due concernono interessi di società; ci propongono di alterare il concetto dei gruppi del 1865; trattasi di mettere una società in condizioni di vita facendole fornire i fondi da un'altra società a cui si accordano perciò patti, si pretenderà, più vantaggiosi del dovere.

Ebbene, secondo noi, il vero è appunto il contrario. Sono importanti, importantissimi gl'interessi che sono tutelati dalle altre convenzioni, o disposizioni di legge che il Ministero ha proposto alla Camera, e che la Commissione le raccomanda, ma non è esatto il dire che gl'interessi che sono implicati nella convenzione colla società delle Romane, e dell'Alta Italia, e che l'onorevole Valerio ha con molta ragione chiamati rispettabilissimi, non sieno di una primaria importanza per tutto lo Stato.

La società delle Romane non è già che possa aspettare tutto quel tempo che l'onorevole Valerio ha calcolato molto avaramente, e che potrebb'essere assai più largo di quello che egli ha supposto. Se la società delle Romane fosse in grado di aspettare, non avrebbe stipulata questa convenzione che ci è già stata presentata due volte.

Il pericolo è nella mora; la società delle Romane deve venire subito a questo patto e ad altri per salvarsi dal fallimento, e se noi abbiamo una ragione for-



tissima per accettare questa convenzione, è perchè noi crediamo che il fallimento delle Romane sia dannoso a tutto quanto lo Stato.

Vogliamo dunque arrivare a riparare il guaio quando sarà già succeduto?

Del resto, l'onorevole Valerio conta male il tempo che potrà scorrere prima che ci rimettiamo alla deliberazione di queste convenzioni: se non le facciamo ora, chi assicura l'onorevole Valerio di tutte le vicende che in questo intervallo possono accadere?

È egli sicuro che la Sessione non sarà chiusa e che non debba cominciarsi ogni cosa da capo?

È egli sicuro, che gli attuali ministri sederanno su quei banchi da qui a qualche mese?

È egli sicuro che le condizioni generali d'Europa non esigano elezioni generali in Italia?

Perchè avventurare in preda alla fortuna convenzioni già da gran tempo, quasi da un anno, anzi da due anni stipulate e per le cui deliberazioni oggi è matura ogni cosa?

Non abbiamo noi un obbligo morale verso le società che stipularono col Governo?

Non dobbiamo noi dire a queste società se debbono vivere, e a che patti? Non dobbiamo metterle in grado di servire il paese o trovare qualche altro mezzo od espediente da surrogare ad esse? Non consiste la maggior garanzia della prosperità stessa del paese nelle deliberazioni che noi dobbiamo prendere sopra queste materie?

Intendiamo che le deliberazioni sono difficili e gravi. Ma queste vi sono parute sempre ragioni per procedere innanzi e venire alle deliberazioni stesse, non già per indugiarle.

Quando mai si è proposto ad un'assemblea di rinviare una deliberazione solo perchè quella deliberazione implica molti e rispettabili interessi? Si può dirle di meditarla bene per questo, ma non già di gettarsela dietro le spalle. Noi ci siamo fermati qui, invece di andare alle nostre case, appunto perchè avevamo da deliberare sopra grandi interessi dello Stato, ed oggi che questa discussione si apre, e che noi cominciamo ad occuparci di questi interessi, dobbiamo licenziar da capo, e dire: aspettate a novembrè; se noi verremo, se altre cure non ci distrarranno, penseremo a voi, e se l'indugio vi è nocivo o fatale, se è nocivo all'erario, non importa, rovinare pure, e trascinate pure nelle vostre ruine quella tanta parte d'interesse pubblico che è connesso col vostro? Deve dunque l'operosità del paese aspettare i nostri ozii?

Io pertanto, a nome della Commissione, dichiaro di non potere accettare la proposta dell'onorevole Valerio. Io pregherei di ritirarla, se credessi che la mia preghiera fosse accettata da lui; ma, quando egli non voglia ritirarla, a me non resta che pregare la Camera di respingerla. (Bene! Bravo! a destra)

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Perdoni la Camera: io aggiungerò poche osservazioni alle eloquentissime parole dell'onorevole relatore.

Egli ha detto benissimo che, una volta che dalla tribuna italiana l'onorevole Valerio ha dichiarato che una società ormai è fallita, è obbligo nostro il decidere e immediatamente.

**VALERIO.** Domando la parola per un fatto personale.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Sono due anni che abbiamo dinanzi a noi una convenzione, e dopo che fu denunciato a tutti che le condizioni di questa società sono calute così in basso, l'onorevole preopinante sorge a dire: nemmeno ora io voglio occuparmene, voglio aspettare due mesi! A mio avviso, le parole dell'onorevole Valerio non potevano meglio dimostrare l'urgenza di occuparci di questa convenzione.

Ma, relativamente alla convenzione colla società dell'Alta Italia, per la quale non vi sono certo queste considerazioni, io aggiungerò che l'urgenza di deliberare su questa convenzione è voluta dagli interessi del Governo, perchè la società dell'Alta Italia deve assumere il congiungimento della linea del Cenisio. Ora crede l'onorevole Valerio che i lavori intorno a questa linea si possano differire per due mesi? Egli sa benissimo che il Governo ha dovuto adottare un temperamento nella esecuzione di questa convenzione e provvedere con una stipulazione provvisoria per la continuazione dei lavori. Ora, io spero di veder tolto allo Stato il carico di questo contratto per passarlo alla società dell'Alta Italia.

L'onorevole Valerio, versatissimo com'egli è in questa materia, sa bene che noi siamo già in ritardo nell'ordinare tutto quanto occorre per la ferrovia del Cenisio; dobbiamo ordinare tutto l'armamento; dobbiamo ordinare le speciali locomotive che occorrono, e questo chi lo fa? A quest'ora, ripeto, siamo già in ritardo.

E non sono queste ragioni per decidere l'urgenza? Respinga pure la Camera, se così lo vuole, la convenzione, ma la respinga senza ritardo.

Noi non possiamo, di fronte a convenzioni stipulate da tanto tempo, venire oggi a dire: non le abbiamo abbastanza studiate, non sono ancora mature; fra due mesi ce ne occuperemo.

Io divido benissimo l'opinione dell'onorevole Valerio quando, parlando delle altre convenzioni, ne riconosce l'urgenza; la divido e l'appoggio: anzi ho fatto tutto il mio possibile perchè venissero prontamente in discussione le parti che riguardano le costruzioni delle altre ferrovie. Ma l'urgenza non è identica perchè per quella, appunto come egli diceva, si tratta di fare degli studi, ed a questi può benissimo e deve attendere

il Governo, il quale è perfettamente del parere dell'onorevole Valerio e dell'onorevole Sormani, che il punto di partenza per ben costruire delle ferrovie non è di fare concessioni alla cieca sopra linee tracciate a volo d'uccello, ma che bisogna fare studi, e studi precisi, e questi studi si possono fare quand'anche oggi la Camera non volesse approvare le convenzioni.

Dunque, benchè io non veda come esso questa grande urgenza, nondimeno desidero che la Camera se ne occupi colla stessa lena con cui si occuperà delle due convenzioni; ma per esse io ripeto alla Camera che vi ha l'urgenza, e spero che la Camera la riconoscerà.

Debbo poi rispondere ad una osservazione che l'onorevole Valerio ha troppo ripetuto e sulla quale l'onorevole Sormani ha pesato di molto.

Essi hanno accusato in certo modo il Governo di aver fatta una coalizione di interessi, di avere agglomerato i provvedimenti per tante ferrovie, che riguardano località diverse, per poter così raccogliere il voto della Camera.

Ora questa accusa, diretta ai Ministeri passati è anche rivolta al Ministero attuale. Io l'accetto, se è pure un'accusa; ma voglio spiegare il perchè fu presentato un progetto complessivo.

Io ho insistito presso il Comitato ed ora insisto dinanzi alla Camera, perchè venga tenuto riunito e venga trattato complessivamente tutto il sistema del progetto, perchè appunto amo che questa legge abbia un carattere d'interesse generale.

Se noi separiamo le partite, abbiamo tanti progetti d'interesse locale, noi veniamo a suscitare in questa Camera una quantità di minute questioni. Se invece lo teniamo riunito, presentiamo un complesso di provvedimenti, nel quale, come ha detto l'onorevole Sormani-Moretta, ed io sono d'accordo con lui, tutte le regioni d'Italia hanno la loro parte; non è completissimo pur troppo, non è ancora fatto questo lavoro, ma lo si farà, perchè ogni giorno ha la sua meta e la sua parte di lavoro.

Oggi vi presentiamo un progetto che abbraccia moltissimi interessi e riguarda diverse località. Le convenzioni ed i provvedimenti si tennero riuniti, perchè si voleva che la Camera si occupasse di un progetto complessivo d'interessi generali. Per ora non ho da aggiungere altro per non abusare della bontà della Camera.

*Voci.* Ai voti! La chiusura!

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Valerio per un fatto personale.

*Voci a destra.* Ai voti!

**VALERIO.** Se la Camera non vuole più sentire a parlare. (*Voci: Parli! parli!*) Se proprio veramente ha deliberato che il voto è preso, allora io rinunzierò anche al fatto personale. (*Voci: No! no!*) Dico il vero che ciò m'importa ben poco.

*Voci.* Parli! parli!

**VALERIO.** Sento abbastanza nella mia coscienza la sicurezza di me stesso e delle convinzioni da me espresse, per non avere poi molto bisogno di sostenerle con parole.

Io rimpiango che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia, per combattermi, dovuto ricorrere al sistema di mettermi in bocca delle parole da me non profferite.

Io ho affermato, ed a questo non hanno risposto nè l'onorevole ministro, nè l'eruditissimo presidente della Giunta, che riguardo allo stato transitorio tra l'antica condizione di cose della società delle romane e la nuova stabilita con una convenzione, *non est periculum in mora*, non vi è pericolo nel ritardo.

Nè il ritardo poi può essere tanto grande, estendendosi soltanto al venturo novembre. Ma si dice: e se allora non ci trovassimo qui radunati? Dio buono! questo dipende nella massima parte dal Ministero.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici aggiunge: abbiamo urgenza anche per l'Alta Italia riguardo alla questione del Cenisio. E sopra di ciò ha insistito pure l'onorevole presidente della Giunta.

Ma perdoni, anche questa ragione non sussiste; è priva di fondamento. Il fatto è questo, che tutte le imprese del Cenisio vennero già date; non sono provvisorie... (*Interruzione a bassa voce dell'onorevole Massa*)

Mi scusi, pagherà sempre il Governo.

(*Nuova interruzione del deputato Massa.*)

Ma non ha rilevato niente; è una finzione legale che si è fatta.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Mi permette una osservazione?

**VALERIO.** Dica pure.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** I contratti di appalto che noi abbiamo pel Cenisio la società dell'Alta Italia è obbligata a rilevarli; dunque adesso il Governo anticipa quello che pagherà poi la società dell'Alta Italia. Noi abbiamo fatto dei contratti definitivi che la società è obbligata a rilevare.

Vi è poi l'altro argomento che io ho accennato, cioè che resta a procurare il materiale mobile e l'occorrente per l'armamento.

Ecco la nostra urgenza.

**VALERIO.** Verrò poi su questo argomento. Il fatto è questo: gli appalti sono dati; vi era prima un'altra convenzione, per la quale l'Alta Italia era obbligata a fare essa tutto; aveva anche da eseguire direttamente l'ultimo tratto che fu dato al commendatore Sommeiller; ma l'Alta Italia non ha voluto saperne di questo, ed i contratti si stipularono dal Governo. Dunque per questo riguardo tutto è provveduto. Tra il prendere i danari per restituire all'Alta Italia, e il pagare direttamente a questi signori, la differenza è così piccola che non so se veramente in ciò possa ingenerarsi l'idea d'urgenza.

Ma, signori, hanno forse queste ragioni qualche peso rispetto all'importanza del contratto che si vuole fare coll'Alta Italia?

*Voce a destra.* Questo non è fatto personale.

**VALERIO.** Se veramente l'onorevole nostro collega che mi rimprovera il fatto personale, vuole che io mi taccia, taccio volentieri.

*Voci.* Parli! parli!

**VALERIO.** Qual ragione emerge dal bisogno di provvedere l'armamento? Buon Dio! il Governo può dare oggi questo ordine, come l'avrebbe potuto dare da lungo tempo.

Io so pure, per dati che rinvenni nelle carte che ebbi a scartabellare, che la società costruttrice del tunnel è da lungo tempo che insiste perchè il Governo dia quegli ordini, ma che cosa hanno essi a fare coll'urgenza? In fine dei conti sappiamo che la galleria di Bardonnèche non sarà aperta che alla fine dell'anno venturo. Dunque questa urgenza è paragonabile in qualche modo col bisogno di avere agio di tranquillamente discutere una convenzione come quella dell'Alta Italia, come quella che darà tutta Italia nelle mani di una società che porterà via tutte le industrie dalle fabbriche le quali hanno qualche relazione colla ferrovia, che mette proprio il Governo nella condizione di avere uno Stato nello Stato, vale a dire: libera ferrovia in libero Stato. (*Parità*)

Io vi domando solamente che vi mettiate in grado che queste discussioni si possano fare con quiete, senza la pressione del tempo, ed anche senza l'irritazione che ne ridonda.

Del resto ragioniamo con calma: io non ho mai asserito che la società delle strade ferrate romane fosse fallita; creda l'onorevole ministro, non l'ho mai detto nè lo dico. Che la società dell'Alta Italia si trovi in termini a cui faccia d'uopo provvedere, siamo d'accordo, è un altro punto; ma dalla mia bocca non uscirono i detti che mi ha attribuiti. Dunque non è ammissibile per ora di presentare la cosa per modo come se io credessi che un edificio minacciasse di cadere e gli lasciassi tempo di rovinare; no, questo non può essere. Per mezzo delle convenzioni ferroviarie ciò non avviene nè sarà per avvenire. Dunque atteniamoci proprio nel caso quale fu da me posto, senza credere di sollevare una grande difficoltà.

La Camera accolga la divisione di questo disegno di legge in due separati disegni, cioè l'uno comprenda le strade da costruirsi, l'altro le due convenzioni; lasci essa la libertà di discutere le convenzioni con quiete e con calma, e intanto si provveda a ciò cui si può provvedere con maggiore celerità.

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

(È appoggiata.)

**TORRIGIANI.** Domando la parola contro la chiusura.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Torrigiani ha la parola contro la chiusura.

**TORRIGIANI.** Io ho osato di domandare la parola contro la chiusura, perchè mi pare che il discorso dell'onorevole Valerio meriti qualche considerazione di più di quelle che si sono fatte finora.

L'onorevole Valerio vorrebbe che la discussione cominciasse dalle strade ferrate le quali presentano poche difficoltà di discussione.

Questo che cosa importa, o signori? Importa che, se noi risolviamo queste questioni che sono importantissime per l'effetto, ma facilissime a discutersi, noi ci troveremo dopo di fronte a materia intricata, laboriosa ed assai più grave, ed in allora decideremo con maggiore cognizione di causa.

Io non divido l'opinione dell'onorevole Valerio che dobbiamo spingerci sino al novembre, ma mi pare che, mentre vi sono molti deputati che hanno tutte le ragioni di attendere con impazienza che si discuta delle strade ferrate, che da vicino toccano i loro più vitali interessi, dobbiamo operare per modo da non anteporre altre e ben più gravi questioni, onde non influire così a sorvolare su queste per giungere a quelle che con giustificata impazienza, sono attese.

In questo modo, risolte cioè le proposte più semplici, vedremo se veramente il tempo che ci sta ancora dinanzi sia sufficiente per risolvere le altre che domandano tanta maturità di consiglio.

Signori, pensiamo bene a quello che è accaduto. Nel Comitato della Camera noi non abbiamo pur parlato della società delle strade ferrate dell'Alta Italia, noi abbiamo mandato la convenzione alla Commissione, la quale ne ha fatto uno studio lunghissimo di 70 giorni, se non sono in errore.

In verità, dopo ciò, quando ho inteso l'onorevole Bonghi parlare di obbligo morale, io ho dovuto riflettere a quelli che la Camera ha gravissimi davanti al paese quando si tratta, come in questo momento, di interessi tanto gravi che involgono l'avvenire economico di tutto il paese.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la chiusura.

(È approvata.)

Come la Camera ha inteso, l'onorevole Valerio vorrebbe scindere il progetto attuale in due progetti di legge.

**VALERIO.** Permetta, onorevole presidente, che io dica due parole per una dichiarazione. Io mi unisco alla modificazione proposta dall'onorevole Torrigiani, consistente nel dividere in due questo disegno di legge, per modo che prima cada in discussione quella parte che riguarda le strade ferrate da costruirsi e poi quella riflettente le due convenzioni da votarsi con legge distinta.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Domando la parola solo per un'osservazione di fatto. Prego di osservare che

nel Comitato è avvenuto che, essendosi anteposta la discussione delle combinazioni ferroviarie, le quali davano luogo a minori difficoltà, si decise intorno alle altre senza discussione, per cui la proposta adesso fatta, se è seria, andrebbe precisamente incontro allo scopo a cui mirano i proponenti.

**VALERIO.** L'onorevole ministro...

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Il signor ministro ha fatto un'osservazione, ed ha perciò diritto l'onorevole Valerio di rispondergli; la Camera non può stare sotto l'impressione delle parole del signor ministro. Però, onorevole Valerio, veda di limitarsi.

**VALERIO.** Mi limiterò. L'onorevole ministro, il quale dubita che la mia proposta sia seria, si ricorda poco, egli che era presente, di ciò che intervenne nel Comitato. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Valerio, la prego di lasciar venire ai voti...

**VALERIO.** Se crede, io non parlo più.

*Voci.* Parli! parli!

**VALERIO.** Se vogliono che parli, abbia la bontà il signor presidente di consultare la Camera, se mi permette di parlare sì o no.

**PRESIDENTE.** Onorevole Valerio, le ripeto che ella ha il diritto di rispondere all'osservazione del signor ministro, ma la prego di limitarsi a questa, senza entrare nel merito della discussione, con una risposta incisiva.

**VALERIO.** Procurerò di farla incisiva. (*Urarità*)

L'onorevole ministro ha dubitato che la mia proposta fosse seria. Io vorrei che il signor ministro si fosse rammentato, egli che era presente, di ciò che è avvenuto nel Comitato. Nel Comitato non si diede luogo che a tre discorsi, uno dell'onorevole Gabelli, l'altro dell'onorevole Nisco ed il terzo dell'onorevole Nobili. (*Segni d'impazienza*)

**PRESIDENTE.** La prego, onorevole Valerio: venga alla risposta.

**VALERIO.** Se non si sollevassero rumori, ci verrei subito. Dissi che nel Comitato non si fecero che tre discorsi: uno solo contrario, dell'onorevole Gabelli; e due in favore, degli onorevoli Nisco e Nobili. Poi venne una proposta di chiusura, che non lasciò più parlare alcuno di nulla, appunto come oggi alla Camera.

Dopo ciò, la materia va alla Commissione, la quale ha bisogno di settanta giorni per istudiarla. Solamente da ieri abbiamo completa la relazione. Quella che riguarda l'Alta Italia non fu distribuita che ieri nel pomeriggio, e a noi si domanda di deliberare oggi sul tamburo!

Se la risposta non è abbastanza incisiva, io non so farla migliore.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Ora la proposta dell'onorevole Torrigiani è uguale a quella dell'onorevole Valerio, perchè i due primi articoli hanno tratto alle due convenzioni

colle Romane e coll'Alta Italia, mentre gli altri articoli mirano ad assicurare i lavori con altre società; onde è che la proposta sta sempre negli stessi termini.

**VALERIO.** C'è questa differenza, che noi volevamo rimandare la discussione dei due primi articoli a novembre, ed egli vuole invece che essi si discutano dopo gli altri, senza alcuna interruzione.

**PRESIDENTE.** La proposta dell'onorevole Torrigiani, alla quale si associa l'onorevole Valerio, è questa, che la Camera incominci la discussione dall'articolo 3, e vada fino al fine. Poi si discutano gli articoli 1 e 2, i quali in questo caso cambierebbero di ordine e diventerebbero penultimo ed ultimo.

**TORRIGIANI.** Così avremo tempo almeno per leggere la relazione.

**PRESIDENTE.** Questa proposta essendo già stata appoggiata, la pongo ai voti.

(Dopo prova e controprova la Camera la respinge.)

Si passerà alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Sono approvate le seguenti convenzioni:

« I. Convenzione stipulata nel 30 settembre 1868 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze e la società concessionaria delle strade ferrate romane per la retrocessione al Governo della ferrovia da Massa al confine francese, lungo il litorale ligure, colla diramazione da Avenza a Carrara, e per l'acquisto per parte del Governo medesimo della linea di ferrovia da Firenze a Massa per Pistoia (allegato 1°). »

Gli allegati si leggeranno poi in seguito.

Prima di dare la parola a coloro che sono iscritti su questo articolo, li avverto che se si tratta di parlare su qualche parte speciale dell'articolo, ossia su qualche articolo della convenzione, possono riservarsi la parola; invece, se intendono di parlare sul complesso dell'articolo, possono parlare ora.

**BONGHI, relatore.** Domando la parola per una dichiarazione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**BONGHI, relatore.** Due oratori che hanno parlato sull'incidente ultimamente chiuso, pare che abbiano voluto muovere rimprovero alla Commissione di avere speso 70 giorni a finire il suo lavoro...

**TORRIGIANI.** Lode, non rimprovero.

Domando anch'io un po' di tempo.

**BONGHI, relatore.** Se, adunque, onorevole Torrigiani, la lode è sincera, ella deve aver bisogno di tanto minor tempo quanto è stato più lungo quello che la Commissione v'ha messo.

**TORRIGIANI.** Un decimo del tempo che ha speso lei.

**BONGHI, relatore.** È anche troppo; e l'ho già avuto. Ora mi preme di dire che, se la Commissione ha speso tanto tempo, non so se per l'appunto 70 giorni, la ragione è questa, che le ultime convenzioni (e di ciò non facciamo colpa alcuna al ministro) sono state presentate dal Ministero solo pochi giorni prima che la relazione sia stata distribuita.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Amabile ha facoltà di parlare.

**AMABILE.** Io veramente dovrei parlare sull'articolo 13 della convenzione colle Romane; pregherei quindi il signor presidente a riservarmi la parola.

**PRESIDENTE.** Allora le darò la parola quando si tratterà degli articoli della convenzione.

La parola spetta all'onorevole Gabelli.

**GABELLI.** Io pregherei la Camera di rimandare a domani, perchè anche parlando solo sulla convenzione colle Romane, dovrei discorrere un'ora circa. (*A domani! — Parli! parli!*)

**PRESIDENTE.** Avverto la Camera che per poter provvedere ai bisogni più urgenti del paese io metterò all'ordine del giorno domani al principio della seduta diversi progetti di legge di ordine secondario.

Domani seduta alle 11 e mezzo precise.

La seduta è levata alle ore 5 e mezzo.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

Discussione dei progetti di legge:

- 1° Modificazione degli statuti della Banca Toscana;
- 2° Equiparazione per la carriera de' Consolati dell'esame finale subito nella scuola superiore di commercio di Venezia alla laurea legale ottenuta nelle Università dello Stato;
- 3° Diritti doganali da pagarsi dagli abitanti delle zone poste fra il confinè e la linea doganale;
- 4° Seguito della discussione del progetto di legge sulle convenzioni ferroviarie;
- 5° Discussione del progetto di legge per la leva sopra i nati nel 1849 e nel 1850.