

TORNATA DEL 28 LUGLIO 1870

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* — Seguito della discussione dello schema di legge per l'approvazione di convenzioni colle società ferroviarie — Discorso del ministro per i lavori pubblici in risposta agli opposenti dell'articolo 1, portante la convenzione colla società per le ferrovie romane — Repliche del deputato Gabelli — Risposte del relatore Bonghi in difesa dell'articolo — Modificazioni ad alcuni articoli della convenzione, allegato 1 — Osservazioni e proposte dei deputati Nicotera, Amabile, Cicarelli e Minervini all'articolo 13, riguardante la ferrovia di San Severino, Solofra ed Avellino — Parlano il ministro e i deputati Bonghi, relatore, e Lovito — Sono respinti gli emendamenti dei deputati Amabile e Minervini — Aggiunta dei deputati Mordini e Pecile, approvata dopo osservazioni dei deputati Lazzaro e Finzi — Proposta del deputato Pecile, rinviata — Sollecitazioni del deputato Comin all'allegato 2 — Approvazione dell'articolo 1 del progetto — Proposizione del deputato Negrotto e di altri per votazioni separate — Obbiezioni del ministro Sella e del relatore Bonghi, e parole in favore, del deputato Ricci — È rinviata. — Presentazione della relazione sopra un progetto di legge, e di conti amministrativi del 1860 e 1868. — Approvazione dell'articolo 3 del progetto — Emendamento dei deputati Spantigati, Mongini, Como e altri all'allegato 7, riguardante la ferrovia da Torino a Savona, per un tronco da Bra a Carmagnola — Opposizioni dei ministri Sella e Gadda e del relatore Bonghi — Risposta del deputato Pescetto al deputato Como — Repliche — L'aggiunta è respinta — Approvazione dell'articolo 4 cogli allegati 7 e 8.

La seduta è aperta a mezzogiorno e 30 minuti.

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

MACCHI, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

13,393. La Giunta municipale ed alcuni abitanti di Tavenna nel Molise espongono i gravi danni patiti per la carestia dell'anno 1867, e l'impossibilità in cui si trova il suddetto comune di poter restituire il mutuo di lire 4000 avuto dal Governo, perchè sprovvisto affatto di beni e di rendite comunali.

13,394. Il capitolo della cattedrale di Rapolla, circondario di Melfi (Basilicata), ricorre alla Camera per ottenere l'esonero dalla tassa del 30 per cento sulle rendite assegnategli, come insufficienti a sopperire ai bisogni più indispensabili della vita.

13,395. La Giunta municipale di Zuccarello e Quarto a Mare, provincia di Genova, aderisce ai voti espressi dalle rappresentanze provinciale, municipale e comunale di Genova perchè l'esercizio della ferrovia ligure non venga affidato alla società dell'Alta Italia.

ATTI DIVERSI.

PEPE. Domanderei l'urgenza per la petizione del comune di Tavenna, perchè si tratterebbe *dum Romae*

consulitur, Saguntum expugnatur. Il comune di Tavenna è pressato a restituire allo Stato lire 4000, che ebbe in prestito due anni fa per la distruzione d'ogni raccolto prodotta in quel territorio dalla grandine: ma quel comune non ha i mezzi di fare questa restituzione, epperò ricorre alla Camera per esserne assolto. Io quindi domando l'urgenza di questa petizione.

(È dichiarata d'urgenza.)

DEL ZIO. Io domando l'urgenza sulla petizione numero 13,394.

Con essa il capitolo cattedrale di Rapolla si duole amaramente di non avere potuto ottenere dal Governo un'anticipazione, o, come dicesi, un abbuonconto almeno di mezzo anno sulla rendita che gli tocca pel 1870.

Questa rendita è liquidata per l'umile somma di lire 1600, ed essa formerà d'ora in avanti il patrimonio spettante ai 16 componenti di quel capitolo. Divisa pel numero degli individui che lo compongono, assegna ad ognuno lire 100 all'anno, le quali, decomposte in 365 giorni annuali, stabiliscono 27 centesimi al giorno per ogni sacerdote.

Immaginate qual vita edennica dovranno d'ora innanzi condurre!

Non si può negare che meritassero migliori acco-

glienze le istanze anteriormente inoltrate al Governo, facendo conto che debba in alcuni casi valere, non solo il rigor della legge, ma il buon consiglio dell'equità. Confido che il provvedimento che s'invoca sia per essere subito accordato; ma ad ogni modo io soddisfatto ai miei doveri, domandando sulla detta petizione l'urgenza reclamata.

(La Camera acconsente.)

MASSARI G. Signor presidente, domanderei la parola onde pregarla di permettermi di fare una rettificazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MASSARI G. Nella stampa degli emendamenti e delle proposte che sono state distribuite questa mattina è occorso evidentemente, se non un errore, un'ommissione tipografica, che a me preme molto rettificare. Alla mozione d'ordine, colla quale alcuni onorevoli nostri colleghi chiedono che le convenzioni in discussione sieno votate in modo separato, leggo la firma di Massari semplicemente. Ora a me preme dichiarare che il Massari qui firmato non sono io.

In qualunque altra occasione, se partecipassi all'opinione espressa dai nostri onorevoli colleghi, mi terrei onorato di apporre la mia firma accanto alla loro; ma, siccome in questa circostanza ho il dispiacere di essere di un parere diametralmente opposto, e credo che questa mozione equivale...

Una voce al centro sinistro. Non entri nel merito.

MASSARI G... a far naufragare intieramente le convenzioni ferroviarie, a cui io do il mio cordialissimo e sincero appoggio...

NEGROTTO. Domando la parola.

MASSARI G... così credo che la Camera troverà molto ragionevole che io reclami a favore del mio nome di battesimo.

PRESIDENTE. Onorevole Massari, ella desidera che sia constatato che la firma apposta alla mozione d'ordine proposta dall'onorevole Negrotto e da altri deputati è dell'onorevole Massari Stefano e non la sua. Di ciò si terrà conto nel processo verbale.

Per affari di famiglia il deputato Botticelli chiede un congedo di 8 giorni; il deputato Nicolai di 8; il deputato Valussi di 10; il deputato Ferri di 10; il deputato Parisi di 8; il deputato Pelagalli di 15; il deputato Sole di 8; il deputato Pissavini di 10; il deputato Mancini Stanislao di 3; il deputato Campisi di 8; il deputato Maiorana-Calatabiano di 10; il deputato Muti di 18.

Per motivi di salute il deputato Bove domanda un congedo di giorni 30; il deputato Piccoli di 10; il deputato Catucci di 8; il deputato Marchetti di 10; il deputato Salomone di 10.

(Questi congedi sono accordati.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DI CONVENZIONI FERROVIARIE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge sulle convenzioni fer-

roviarie. Come la Camera rammenta, nella seduta di ieri il signor ministro pei lavori pubblici si era riservato di parlare nel merito del progetto in discussione.

Ha ora facoltà di parlare.

GADDA, ministro pei lavori pubblici. Non tanto per rispondere agli onorevoli preopinanti io prendo la parola, quanto per adempire al dovere mio di esprimere la convinzione, di esporre i principii, da cui il Governo è stato indotto ad appoggiare la convenzione che sta dinanzi alle deliberazioni della Camera.

Agli onorevoli preopinanti hanno già risposto in gran parte alcuni oratori che mi hanno preceduto; cossicchè, intorno alle deduzioni fatte da quei signori deputati, io potrò essere con vantaggio di tutti molto breve.

Ma il pensiero del Governo è bene che la Camera lo conosca per intero, tanto più dopo le considerazioni, certamente molto gravi e di molto peso, che alcuni oratori vi hanno, o signori, presentato intorno al merito e alle conseguenze di questa convenzione.

Nell'esaminare i documenti che furono sottoposti alla Commissione della Camera, e che la Commissione ha presentato al Parlamento, l'onorevole Gabelli ha fatto diverse censure, ed è venuto ad alcune deduzioni, sulle quali mi è d'uopo spendere qualche parola, per rendere complete le osservazioni che intorno ad esse già fecero gli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, e per ribattere alcune allegazioni alle quali, mi sembra, essi non abbiano risposto.

L'onorevole Gabelli ha compreso, nelle passività che aggravano la società delle Romane, le azioni privilegiate; egli accennò quale condizione speciale abbiano queste azioni, e ne dedusse la conseguenza che, a suo avviso, queste azioni, piuttosto che essere vere azioni, rappresentanti la proprietà della sostanza, abbiano carattere di credito verso la sostanza; che esse siano crediti, obbligazioni, anzichè azioni.

Ora io debbo dire all'onorevole Gabelli che questa sua opinione non è generalmente divisa.

Nella mia opinione debole, ma coscienziosa, non divido anch'io il suo concetto; io credo che le azioni privilegiate siano vere azioni, ed abbiano solo una preferenza a fronte delle altre azioni non privilegiate. Quando vi sarà un dividendo, queste azioni saranno pagate anticipatamente, godranno quei privilegi che gli azionisti hanno convenuto tra di loro.

È un patto che spesso si verifica in simili società quando sono esse obbligate, in una situazione divenuta grave, all'emissione di nuove azioni. A queste nuove azioni posteriori si accorda un privilegio su quelle di prima emissione. Ma questo privilegio sta solo in confronto degli azionisti, e non degli altri creditori della società. Ora non credo, e in questa opinione ho il conforto di moltissimi autori, non credo che le azioni possano mai figurare come obbligazioni,

e in caso di fallimento diano diritto agli azionisti di concorrere coi creditori a dividere l'attivo della società fallita. Ho voluto accennare questa opinione, perchè l'onorevole Gabelli non supponga che al Governo sia venuta nuova la questione; se cadde in errore, vi cadde dopo averla studiata; esso non ha accettato alla cieca le risultanze dei conti, ma le accolse dietro un maturo esame, e dopo aver consultato uomini competenti. Di più quest'opinione del Governo sul modo di valutare le azioni privilegiate è stata perfettamente divisa dal Consiglio delle strade ferrate, il quale pure ha ritenuto che tale sia il carattere di un simile privilegio.

L'onorevole Gabelli vede quindi che, togliendo dal passivo l'importo delle azioni privilegiate, noi veniamo a dedurre già una grave somma, che, nel suo modo di conteggiare, peserebbe sulle attività sociali. Io ho parlato di *azioni privilegiate* e non delle *azioni garantite*, perchè nella società delle Romane vi hanno anche azioni garantite dal Governo e sono quelle chiamate *Livornesi*; tali azioni certo hanno una condizione diversa dalle azioni privilegiate, poichè stanno sotto la garanzia di un terzo debitore estraneo; quindi, qualunque sia la sorte che possano avere a fronte della sostanza della società, hanno il terzo debitore garante che le copre. Non sono dunque a confondersi, come mi parve facesse qualche volta l'onorevole Gabelli, le azioni privilegiate e le azioni garantite. Le azioni garantite noi le abbiamo tenute a parte bensì, ma le abbiamo comprese negli elenchi del patrimonio passivo della società, perchè appunto quegli elenchi erano fatti principalmente nell'interesse dei rapporti fra la società ed il Governo onde stabilire quale era la situazione della società a fronte dello Stato. Ecco perchè nello stendere il bilancio patrimoniale si sono tenute separate le azioni privilegiate dalle azioni garantite.

Le prime non si sono ritenute come un debito della società, mentre le seconde si sono calcolate a debito, perchè essendovi l'azione di garanzia verso il Governo, in definitiva, comunque si operi la liquidazione di questo patrimonio, il Governo si troverà esposto per l'importo delle medesime, e quindi si è creduto opportuno di elencarle come veri debiti della società.

L'onorevole Gabelli, nel censurare il modo con cui sono fatti i prospetti della sostanza sociale, ha accennato che le spese di esercizio sono esposte in una cifra evidentemente troppo inferiore al vero. Questo egli lo ha desunto principalmente dal raffronto fatto con quanto spende la società delle Meridionali.

Forse l'onorevole Gabelli, volendo trovare il vero (giacchè io non posso supporre in lui il preconcetto di censurare anche dove non vi ha ragione), volendo, dico, trovare il vero, ha dimenticato che nella rete delle strade romane vi sono alcune linee che costano ben poco per l'esercizio, quali sono la Maremmana e la strada Toscana Centrale; e quindi, quando si forma la

cifra media complessiva dell'esercizio delle Romane, queste linee intervengono a diminuire di molto il costo medio dell'esercizio.

Di più, volendo far il confronto tra le spese della società delle Romane e quelle che sostiene la società delle Meridionali, egli non ha forse tenuto conto delle condizioni speciali in cui trovasi quest'ultima rete. La società delle Meridionali esercita grandi linee di interesse generale del paese, sulle quali deve fare percorrere obbligatoriamente molti convogli diretti, quantunque non siano per ora remuneratori della spesa. Oltre l'obbligo verso lo Stato, ha in ciò impegnato il proprio onore, e deve quindi mantenere un personale numeroso, e far gravi spese di esercizio, anche perchè questi treni diretti la obbligano ad un servizio notturno. Di più la società delle Meridionali percorre colle sue linee località di aria cattiva, circostanza che obbliga pure a tenere un personale maggiore per cambiarlo frequentemente. Tutti quelli che hanno percorso le linee delle Meridionali, come ho fatto io per il mio antecedente ufficio, sanno che ivi occorrono spese continue e non tenui per rassettare quelle strade di recente costruzione, poste lungo il litorale, o scorrenti sulle coste mobilissime degli Appennini. Queste spese andranno col tempo a cessare, essendo cura della società di compiere i lavori con tutta solidità per ottenere, come tutti speriamo, un assetto stabile delle sue ferrovie.

Vi è poi un'altra condizione, che forse all'onorevole Gabelli è sfuggita, poichè se vi avesse posto mente l'avrebbe notata, per le molte cognizioni che egli ha in questo genere di servizi: ed è che il carbone od il combustibile in genere costa molto di più sulle coste dell'Adriatico, che non su quelle del Mediterraneo. Questa è cosa sì nota che io non mi ci fermo sopra; l'accenno solo, e l'onorevole Gabelli vedrà anche in questo un altro argomento per dimostrare come l'esercizio delle Meridionali, a fronte di quello delle Romane, debba essere molto più dispendioso.

L'onorevole Gabelli ha avvertito che pure altre spese esposte nei conti preventivi, assunti a base dei ragionamenti della Commissione, sono troppo limitate; in quanto ha tratto alle spese, non d'esercizio, ma a quelle di restauro, di compimento delle vie, ecc., le quali spese furono esposte nella cifra di 28 milioni.

Ora a me interessa molto più, dopo le censure che con molta autorità mi ha fatto l'onorevole Gabelli, che la Camera sappia in qual modo siansi stabilite quelle cifre.

Quei conti furono riveduti dalle persone più competenti, di cui il Ministero potesse disporre. Il loro giudizio non è certo assoluto, ma è circondato di tutte quelle riserve che, trattandosi di conti preventivi fatti non in dettaglio, ma complessivamente, devono emettersi da persone prudenti e da persone dell'arte, riserve che non diminuiscono la competenza, anzi la confortano.

Se queste persone quindi hanno ritenuto che 28 milioni, come la società esponeva, sono il risultato di un conto attendibile, costituiscono una cifra che si avvicina al vero, e che non sta al disotto probabilmente di quello che in effetto importeranno quelle spese, io non so comprendere come l'onorevole Gabelli, con calcoli desunti da studi che non possono essere più attendibili, per la ragione che egli non teneva a sua disposizione tutti quei dati ed elementi di cui si erano valse le persone che ebbero l'ufficiale incarico di compilarli, potesse censurare quella cifra e addirittura elevarla, se non erro, a 30 o 35 milioni.

Egli argomentava che la cifra di 28 milioni è troppo tenue, anche dal fatto che noi abbiamo stabilito nella convenzione sei milioni per rimettere in buono stato la strada da Firenze a Massa, che andiamo ad acquistare.

Egli veniva in questo ragionamento: come mai la strada da Firenze a Massa, che è una delle migliori, come egli afferma, potrà richiedere sei milioni di spesa, e tutto il resto delle linee romane richiederà soltanto 28 milioni?

Ma questo modo di ragionare non è certo esatto, perchè in simili materie abbiamo delle cause concrete e non possiamo scendere a confronti che non hanno un termine preciso di rapporto. La ferrovia da Firenze a Massa ha delle esigenze specialissime.

Il tronco da Firenze a Pistoia richiede una doppia ruotaia, e questa sola imperta più di un milione. In quel conto di 6 milioni poi è preventivata la spesa della stazione che probabilmente si dovrà costruire nella città di Firenze, non bastando i già fatti ingrandimenti; questa spesa è preventivata in un milione e mezzo.

Questi sono straordinari dispendi che vanno dedotti da quei 6 milioni che il deputato Gabelli metteva a fronte dei restauri che occorrono sul complesso delle ferrovie Romane.

Anche intorno all'importo preventivo del materiale mobile che valutasi nei nostri conti per 3,200,000 lire, l'onorevole Gabelli ha trovato molto a ridire. Se egli suppone che anche questa cifra sia molto al disotto del vero, io devo contrapporgli che questa cifra di 3,200,000 lire è superiore a quella indicata dalla società, la quale non arrivava a 3 milioni; mentre che il Governo, dopo una ispezione e dopo una inchiesta, fatta rigorosamente da persone le più competenti, ha ritenuto e dichiarato che 3,200,000 lire abbisognavano assolutamente per completare il materiale mobile e per rendere conveniente l'esercizio di quelle ferrovie.

Io dunque, con tutto il rispetto che merita l'opinione dell'onorevole Gabelli, debbo concorrere nell'avviso degli ufficiali del Governo, i quali hanno dato queste cifre, e che hanno una responsabilità morale delle loro deduzioni.

L'onorevole Gabelli lamentò che il Governo abbia,

a suo dire, permesso di sopprimere il collocamento del secondo binario nel tronco da Ceprano a Napoli. Ma intorno a questo argomento, che sarebbe una grave accusa al Governo, perchè verrebbe a stabilire che esso si è preso un arbitrio, io devo dichiarare alla Camera che la conservazione di questo binario non fu generalmente riconosciuta necessaria. Trattasi di un binario che è certamente utile, ma non di assoluta necessità, ma che la società dovrà fare, poichè vi è tenuta; questo binario avrebbe dovuto essere rinnovato, e se noi si fece fu appunto perchè il Governo tollerò una dilazione. A ciò influirono speciali considerazioni sulle condizioni economiche della società, delle quali era ben naturale, anzi era doveroso, pel Governo di tenere conto. L'atto di cui discorro non fu da me compito, ma ne riconosco pienamente la opportunità; perchè, mentre da una parte il binario non era di una urgente necessità, sarebbe stato molto strano l'imporne la costruzione, obbligando a spese non giustificate dall'assoluto bisogno una società che lottava con circostanze economiche le più difficili, e nello stesso momento in cui il Governo tentava di salvarla. Se il Governo si fosse proposto, quel che pare che si proponga l'onorevole Gabelli, di farla fallire, allora comprenderei benissimo che alla società s'intimasse la stretta esecuzione del capitolato, e si ingiungesse la costruzione del binario, quantunque, come dissi, non fosse richiesta dall'interesse generale del servizio. Ma invece il Governo partiva da un altro concetto: voleva trovar modo di sostenere questa società, ed era naturale che dovesse non esonerarla dal ripristinare il secondo binario, poichè quest'obbligo dovrà adempierlo appena le circostanze glielo consentano, ma poteva e doveva, ripeto, il Governo tollerare che l'adempimento di quest'obbligo fosse dilazionato.

Nell'interesse quindi del Governo, nel cui nome ho l'onore di parlare, accettiamo l'atto dei nostri predecessori, ritenendo che, se il Ministero attuale non è solidale materialmente degli atti delle precedenti amministrazioni, nondimeno risponde di quella linea di condotta, che noi non abbiamo disdetta, e che anzi abbiamo accettata nelle sue conseguenze; nell'interesse di quelli che hanno avuto questa tolleranza, debbo quindi respingere l'accusa dell'onorevole Gabelli.

L'onorevole Gabelli passò poi a valutare il valore capitale delle linee romane.

Su questo punto mi pare che non siasi in tutto dai precedenti oratori risposto; quindi mi farò a soggiungere alcune osservazioni tralasciando, lo ripeto, di ritornare sugli argomenti che già vennero contraddetti.

Nello stabilire il valore capitale, l'onorevole Gabelli non tenne conto delle garanzie; egli valutò il valore delle linee sulla base del prodotto netto dell'esercizio.

Secondo il metodo dell'onorevole preopinante, per stabilire quanto vale una proprietà, le si dovrebbe to-

gliere il suo attivo principale: e così egli fece, limitando, se non erro, ad 84 milioni il valore delle linee romane. Ora il ricercare un tale valore, 'al punto in cui siamo, è cosa oziosa, è inoltre assai difficile e non mi sento competente per questo. È però certo che non dobbiamo desumere il valore della rete delle ferrovie romane da quello che versarono gli azionisti. Se ciò facessimo giungeremmo ad una cifra enorme, giungeremmo quasi ai 600 milioni, e questo non è certo il valore delle linee romane. Ma da 600 milioni ad 84 vi è una differenza non meno enorme.

Per istabilire il valore delle linee romane, dobbiamo guardare quello che rendono effettivamente, tenendo conto delle garanzie inerenti a quella rete. Per tal modo le linee romane avrebbero un valore di circa 322 milioni, capitalizzando la rendita al cento per 8, capitalizzazione che è al certo piuttosto larga e vantaggiosa. Ora non so comprendere come un calcolo fondato su questi dati possa essere contraddetto dall'onorevole Gabelli, riducendolo ad una cifra così minima, come quella che egli vi avrebbe portato.

La riprova del valore delle linee Romane noi l'abbiamo in due fatti precisi e recenti. Le linee Romane hanno ceduto parte della loro rete alle Meridionali; ora nel progetto di legge allora presentato, e nei calcoli che lo corredevano, la linea da Ancona a Bologna e da Castel Bolognese a Ravenna venne valutata circa a 54 milioni, se mal non ricordo; e, capitalizzando le annualità che le linee meridionali si sono obbligate a corrispondere alle Romane, noi abbiamo che nella stessa ragione del cento per 8, avremmo un capitale di 44,450,000 lire. Oggi sul progetto che sta dinanzi alla Camera la società vende un'altra parte della sua rete, cioè la linea da Massa a Firenze; e questo tronco di strada ferrata è valutato a 35 milioni, ed è di 141 chilometri; quello ceduto alle Meridionali era di 250 chilometri circa; dunque abbiamo complessivamente 391 chilometri che sono alienati per 79,450,000 lire. Il residuo della rete è di 1487 chilometri. Come dunque potrà l'onorevole Gabelli esporre alla Camera che 1487 chilometri hanno un valore capitale di 84 milioni, mentre 391 chilometri si vendettero per lire 79,450,000?

Ma l'onorevole Gabelli nel suo sistema, con cui ha voluto anatemiizzare la convenzione, ha fatto delle grandi astrazioni, ha fatto nientemeno che astrazione di tutta la rete pontificia, e non ha considerato questa rete come proprietà e come parte integrante delle Romane, limitando i suoi calcoli alla rete che si trova nel territorio del regno d'Italia.

Ognuno vede come il voler parlare soltanto di una parte della proprietà per venire a dedurre la conseguenza che questa proprietà è oberata, non è un ragionamento che si possa accogliere da chi desidera di stabilire il vero stato delle cose.

Inoltre l'onorevole Gabelli è partito dal concetto che,

in caso di fallimento, lo Stato vada al possesso della sostanza caduta in fallimento e che ne possa disporre a suo grado. Lo Stato, a suo dire, darà la rete delle Romane in parte alla rete delle Meridionali ed in parte la darà ad altri, facendo così un sistema ferroviario nuovo, e sulle rovine di quella società salvando se stesso.

Egli ha creduto che in conseguenza di un fallimento cessino per il Governo gli obblighi di corrispondere la garanzia; egli ha creduto che al Governo non resti che l'obbligo di provvedere all'interesse delle obbligazioni ai terzi possessori, da esso garantiti.

Dunque, egli disse, le annualità che il Governo deve pagare faranno 10 od 11 milioni, le garanzie invece che egli corrisponde sono di 17 milioni: ecco quindi che col fallimento della società il Governo guadagna annualmente circa sette milioni.

Mi permetta l'onorevole Gabelli che io non venga a rispondere a questo suo ragionamento, essendo così evidentemente erroneo, che non so capacitarmi come egli lo abbia potuto esporre con tanta convinzione.

GABELLI. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Esporrò fra poco quale è invece il concetto del Governo, ed allora la Camera vedrà, quello che del resto ha già potuto argomentare da sé, quali siano invece le conseguenze cui lo Stato andrebbe incontro, qualora si aprisse il fallimento.

Ma l'onorevole Gabelli non ha voluto limitarsi a considerare l'effetto del fallimento sulle Romane, che egli addirittura toglie di mezzo, ma ha spinto il suo ragionamento a formare un progetto di ricostituzione.

Io non lo esaminerò questo progetto di ricostituzione, perchè non lo posso considerare oggi una proposizione fatta con pratica applicazione: il Governo non può venire su questo terreno, non deve studiare progetti che non hanno la base vera dei fatti. Accennerò soltanto che, volendo egli sostenere che le Meridionali dovrebbero ereditare queste sostanze fallite, egli dice: sapete perchè le debbono ereditare? Perchè le Meridionali non sono in grado di compiere le diramazioni ferroviarie di Termoli e di Pescara. Ma egli non ha pensato che esiste una convenzione che il Governo ha l'obbligo di far rispettare e che farà rispettare. L'onorevole Gabelli ha esposto una teoria che nessuno, credo, potrà accettare, cioè che, quando un contraente è vincolato all'adempimento dei patti da multe, possa liberarsi dagli obblighi suoi pagando queste multe.

Ora, siccome nelle principali convenzioni ferroviarie sono per lo più pattuite multe; così, se questa teoria fosse vera, noi non avremmo convenzione seria, perchè in tal caso i concessionari potrebbero pagare le multe ed esonerarsi dal costruire le linee più costose e meno proficue. Egli non ha certo pensato a questa conseguenza.

Al dire dell'onorevole preopinante, quando la so-

cietà delle Meridionali ha disdetto il contratto, ha fatto un buon affare; perchè colla convenzione nuova essa diminuiva l'importo delle garanzie. Ora, poichè la differenza delle garanzie importa una somma maggiore delle multe, così la società preferì reintegrare le garanzie sulle linee costrutte e pagare le multe per le non costrutte.

Questi ragionamenti non reggono dinanzi a convenzioni che hanno la sanzione legislativa, dinanzi a contratti che non sono semplici contratti fra privati, ma hanno, per i grandi interessi che involgono, una natura loro propria, e condizioni e conseguenze che stanno in certe parti al di fuori del diritto privato ed hanno base nelle leggi amministrative dello Stato. Crede forse l'onorevole Gabelli che la legge dei lavori pubblici non sussista per le ferrovie meridionali, e che noi non possiamo o non dobbiamo applicarne le disposizioni?

Il fallimento (accennerò un'ultima circostanza), il fallimento, dice l'onorevole Gabelli, ci toglie da un grave pericolo, perchè, se noi non ci affrettiamo a far fallire la società delle Romane, che cosa ne avviene? Succede che la società dell'Alta Italia assorbe la società delle Romane. Questo colosso, che fa tanta paura, verrà coi suoi contratti e coi suoi crediti a stringere in modo la società delle Romane da finire per assorbirla.

Intorno a questo argomento io non mi dilungherò; accennerò solo che non credo e non crederò mai che il Governo sia obbligato a riconoscere contratti per l'esercizio di ferrovie che si stipulano senza il di lui intervento; io non credo che il diritto di esercitare una ferrovia si possa cedere da una società ad un'altra, senza l'intervento e l'assenso del Governo.

Le convenzioni sono concessioni complesse, in cui tutti i diritti sono corrispettivi; e lo Stato, che non ha mai venduta la sua proprietà suprema, e che è il vero padrone delle ferrovie, perchè non ne ha concesso che l'uso, lo Stato solo ha il diritto di dichiarare se ha fede in quella società che amministra, e questa fede non deve essere soltanto basata sulle condizioni di solvibilità o di solidità, ma può essere determinata ancora da molte e molte altre considerazioni.

E quando la società dell'Alta Italia potesse assorbire la società delle Romane, non lo potrebbe fare che col consenso del Governo: ed allora ne parleremo.

Ho voluto accennare a questa circostanza, perchè mi pareva che gli antecedenti oratori avessero sugli altri punti esposte obiezioni ed opinioni di non lieve importanza. Forse mi sarà sfuggita qualcuna delle considerazioni addotte, ma ad ogni modo certamente l'onorevole Nisco e l'onorevole relatore hanno risposto, almeno per quanto la memoria mi suggerisce, a tutte le altre osservazioni che è venuto facendo l'onorevole Gabelli.

E qui mi piace di notare che egli ha esposte delle

cose molto savie, le quali mostrano come egli conosca a fondo questi servigi delle ferrovie, e moltissime delle sue opinioni le abbraccierei, se mi fosse possibile, ringraziandolo di avere chiamata l'attenzione del Governo sopra diverse particolarità.

Ma io devo pregare l'onorevole Gabelli a considerare che noi ragioniamo sopra un terreno già preoccupato; che qui si tratta di sanare una malattia che è già in corso; che noi non siamo liberi di fare oggi quello che vogliamo. Non possiamo già dimenticare tutto il nostro passato, tutte le nostre convenzioni, con cui siamo venuti fino al giorno d'oggi, per stabilire *ex novo*, e disporre di tutti gli elementi con diverse combinazioni, quasichè il Governo fosse perfettamente libero di fare quello che vuole.

Vi sono degli obblighi materiali che tracciano al Governo la via che ei deve correre. Questi ragionamenti sono savi ed hanno una gran forza, quando si esaminano oltre il cerchio dell'amministrazione. Chi è al di fuori di esso, e si foggia a suo talento uno stato di cose, lo vede nella sua immaginazione così evidente, resta così abbagliato da alcuni punti più vivacemente accentuati, che bene spesso, in tutta la sua buona fede, dice a se stesso: ecco la verità; questa è la verità.

Ed io confesso all'onorevole Gabelli che, prima di avere l'onore di dirigere quest'amministrazione dei lavori pubblici, io pure credevo che sarebbe stato molto opportuno il venire a quei mezzi risolutivi che egli propone. Ma, quando noi dall'essere spettatori passiamo ad assumere realmente la responsabilità delle nostre azioni, quando sentiamo il peso delle cose come sono, allora non hanno forza di trascinarci le idee, per quanto giuste in teoria, le quali in pratica non abbiano la base dell'immediata applicazione; allora si muta spesso d'avviso. Ed io ho mutato punto di vista, e forse con me lo avrebbe mutato l'onorevole Gabelli, se avesse dovuto meco assumere la responsabilità di esaminare quelle convenzioni da altri già fatte, per essere in grado di dire al Parlamento: accettatele o respingetele.

Quando ho dovuto presentare quelle convenzioni al Parlamento, avrei potuto dire: l'obbligo del Governo è compiuto col presentarle; le abbandono al Parlamento. Ma, oltrechè questa linea di condotta non mi parve decorosa, quando studiai a fondo le convenzioni che abbiamo dinanzi, ho creduto di entrare nei concetti dei miei predecessori, principalmente dopo che alle diverse convenzioni non pochi miglioramenti si sono potuti ottenere.

Ora mi si permetta di dire poche parole, onde schiarire bene il concetto del Governo relativamente ai conti.

Ecco in che modo furono fatti quei conti preventivi che hanno attirato le censure degli onorevoli oppositori. Gli ultimi conti rimessi sono i preventivi dell'amministrazione sociale onde stabilire e produrre una convin-

zione morale che la convenzione presentata è in grado di salvare dal fallimento la società. Quei conti furono compilati dalla delegazione governativa di sindacato nominata dal Governo. Non basta; furono poscia esaminati da incaricati speciali del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero delle finanze: vi furono portate diverse modificazioni, troppe modificazioni. L'onorevole relatore ieri l'osservava, e io certo non lo disdico, è la pura verità; vi furono portate troppe modificazioni, perchè i conti della società delle Romane, e in ciò consento coll'onorevole Gabelli, non hanno raggiunto per nulla quella chiarezza che si desidera e che dovrebbero presentare. Quei conti hanno il vizio, direi, della loro origine, perchè dipendono da registrazioni mal tenute, e che non sono abbastanza rassicuranti. La causa di questo vizio non deve porsi a peso dell'amministrazione attuale, la quale anzi cerca di raggiungere quella chiarezza di conti e quel regolare impianto di registri che è indispensabile; ma che non si è finora conseguita, perchè, come tutti sanno, la legge di fusione delle ferrovie romane non ha ottenuto una completa attuazione se non da pochissimo tempo. Prima d'ora i gruppi delle diverse linee d'origine diversa erano bensì fusi in diritto, ma in fatto amministravansi separatamente; questa diversità d'amministrazione, anzichè fondere i vari gruppi li poneva fra loro quasi in antagonismo, ed ha prodotto intorno all'amministrazione tal serie di difficoltà, che anche oggi si lotta a superarle per veder chiaro nelle precedenti operazioni e nello stato attuale della società.

Su questo punto quindi amo precisare lo stato vero degli atti, onde la Camera non sia affidata in cose di cui non posso rispondere, ed onde non si faccia pesare una responsabilità maggiore di quella che il Governo vuole e può assumersi.

In base a quei conti lo stato patrimoniale della società si può riassumere in questo modo:

Il debito galleggiante della società delle Romane è di 103,800,000 lire; la spesa occorrente per compiere le ferrovie è di 25,038,000 lire; la provvista di materiale mobile è di 3,200,000 lire, per cui in complesso tali spese ascenderebbero a 28,238,000 lire; il debito delle obbligazioni, capitalizzando l'importo del servizio in ragione del cento per otto, è di 249,573 lire.

Abbiamo quindi un importo complessivo delle passività di 381,611,000 lire.

A questo importo complessivo delle passività io ho voluto aggiungere, per le ragioni esposte poc'anzi, anche l'importo delle azioni livornesi perchè garantite dallo Stato, e quindi capitalizzandone l'interesse nella stessa ragione del cento per otto, importerebbero altre 20,893,000 lire; in complesso l'ammontare delle passività sarebbe di 402,504,000 lire.

Le attività sono: prezzo delle linee da Firenze a Massa, 35 milioni; crediti verso lo Stato per le di-

verse transazioni, come risulta dalla convenzione, altri 14 milioni; interessi maturati sulle dette lire 49 milioni dal 1° luglio 1868 al 31 dicembre 1869 4,543,000 lire: effetti in portafoglio e crediti diversi 13 milioni; in totale 66,543,000.

L'importo capitale della rete italiana e della rete pontificia, capitalizzandolo in ragione della sua rendita e nella misura del 100 per 8, importerebbe 322,348,000 lire. Il capitale corrispondente alla annualità dovuta dalle Meridionali di lire 3,556,000, calcolato nella stessa ragione del 100 per 8, importerebbe 44,450,000 lire.

L'importo complessivo quindi delle attività sarebbe di 433,341,000 lire; togliendo le passività sovrindicata di 402,804,000 lire, ne risulta una differenza attiva di circa 31 milioni.

Io ho voluto leggere le risultanze di questo prospetto per far comprendere come, anche deducendo molte delle cifre che l'onorevole Gabelli combatteva, noi difficilmente potremo trovare che, considerata la società sotto la data d'oggi, in linea patrimoniale sia passiva.

Certamente nello svolgersi delle nuove condizioni l'amministrazione può essere impotente a corrispondere ai propri impegni, ma ognuno sa che varie sono le fasi e le sorti per cui una società al pari dei patrimoni privati e di commercio, può diventare momentaneamente impotente a rispondere a tutti i suoi impegni quando le scadenze si agglomerano, senza che veramente passive siano le condizioni che darebbero le risultanze del suo patrimonio.

Ma questi conti e questi calcoli sulla base dei quali si può avere una fede, ma che certo lasciano delle grandi dubbiezze, perchè, come accennava, in gran parte dipendono dalle eventualità del futuro, non sono i calcoli che hanno indotto il Governo ad appoggiare la convenzione delle Romane; il Governo fu principalmente determinato ad appoggiarla da considerazioni d'ordine superiore. Il Governo a fronte delle Romane ha diversi caratteri; ha il carattere di creditore ed ha il carattere suo proprio di Governo, cioè di tutore dell'interesse del pubblico servizio. Come creditore, nell'attuale convenzione il Governo non peggiora certo la sua posizione acconsentendo alla società delle Romane di prorogare il pagamento del suo forte debito fluttuante di circa 40 milioni, cifra tonda. Uguale dilazione viene accordata anche relativamente agli interessi, come la Camera avrà rilevato dalla convenzione. Ma questo credito dello Stato non corre eventualità; esso è assicurato con un'iscrizione ipotecaria. Ora, se quest'iscrizione ipotecaria ha valore per garantirlo nel caso di fallimento, del che l'onorevole Gabelli ci dava piena assicuranza, allora la posizione del Governo è perfettamente al coperto, anche per la proroga che egli accorda, perchè quella guarentigia che l'onorevole Gabelli riconosceva sicurissima nel caso di un fallimento, certamente non viene diminuita

coll'accordare una proroga all'esercizio delle sue azioni.

Ma il Governo, e ciò mi pare che non considerassero gli oppositori della convenzione, il Governo viene ad esigere notevole quantità dei suoi crediti perchè il Governo ha la retrocessione della linea ligure. La linea ligure fu bensì costrutta con danari delle finanze, ma l'importare della somma erogata per quest'opera doveva rimborsarsi dalla società, e venire così nella maggior parte a costituire verso la società delle Romane un credito che sotto la data d'oggi supera i 60 milioni. Ora di questo suo credito, che diversamente non potrebbe mai ricuperare, il Governo, ricevendo di ritorno la ferrovia ligure, viene ad essere rimborsato.

Questo fatto della retrocessione della linea ligure è un fatto vitale per valutare nell'interesse delle finanze l'opportunità della convenzione. Col fallimento, la linea ligure, che tutti riconoscono essere una linea di grande avvenire pel nostro paese, cadrebbe nel fallimento, ed il Governo si troverebbe in questa strana condizione, cioè esso non avrebbe la proprietà di questa linea caduta in fallimento, avrebbe liti colla società costruttrice, liti che tutti già conosciamo, perchè vennero dinanzi alle Camere in occasione del progetto di transazione; avrebbe l'obbligo di continuare la costruzione della linea, se non vuole sprecare il già speso, ed intanto la proprietà di questa linea medesima, che egli dovrebbe costruire, lo ripeto, non spetterebbe ancora a lui.

L'onorevole Gabelli dice che colla convenzione del 1866 la linea ligure fu retroceduta al Governo condizionalmente. Ma in quella convenzione (e qui pregherei la Camera a prestarmi attenzione perchè mi sembrano argomenti di peso per valutare l'opportunità di questa convenzione), in quella convenzione, dico, quando la società delle Romane ebbe una sovvenzione dal Governo, si obbligò a retrocedere la linea ligure qualora non potesse adempiere quegli impegni che allora assumeva. Intanto però il Governo di fatto, se non di diritto, continuò a costruirla con danaro ricavato dalla emissione di pubblica rendita. Ora quella stipulazione fatta nel 1866 io non credo che possa produrre, a fronte dei terzi creditori, l'effetto di una trasmissione di proprietà della linea ligure nel Governo, perchè quella era una riserva di dominio, era un dominio che il venditore riservava a sè, qualora l'acquirente non lo pagasse.

Ma non si può stipulare una riserva di dominio se non da un vero venditore a fronte di un vero compratore.

Nel 1866 il Governo non vendeva già la linea ligure, esso l'aveva già venduta fin dal 1864. La linea ligure era già passata in proprietà della società delle Romane fin d'allora. Il Governo quindi stipulava un patto di riserva di dominio, ma non faceva una vera vendita che si sarebbe dovuto stipulare; e siccome una

vera vendita non si è fatta, questa vendita bisognerebbe farla oggi, se noi vogliamo venire ad una condizione tale di cose che trasmetta nel Governo la proprietà incontestata della linea ligure, e tolga il Governo dalla situazione in cui si trova, perchè, ripeto, è assai strana la condizione in cui il Governo è a fronte della costruzione della linea ligure, e non v'ha modo di uscirne che coll'acquistare la proprietà definitiva della linea, e definire i rapporti e le liquidazioni che abbiamo coi costruttori.

SORMANI MORETTI. Ma rimane sempre il diritto d'ipoteca dei possessori delle obbligazioni.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Le obbligazioni, onorevole Sormani Moretti, non hanno ipoteche, se non le hanno iscritte: mi provi che siano iscritte. Io non credo che alcun deputato possa smentire questa mia asserzione. E quando l'onorevole Sormani-Moretti accennava a dei privilegi ipotecari sulle linee ferrate, cadeva in un errore di fatto, poichè egli riteneva certo che le ipoteche fossero iscritte. Io ho voluto verificare se fossero iscritte, ma non m'è risultato che ciò si sia fatto.

MARINCOLA. Non possono inscrivere; i creditori delle obbligazioni entrano in contributo, non in espropriazione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. In caso di fallimento sì.

MINERVINI. Mi pare che...

Voci. Non si può interrompere.

PRESIDENTE. Non interrompa. Continui l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il Governo, ricuperando oggi la linea ligure, la migliora di molto, e questa miglioria che egli porta nella proprietà della linea ligure entra come un corrispettivo nel prezzo dei 35 milioni che paga per la linea da Firenze a Massa, prezzo che non è esagerato, perchè, migliorando la linea ligure, stabilendo cioè che essa dal confine francese debba venire sino alla capitale, si viene ad attribuire al Governo una proprietà che ha ben altro valore di quello che avrebbe quando fosse limitata alla linea da Massa al confine francese.

Dunque noi, ricuperando oggi la linea ligure e completandola coll'acquistare una testa di linea a Firenze, veniamo a migliorarne di molto le condizioni ed il valore, nel tempo stesso poi ci paghiamo di quei molti danari che il Governo ha sborsati per la costruzione, circostanza che l'onorevole Gabelli non ha notata e che lo prego a valutare.

Accordiamo, è vero, la proroga per molti dei nostri crediti, ma veniamo a rifarci di una somma molto maggiore.

Un altro vantaggio che ci dà la convenzione, è che il Governo si esonera dalla costruzione di 12 chilometri della strada quasi inutile sulla linea da Grosseto a Montepescali.

Ora 12 chilometri, valutati anche a 90,000 lire per

chilometro, importerebbero un milione. Oltre al non spendere questo milione, il che è certo un vantaggio corrispondente alla somma che non si spende, abbiamo anche il risparmio della sovvenzione chilometrica che su quella linea l'onorevole Gabelli ben sa che non andrebbe a finire presto.

Questo risparmio di garanzie chilometriche ci dà annualmente un utile di più che 159,000 lire, oltre all'essersi il Governo esonerato della costruzione di quei 12 chilometri di strada.

Verificandosi il fallimento, le condizioni del Governo sarebbero molto gravi.

Io parlo nell'interesse del Governo e non nell'interesse della società, perchè per noi quell'interesse non è apprezzato se non in quanto si lega con quello dello Stato. Ora per il Governo le conseguenze, lo ripeto, sarebbero gravi, perchè nel fallimento il Governo non altrimenti sarebbe considerato che come un creditore qualunque, e quel pericolo che l'onorevole Gabelli vedeva, che l'Alta Italia, cioè, assorbisse le ferrovie romane, si verificherebbe appunto allora perchè l'Alta Italia interverrebbe alla vendita pubblica al pari di ogni altro aspirante; e, siccome egli ha detto che è la sola che può acquistarla, così l'Alta Italia, che a lui fa paura, sarebbe l'unica che potrebbe acquistare dal concorso la concessione e l'esercizio di quelle linee.

Il Governo però dovrebbe, dopo il fallimento, continuare il pagamento delle garanzie chilometriche. Su questo fatto, che stabilisce effettivamente gli obblighi del Governo, desidero che l'onorevole Gabelli mi risponda se egli crede che vi sieno delle ragioni per metterlo in dubbio; per me non credo che col fallimento il Governo possa esonerarsi dal corrispondere le garanzie chilometriche. Le garanzie chilometriche sono l'attività di quella concessione. Ora che cosa si vende? Per parte dei creditori si venderà la concessione. Ma cosa è la concessione delle linee romane? La parte principale della concessione è appunto il diritto che la società tiene di esigere le sovvenzioni dallo Stato, sovvenzioni che rappresentano l'interesse e l'ammortamento del capitale, che fu convenuto di impiegare nella costruzione delle ferrovie. Il Governo, a quella società che sulle ceneri delle Romane potrà sorgere, dovrà corrispondere ancora le garanzie, tranne che abbia, in concorrenza cogli altri aspiranti, rilevate esso stesso le linee.

Ma quando l'onorevole Gabelli voleva esonerare il Governo dal corrispondere le sovvenzioni, non doveva parlarmi di fallimento, doveva parlarmi di riscatto; allora comprenderei come il Governo, riscattando le linee, non avesse più a corrispondere le garanzie, poichè il riscatto è appunto il rilievo delle linee; acquistandole, potrà esonerarsi dall'obbligo di corrispondere le garanzie. Ma, nella condizione attuale, ci è alcuno che parli di riscatto? Non c'è alcuno, io credo, che sia venuto temerariamente a supporre che oggi si

possa parlare, nelle condizioni del nostro credito, di riscattare le linee. Oggi dunque non veniamo qui a studiare altro se non se sia possibile e se convenga evitare il pericolo di fallimento in cui si trova questa società.

È intanto da ritenere incontestabile che, col fallimento, continua l'obbligo nel Governo di corrispondere le garanzie. L'onorevole Gabelli stesso riconosceva, quel che del resto è tanto evidente, che il Governo col fallimento dovrebbe corrispondere gli interessi ai portatori delle obbligazioni garantite, agli azionisti delle Livornesi che esso ha pure garantito. Dunque il Governo avrà, col fallimento, l'obbligo di corrispondere, non solo le garanzie per i chilometri in esercizio, ma anche l'interesse ai portatori dei titoli predetti.

Non solleverò qui la grave questione se, dopo la liquidazione del patrimonio fallito, i portatori delle obbligazioni, che non fossero pagati dal patrimonio stesso, possano ancora pretendere dal Governo il pagamento dei residui di credito che non hanno potuto ottenere dalla società fallita, ove il Governo dovesse avere ancora integrale l'obbligo di corrispondere la garanzia chilometrica. Se ciò fosse, la condizione del Governo sarebbe per verità tristissima; egli avrebbe l'obbligo di corrispondere la garanzia chilometrica e non potrebbe compensare i pagamenti di questa garanzia cogli interessi ai portatori delle obbligazioni perchè i portatori delle obbligazioni non sarebbero creditori verso la nuova società, ma sarebbero creditori verso la società fallita. Alcuni giungono perfino a sostenere che il Governo, avendo l'obbligo di corrispondere la garanzia alla nuova società, non ha diritto di compensazione per non averlo stabilito direttamente a fronte dei portatori delle obbligazioni. Tale non è la mia opinione, ma credo che il solo dubbio dovrebbe frenare coloro che spingono verso questo abisso.

Esaminate, o signori, le condizioni del Governo in caso di fallimento nella sua qualità di creditore, ancora che la Camera lo consideri come il rappresentante dell'interesse generale del paese, come responsabile del pubblico servizio. Sotto questo rapporto sono ancora più gravi, a mio avviso, le condizioni che fanno intravedere con ispavento l'idea di un fallimento.

Il Governo deve nell'interesse della cosa pubblica provvedere all'esercizio della ferrovia. È questa una responsabilità morale che egli ha verso tutti i suoi amministrati; ed in questo caso l'ha forse, dico forse, in modo speciale verso gli azionisti, verso gl'interessati nella società delle ferrovie romane, in quanto che le condizioni generali di questa società sono, se non dovute, certo posteriori a quel fatto gravissimo della fusione, del raggruppamento cioè delle linee, che fu opera del Governo.

È verissimo che gl'interessati hanno acceduto di buon grado a questa fusione delle linee, quindi deve de-

clinarsi ogni responsabilità effettiva del Governo. Ma, se io credo che egli non abbia una responsabilità diretta per le conseguenze di questo fatto, ritengo che su lui pesi al certo una responsabilità morale, perchè tutti gl'interessati hanno acceduto a quella proposta governativa, nella lusinga di un avvenire che era in gran parte affidato a quella tutela, che il Governo dava fin d'allora, e prometteva moralmente anco per l'avvenire.

Ma si dice: questo servizio non può farsi bene. Come volete che una società come quella delle Romane amministri bene un patrimonio, quando gli azionisti cui spetta delegare gli amministratori, col mezzo dei loro incaricati, amministrano la società? Essi non hanno nessun interesse nella cosa; chi ha interesse non sono che i creditori. Ma, signori, gli azionisti hanno l'interesse nel futuro. Questa società sorta da pochi anni, ora non ha ancor finito di costituire la sua rete; dunque l'avvenire di questa società è ancora tutto intatto. Se noi non avessimo questa speranza, non saremmo qui a difendere l'avvenire di questa società. Ora gli azionisti hanno in questo futuro, hanno su questa speranza tutto il loro patrimonio, ed io non so comprendere come si possa con tanta, direi quasi, durezza dire agli azionisti: i vostri danari sono stati buoni per costruire la linea; ora che la linea è costruita o quasi, noi vi mandiamo via, non vi diamo più niente; questo avvenire lo teniamo per noi.

Veniamo ad una liquidazione forzata, ed il Governo si porti via quello che resta. E si aggrava ancor più il linguaggio, perchè loro si dice: avete versato tanto danaro, più di 500 milioni di lire: e dove sono andati a finire? Gran parte di questi danari sono stati dilapidati. Io non entro in questo fatto per discutere quanto sia vero, ma faccio rilevare a quelli che muovono questa accusa, che razza di opposizione vien fatta a quei poveri azionisti, cui non si vuol dar nulla, perchè furono, direi quasi, derubati secondo il loro concetto. È questa una buona ragione per togliere loro anche quello che resta? D'altronde la garanzia morale di buona amministrazione l'abbiamo forse nei sindaci del fallimento? I sindaci del fallimento si sostituiranno all'amministrazione delle ferrovie romane; ora i sindaci di un fallimento non hanno la possibilità di amministrare bene; essi devono liquidare, e sollecitamente, il patrimonio, devono finire il passato, non devono preparare l'avvenire che loro non appartiene; il fallimento chiude l'avvenire e quindi i sindaci del fallimento non possono provvedere all'esercizio di una ferrovia in vista del futuro. Non bisogna aver veduto come vanno simili amministrazioni e la liquidazione delle sostanze oberate per non conoscere queste conseguenze.

D'altronde il Governo sui sindaci del fallimento non avrà che un'azione ben tenue. Mentre a fronte dell'amministrazione delle strade romane il Governo ha un'a-

zione determinata dal contratto, basata nella legge, e portata da quell'influenza che ha il principale creditore: all'incontro i sindaci del fallimento hanno il Codice di commercio, il mandato giudiziario che li assiste, e sono persone che difficilmente si potranno padroneggiare, sono creditori, e rappresentano una massa di creditori che non avranno di mira che il loro utile e quello dei loro mandanti.

La posizione di un privato a fronte di un patrimonio fallito è molto diversa dalla posizione del Governo: il privato, quando ha la disgrazia di cadere in un fallimento, cerca di fare più che può sollecitamente la liquidazione del fatto suo, di liberarsene, di trarsi fuori da quell'impiccio per tentare di salvare quello che gli resta.

Ma invece il Governo non può fare un ragionamento di questa natura, perchè egli è vincolato dalla sua garanzia, egli ha un credito che assorbe la maggior parte del capitale, e poi ha la responsabilità del servizio, del quale risponde in faccia al pubblico, poichè il Governo non ha costruito le ferrovie per fare un affare, ha costruito le ferrovie per fare che il pubblico le goda.

Dunque l'elemento principale per venire nella conseguenza che il fallimento sia o no opportuno, bisogna considerarlo, quando si tratta del Governo, sotto questo punto di vista dell'interesse del pubblico servizio.

Il Governo in questa natura di affari, più che un vero creditore, è un cointeressato, è quello che porta veramente la somma degli interessi morali, e sgraziatamente nel caso attuale anche dei materiali.

Ma queste non sono le conseguenze della convenzione, ma le conseguenze del passato.

Una delle conseguenze gravissime del fallimento è che la rete delle ferrovie romane viene spezzata; per esso la rete che sta nel territorio pontificio viene separata dalla rete che sta nel nostro territorio. Ora la separazione di questa rete del territorio pontificio, che sta nel mezzo, ci porta a conseguenze materiali molto gravi per il servizio pubblico, oltre che diminuisce moltissimo il valore dei due tronchi che rimangono senza congiunzione al nord e al sud del territorio pontificio.

Il Parlamento ha più volte considerata questa anormale posizione, ha più volte fatto sforzi per concentrare in una sola società le ferrovie che sono nel territorio pontificio con quelle che stanno nel territorio italiano. Questo scopo che il Governo ed il Parlamento si sono sempre prefisso, che noi abbiamo cercato di raggiungere con grandissimi sacrifici, verremmo oggi a perdere.

Abbandonando il concetto che ci ha guidati finora, entreremmo in un concetto nuovo, rivoluzionario del passato, quello di abbandonare le linee che abbiamo

nel territorio pontificio. E difatti l'onorevole Gabelli partiva tanto da questo concetto, che non ha dato nessun valore alla rete pontificia.

Ma eguale concetto non aveva il Parlamento quando veniva a fare tanti sacrifici per queste ferrovie. Esso era guidato dal principio che questa riunione dovesse essere effettiva, perchè utile e necessaria, ed anche oggi avrebbe voluto rafforzarla con vincoli più saldi. Se esso non ha potuto ciò conseguire per intero, almeno cerchiamo che non vada perduto quanto ha già ottenuto, che il passato sia conservato, e non veniamo, con un atto che io credo improvido, a creare una situazione di cose pericolosa ed affatto nuova.

Mi perdonerà la Camera se io ho voluto trattenerla alquanto sulle condizioni morali che hanno guidato il Governo nell'appoggiare questa convenzione. Sono considerazioni non tanto basate sulle cifre, delle quali ho già detto quale responsabilità limitata pesi sul Governo, ma considerazioni di un ordine più elevato e generale. I calcoli in gran parte sono basati sull'eventualità, e quindi sono ipotetici; ma vi erano considerazioni di un ordine superiore, vi erano degli impegni già presi, vi era un passato che, per così dire, come una spira avvolgeva l'azione del Governo e lo obbligava a discendere per una via ormai forzata.

Questo, il Governo ha dovuto considerare quando è venuto non solo a presentare la convenzione alla Camera, come era dover suo, ma quando è venuto col mezzo mio ad appoggiarla. (Benissimo! *a destra e al centro*)

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Gabelli a limitarsi al solo fatto personale.

GABELLI. L'onorevole ministro mi ha attribuito alcune opinioni che veramente io non ho espresse, e pregherei la Camera ad accordarmi non molto tempo, ma qualche larghezza anche per ciò che disse il ministro... (*Rumori e segni d'impazienza a sinistra*)

Non impiegherò più di un quarto d'ora. (Oh! oh! *a sinistra*)

PRESIDENTE. Si limiti al fatto personale.

LAZZARO. Bisogna avere un po' di carità per la Camera.

GABELLI. Se l'onorevole Lazzaro non intende che io parli, lo dica.

LAZZARO. Io non mi arrogo la facoltà del presidente della Camera, ma l'onorevole Gabelli mi pare dovrebbe anche capire la situazione nella quale siamo.

PRESIDENTE. Bisogna saper conciliare tutti i riguardi affinchè ciascuno possa esprimere le proprie idee; ma prego l'onorevole Gabelli a restringersi alle sole ragioni che hanno potuto dar luogo al suo fatto personale.

GABELLI. Ringrazio in una parola sola, perchè so di dover essere brevissimo, l'onorevole ministro delle gentili espressioni dette a mio riguardo.

L'onorevole ministro disse, rivolgendosi particolarmente a me: voi avete considerato che le azioni privi-

legiate debbano essere parificate alle obbligazioni delle Romane. Tale infatti fu la mia opinione, e per tale la confermo. Ma io ho annunziato la questione precisamente come una *questione*; soggiunsi che nel conto io le portava, ma che d'altra parte le azioni privilegiate potevano anche essere eliminate, e che la eliminazione importava soltanto 1,135,138 lire per ogni anno di differenza nei miei conti, mentre il *deficit* delle Romane ascendeva, sempre secondo i miei conti, a lire 2,378,720. Fosse anche adunque risolta la questione delle azioni privilegiate nel senso sostenuto oggi dall'onorevole ministro, ciò non influisce a che la posizione delle Romane sia tale da evitare il fallimento.

Non ho confuse le azioni privilegiate colle azioni guarentite; pregherei l'onorevole ministro a rileggere quanto ho detto ieri su quest'argomento, e vedrà che non confusi affatto un titolo coll'altro.

I titoli che nella relazione della Commissione sono contati come implicanti obbligo di pagare gli interessi, sono le azioni guarentite e le obbligazioni, e questi tenni sempre divisi dalle azioni privilegiate.

Per le spese d'esercizio, io ho ritenuta la cifra data dalla Commissione; soltanto, siccome la società delle Romane, per dichiarazione del Governo e della stessa Commissione, non ha conservato il suo materiale mobile, ho aggiunta la spesa necessaria per tale conservazione.

A quanto dovesse ascendere quest'aggiunta, questo aumento, l'ho dedotte, non facendo il confronto colla sola società delle meridionali, come sembra avere inteso l'onorevole ministro, ma interpolando un numero fra i tre numeri dati per le Calabro-sicule, per le Meridionali e per la Ligure; sono queste le tre reti che più si avvicinano nelle spese e nei prodotti alla società delle Romane. Ed in tanta estensione di linee esercitate è da ritenersi che i numeri medi concordino abbastanza bene colla verità.

L'onorevole ministro disse: è da ritenersi che l'onorevole Gabelli abbia esagerati i conti allorchè parlò di opere nuove; i conti che ho io, disse l'onorevole ministro, sono redatti e riveduti da gente del mestiere, da gente di piena fede, da gente leale. Io non ho nulla in contrario nè alla distinta capacità, nè alla perfetta lealtà degli uomini che hanno fornito i conti preventivi all'onorevole ministro; solo ritengo che, come avviene in moltissimi preventivi, anche in questi le previsioni siano inferiori alla verità. Non è il primo caso che i conti preventivi del Governo sieno stati assai inferiori a quanto poi si è dovuto spendere. Ricordo, a titolo di esempio, il caso della Ligure.

La Ligure si è qui con una legge appaltata per 100 milioni, e costerà ad opera finita almeno 150 milioni. Di più l'onorevole ministro ci disse: noi abbiamo invero ammesso pel restauro della linea da Firenze a Massa i 6 milioni, ma l'onorevole Gabelli su questo conto ha fatto una proporzionale per tutte le reti romane, ed

ha sbagliato per ciò che su questa linea Firenze-Massa cadono molte opere nuove. Per l'ampliamento della stazione di Firenze, soggiunse, occorrono 1,500,000 lire, e questa somma, come riferentesi ad opera nuova, deve essere dedotta dalle spese per restauri.

Ma e sul resto delle linee romane, o signori, non sono da farsi quelle stesse opere che si fanno qui? Ho veduto fra altro notato nella relazione: « costruzione intera della stazione di Roma; » ebbene l'onorevole ministro ci dice: per l'ampliamento della stazione di Firenze noi abbiamo stabilito 1,500,000 lire, e per la costruzione intiera della stazione di Roma trovo poi ritenuta da lui medesimo la somma di lire 1,112,124. Io domando per quale ragione il semplice ampliamento della stazione di Firenze debba costare 400,000 lire più dell'intera costruzione della stazione di Roma!

Parlando del secondo binario da Napoli a Ceprano, l'onorevole ministro ci dice: noi abbiamo ritenuto quel binario non urgente, per conseguenza abbiamo concesso alla società di non farlo.

Non nego che per la strada da Napoli a Ceprano un solo binario sia per ora sufficiente, ma sostengo d'altra parte che non poteva e non può il Governo accordare tacitamente alla società delle Romane di non costruire il secondo binario, che non poteva e non può il Governo, senza esservi autorizzato per legge, trasportare ad un tempo indeterminato questa costruzione.

Supponete, o signori, che io sventuratamente abbia ragione, supponete che il fallimento avvenga da qui a 2, 3 o 4 anni, prima infine che il Governo abbia riconosciuto la necessità del secondo binario, prima quindi che l'abbia fatto costruire, e in tal caso la strada da Napoli a Ceprano sarà restituita allo Stato ad un solo binario, mentre per legge doveva averla restituita a due binari.

L'onorevole ministro dice: voi nel calcolo del valore della rete romana non avete tenuto conto delle sovvenzioni che siamo obbligati a pagare; è vero, ma il mio conto è fondato sopra criteri diversi; seguito una strada diversa da quella che sarebbe necessario di seguire, perchè sia giusto di capitalizzare sulle sovvenzioni. Se io avessi tenuto conto delle sovvenzioni chilometriche avrei dovuto dall'altra parte tener pur conto del capitale intero che ricadrà a carico dello Stato, ossia del valore nominale dei titoli, e il valore nominale dei titoli mi avrebbe portato ad un rimborso dovuto al Governo, nel caso del fallimento, di oltre a 700 milioni; sarei venuto alle stesse identiche conseguenze cui sono venuto seguitando la strada che ho seguita e che mi pareva più spedita ed ugualmente logica.

Mi si dice: voi calcolate in 85 milioni il valore della rete romana, mentre il valore di pochi chilometri, non ricordo più quanti, che sono stati venduti, ascende a 79 milioni. È appunto questa della vendita fatta una

delle ragioni per le quali ieri sostenni che la società delle Romane dovrà trovarsi dopo la convenzione in condizioni forse peggiori di prima.

La società, diceva io ieri e oggi ripeto, vende le linee attive, conserva il possesso delle passive, ed oggi voi lo confermate.

Se ho due parti di rete, una interamente attiva ed una interamente passiva, e vendo la prima, resto con una proprietà passiva, resto con un capitale negativo, cioè con meno di nulla.

L'onorevole ministro disse avere io proposto di cedere alla società delle Meridionali o tutta o parte della rete delle Romane; io sono persuaso che il miglior modo di assestare le ferrovie dell'Italia bassa sarebbe di costituire una società estesa a tutta intera l'Italia bassa; sono quindi persuaso che, avvenuto una volta il fallimento delle Romane, il Governo dovrebbe basarsi sulla società delle Meridionali per risolvere il quesito dell'altra parte.

Ma io non farei mai proposta alcuna intorno a ciò. Dissi: risolvette il quesito ferroviario costituendo le due grandi società dell'Italia alta e della bassa, ma non cedete alla società delle Meridionali le linee che verranno in vostro potere. Dichiaro che ho tanto amore per la società delle ferrovie romane quanto ne ho per quella delle ferrovie meridionali.

L'onorevole ministro ci dice: io non esamino il progetto delle due società esposto ieri dal deputato Gabelli, non l'esamino perchè questo progetto non ha base vera.

Io non so per qual ragione potesse il progetto di costituire quattro gruppi nel 1865 avere base vera, ed essere tanto sostenuto, ed essere approvato, e non possa poi avere base vera il progetto di fare due società invece di quattro.

In quanto alle ferrovie d'Aquila e Campobasso, lasciando da parte la questione legale perchè non mi reputo da tanto, io ingegnere e non giurista, da poterla risolvere, mantengo l'opinione e l'asserto che la società delle ferrovie meridionali non farà le strade di Aquila e di Campobasso. Si dice: il Governo la costringerà. Pregovi, o signori, prima di ammettere l'asserto, ad esaminare se dal 1860 fino al dì d'oggi il Governo abbia saputo costringere nessuna società a fare le strade che la società stessa non abbia avuto volontà di fare. Che la società delle Meridionali non avrebbe fatto le strade d'Aquila e Campobasso fu profetizzato nel 1865, all'epoca della discussione pel riordinamento delle ferrovie dall'onorevole Fiorenzi. In questo stesso recinto furono dall'onorevole Fiorenzi pronunciate le previsioni medesime da me fatte ieri.

Io credo che, se il Governo vorrà forzare la società delle Meridionali a costruire quelle linee, la forzerà anche necessariamente al fallimento.

Dei numeri che ieri vi diedi sono perfettamente convinto. Dalle ragioni medesime che il Governo oggi ad-

duce per salvare dal fallimento la società delle Romane, egli dovrà pure essere indotto a non obbligare le Meridionali a compiere cose che inevitabilmente porterebbero a fallire anche questa.

Si dice: noi siamo legati dal passato. Purtroppo, o signori, soggiungo io, ma per ciò appunto che questo passato ci mostra che fummo indotti per una triste via, ci mostra i danni dell'aver seguitata la strada che abbiamo seguita, io propongo di toglierci da questa strada, propongo di camminare per via diversa, propongo di non ripetere gli errori che ci hanno condotti al punto in cui siamo.

In un conto che ci presentò oggi il ministro furono capitalizzate le annualità.

Io credo questo un errore grossolano di contabilità. Quando io ho un'annualità di 6 mila lire non posso dire d'aver il capitale corrispondente a questa somma. Supponete che io abbia uno stipendio di 6 mila lire, potrei dire per questo di avere 100 mila lire di capitale? Chi di voi accetterebbe questo mio capitale in ipoteca? L'onorevole ministro ci ha parlato a lungo della retrocessione della linea ligure. Ma santo Dio! Questa linea fu o non fu retrocessa nel 1866?

COMIN. Chiedo di parlare per una mozione d'ordine. Non è un fatto personale. È questo il terzo discorso che ci fa l'onorevole Gabelli.

PRESIDENTE. Onorevole Comin, l'onorevole Gabelli non ha soltanto facoltà di parlare per un fatto personale, ma anche per rispondere brevemente alle osservazioni del signor ministro.

Come ella sa, è uso della Camera che il ministro non parli per ultimo.

Prego però l'onorevole Gabelli a restringersi.

COMIN. (Con forza) Domando la parola.

PRESIDENTE. Non gliela posso dare. Non ha diritto di parlare adesso.

GABELLI. Si è parlato di retrocessione della linea ligure. Ma è o non è retrocessa questa linea? Nel 1864 essa fu ceduta dallo Stato alla società delle Romane; ma poi nel 1866 fu stabilito che la proprietà ed il possesso della medesima ritornassero allo Stato. Ora l'onorevole ministro ci fa una sottilissima distinzione. Io non entro a discutere su questa sua distinzione, perchè, ripeto, non sono un giurista. Osservo però che, anche ammessa la distinzione, mi pare che dovrebbe restare alla società delle Romane soltanto la porzione di opere che la società medesima avesse a proprie spese costrutte. Tutto quanto fosse costruito a spese del Governo, per l'articolo 1 della convenzione del 1866 dovrebbe restare proprietà del Governo, e la società delle Romane non ha effettivamente speso un soldo per la costruzione della Ligure. Tutte le spese, dalla prima sino all'ultima, furono anticipate dal Governo.

PRESIDENTE. Onorevole Gabelli, procuri di restringere il suo discorso.

GABELLI. Sono al termine.

Dirò una parola sola quanto alla *durezza* delle mie proposte di fronte agli interessi degli azionisti delle Romane. Io credo che siavi tanta *durezza* nel negare l'aiuto agli azionisti delle Romane, quanto nel dire ai contribuenti: pagate per aiutare gli interessati nelle ferrovie che non hanno ottenuto i vantaggi che facendo i contratti speravano di ottenere.

PRESIDENTE. Ora verremo alla lettura degli allegati che si riferiscono all'articolo 1.

BONGHI, *relatore*. Domanderei la parola.

PRESIDENTE. Mi pare che dopo il discorso del ministro, e quelli che si sono fatti ieri, si potrebbe senz'altro passare agli articoli.

BONGHI, *relatore*. Io non tengo a fare un discorso.

Voci. Basta! basta! Parli! parli!

BONGHI, *relatore*. Se la Camera desidera che io dica alcune poche parole al fine di riassumere tutta questa discussione, e di aggiungervi quella luce che nascerà dalla stessa concentrazione delle ragioni dette a favore di questa convenzione, io lo farò nel minore tempo possibile; la Camera sa che io non abuso della parola, ed io so che mi affatica.

PRESIDENTE. Parli.

BONGHI, *relatore*. L'onorevole Gabelli ha finito il suo secondo discorso col dire che noi non dobbiamo continuare a procedere di errore funesto in un altro più funesto, ed ha con questa frase riassunto tutto quello che a lui pare l'iliade delle strade ferrate italiane.

Ebbene io prego l'onorevole Gabelli a considerare che tutto questo non è stato punto una iliade.

L'onorevole Sormani-Moretti ci ha molto solennemente annunciato che egli aveva con grande esattezza computato che si erano spesi un miliardo e 900 milioni, se non erro, per le strade ferrate in Italia. Ebbene, accettiamo il computo suo. Ora vede egli che noi siamo riusciti a costruire 5000 o 6000 chilometri di strade ferrate, con un onere che appare oggi nel bilancio di 54 milioni all'anno, ma che in realtà è direttamente scemato da 18 milioni che le società di strade ferrate pagano alla finanza dello Stato.

Noi possediamo dunque cinque o sei mila chilometri di strade ferrate, con una deficienza attuale dei loro proventi in 35 milioni annui. Se avessimo seguito qualcuno dei suggerimenti che ci sono stati dati in questa discussione, in luogo dei trentacinque milioni all'anno che paghiamo ora e che vanno sempre diminuendo, noi, costruendo per conto dello Stato, o procedendo in qualsiasi modo, senza intermedio di società private, che ci hanno rimesso del loro, avremmo dovuto, a stare ai computi dell'onorevole Sormani-Moretti, accrescere il nostro debito di un 190 milioni per anno. Pare piccola la differenza?

Davvero, oserei pregare gli onorevoli Sormani-Moretti e Gabelli ad essere più temperati nelle loro censure, ed avere qualche rispetto a quelli che hanno pur fatto. Ricordino che tutte le cose paiono molto più fa-

cili a fantasticarle da lontano che non a eseguirle da vicino. Chiunque di noi avrà forse talora sognato di aver composta un'assai bella musica e d'essere un assai gran compositore: ma se la mattina ricorda per poco la musica che ha composto mentre dormiva, rimane sgomentato egli stesso del cozzo dei suoni e della disarmonia che ha creata e che alla eccitata fantasia era pur sembrata così vaga e bella. (*Harità e voci: Benissimo!*)

Se gli onorevoli Sormani-Moretti e Gabelli avessero avuto nel loro destino di fare, anziché venir qui dopo dieci anni a dire come si sarebbe dovuto fare, scordando le difficoltà molteplici e grandi del nostro cammino, io dubito che a quest'ora noi non avremmo i chilometri di strade che abbiamo, o certo non li avremmo per una via diversa da quella che abbiamo prescelto.

Io prego altresì l'onorevole Gabelli a modificare altresì tutto quello che ha detto circa il nessun progresso dei proventi delle strade ferrate italiane. Il suo discorso non è esatto; poichè egli stesso ha detto, e sa meglio di me, che i chilometri delle nostre strade ferrate si sono accresciuti di numero ogni anno. Se però anche fosse del tutto vero che il prodotto chilometrico sia rimasto il medesimo...

GABELLI. È diminuito.

BONGHI, relatore. Non è vero dal 1867 in poi; o anche scemato in qualche misura, abbracciando tutte le strade in un conto solo, è chiaro che pure così sulle strade vecchie sarebbe andato aumentando, poichè su quelle che si aprono ogni anno il commercio non si avvia, non s'ingrossa subito, cosicchè è necessario che esse in principio contribuiscano ad abbassare la media generale del prodotto chilometrico. Ma non è esatto, come dicevo, che questo prodotto sia rimasto il medesimo o sia andato costantemente scemando.

Io non istarò qui a ripetere cifre, le quali può chi vuole ritrovare in documenti ufficiali aperti a tutti; mi basterà l'affermarlo, poichè non vale la pena di dire a voce ciò che ciascheduno può leggere stampato.

Mi basterà affermare che nel 1868 il provento chilometrico lordo è stato maggiore che nel 1867; nel 1869 maggiore che nel 1868, e nel 1870 s'annuncia maggiore che nel 1869.

Egli può credere e far credere altrui che ciò non sia, col dire che pure siamo sempre nelle 11,000 lire; sta bene; ma per un anno con 11,200 lire, un'altra anno 11,400, un altro 11,600. Vuol dire che le strade, il cui prodotto chilometrico si avvicina a queste somme o l'agguagliano, salgono l'erta delle mille lire che loro mancano per arrivare alle 12,000. La salgono lentamente sì, ma pure la salgono.

È l'onorevole Gabelli è anche entrato, secondo me, in una via lubrica e pernicioso quando ha voluto distinguere una parte d'Italia dall'altra, e scusare l'una da accuse che non le si fanno.

Non serve a nulla il dire che durante questi 10 anni si sono costruiti un po' più chilometri di strade ferrate nelle provincie meridionali che nelle settentrionali. Occorre dire che cotesti chilometri, il cui numero è stato di qualche centinaio maggiore nelle provincie meridionali che non nelle settentrionali, si è aggiunto in queste ad una rete già molto sviluppata, mentre in quelle sono tutto ciò che vi esiste; cosicchè la proporzione in ciò è rimasta grande.

Ed invece è scomparsa tutta rispetto alle imposte; anzi si può affermare che l'aumento di queste è stato maggiore rispetto a quelle che v'erano prima, appunto dove oggi i chilometri di strade ferrate rimangono, non ostante quello che è stato fatto, di gran lunga minori. E non basta; poichè la gravezza dell'imposta va considerata altresì rispetto allo sviluppo dei commerci ed all'operosità economica dei paesi.

Ora questo sviluppo e quest'operosità sono appunto minori in quelle stesse regioni meridionali, nelle quali le striscie delle strade ferrate appaiono così rade, e le contribuzioni così cresciute in tanto maggiore proporzione.

Vede da tutte queste considerazioni l'onorevole Gabelli, come il solo fatto, che egli ha detto, tra molti che doveva dire, non basta nè a spiegare nè a fermare nulla.

È necessario anzi che l'operosità commerciale e industriale sia spronata più dove per sè è ancora meno svegliata, soprattutto quando l'erario chiede a' cittadini lo stesso sforzo da per tutto; ed invece si può già lasciarla a se medesima e alla spontaneità sua dov'è desta da gran tempo ed è mossa già abbastanza dall'istinto proprio che l'agita e la spinge avanti.

I paesi, come gli uomini, hanno bisogno di essere guidati, di essere mantenuti e allettati a camminare sino a che non abbiano raggiunta una certa forza di membri e di muscoli: poi vanno da sè e basta il non fermarli.

Alcune provincie d'Italia sono già giunte o pressochè giunte a questa maturità; basta aiutarle alquanto e avviarle sempre più avanti, e lo facciamo in questa legge stessa, come lo abbiamo fatto in tutte le precedenti. Invece in altre provincie italiane l'operosità appena spunta, appena nasce, poichè da troppo poco tempo godono del beneficio d'un Governo libero od almeno d'un Governo illuminato.

Bisogna quindi, rispetto ad esse, non essere troppo scarsi ed avari; bisogna versarvi i benefizi, bisogna accrescervi le spinte e gli stimoli a piene mani. E si farà con vantaggio grandissimo dello stesso erario pubblico; poichè l'operosità risvegliata in esse servirà ad accrescere di rimbalzo quella di tutte le altre. Poichè la prosperità di una parte dello Stato è prosperità di tutto il rimanente. La salute si spande e si diffonde, come la malattia, da un membro in tutto il corpo; e quelle membra ne ritraggono maggior frutto e vigore

che sono più adatte e già intente ed abituate al lavoro. Non servono dunque i calcoli magri ed avari: più le provincie settentrionali allargheranno la mano rispetto alle meridionali, e più esse stesse raccoglieranno da queste. (Benissimo! a destra)

Ora che ho risposto all'onorevole Gabelli, rivolgerò brevi parole all'onorevole Sormani-Moretti, contentandomi di dirgli che egli si è mostrato ben crudele verso la Commissione. Egli è stato tanto invaso dall'idea del meglio che gli si è colorita nella mente, che gli è sfuggito ciò che la Commissione aveva pure avuto la fortuna di pensare e di proporre di più simile al concetto suo. Egli certamente ha discusso con molta dottrina, ma come uomo a cui pare che i lavori d'opere pubbliche, in fatto di strade ferrate in Italia, siano così malamente condotti che il miglior partito sarebbe oramai quello di svellere dal terreno ciascuna delle guide di ferro che lo percorre, e cominciare ogni cosa da capo. Oserei affermare: tutto ciò non è pratico.

(Interruzione e segni negativi del deputato Sormani-Moretti.)

La Commissione ha trovato, e non le è rincresciuto punto di trovare 6000 chilometri di strade ferrate già costrutti in Italia. Non le sembrò che fossero soverchi, tutt'altro; ma si è contentata di proporre che delle strade ferrate arteriali e complementari che mancano, il Governo fosse invitato a formare un concetto anticipato e complessivo, ed a presentare una legge al Parlamento di qui a due anni.

Egli adunque vede che la Commissione ha ammesso il concetto suo fin dove è pratico; dal punto che principia ad essere eroico, lo lascia a lui. (Si ride)

L'onorevole Sormani-Moretti ha ricordato a me di avere detto io stesso altra volta che non bisogna presentare al Parlamento delle leggi nelle quali soggetti diversi sieno combinati ed uniti; perchè gli interessi distinti a cui si riferiscono producono una unione, una combinazione di voti non sincera e schietta; producono votazioni che non succederebbero se ciascuno di quei soggetti fosse stato formulato in un soggetto da sè. Io non ho riletto il mio discorso del 1865.

SORMANI-MORETTI. Me ne accorgo.

BONGHI, relatore. Non soglio mai rileggere nè altri nè me, e ringrazio quelli che si sono preso cotesta pena. Pure metto pegno che la mia osservazione la riferivo al solo tracciato delle Meridionali.

Mi parve allora e mi pare tuttora che quel tracciato fosse malamente accresciuto e malamente diminuito di alcune strade, e che queste diminuzioni ed accrescimenti di linee fossero fatti e mantenuti a fine di tener caldo un numero sufficiente di voti, e venire a capo della legge così come era stata proposta dal Governo.

Io non credo che si facesse bene allora; e censurai il modo con cui pareva che si riuscisse. Ma più in là, come l'onorevole Sormani-Moretti vorrebbe, non pos-

sono essere tratte le mie parole. Diffatti s'è egli usato mai in nessuno Stato che le leggi di strade ferrate non dovessero riguardare se non una strada sola? Le principali leggi di questo genere non abbracciano invece tutta una rete? Ed una rete non comprende necessariamente più strade che vanno in diverse direzioni e seguono diverse linee? E queste diverse linee non sono intese necessariamente a favorire diversi interessi, e questi diversi interessi non sono necessariamente chiamati, invitati ad unirsi, a combinarsi in cotesto progetto di legge che li vantaggia tutti, o a combattersi e ad elidersi, se non li vantaggia del pari?

Io non ho memoria di una legge importante di strade ferrate, la quale più o meno non abbia prodotto questo effetto; di modo che, non avendone memoria ora, non poteva averne cognizione quattro anni fa; e non posso quindi aver dato alle mie osservazioni quel significato a cui l'onorevole Sormani-Moretti le ha tirate.

D'altra parte, è egli vero che nel presente progetto di legge, per grosso e voluminoso che egli appaia e sia manchi unità di concetto? Il concetto c'è in questo volume di legge, ed è il vincolo morale che lo lega. Che cosa è di fatti questo progetto, se non una rivista di tutte quante le leggi di strade ferrate che il Parlamento italiano ha pubblicate; una ricerca di quel che si deve fare, di quel che non si è riuscito a fare coi provvedimenti presi e a cui bisogna rimediare altrimenti? Esso è una riproduzione di quelle disposizioni di cotesta legge che mancano ancora di effetto. Vi par egli che questo non sia un vincolo? Io lo vedo e chiarissimo: è un vincolo di giustizia uguale, riparatrice per tutte quante le parti del regno; è un vincolo di equa considerazione per tutti quanti gli interessi gravissimi implicati negli affari di strade ferrate italiane. Non è un vincolo questo adatto a stringere insieme le diverse proposte, e dare ad esse una unità? Se si nega, non sapremmo più davvero ritrovare a quali indizi si riconosca l'unità d'un disegno di legge. O si cerca, nei progetti di leggi e ne' voti coi quali si deliberano una semplicità astratta? Un voto in questa Camera può essere per sua natura, in qualunque caso, altro che complessivo e sintetico?

È possibile di far altro nella Camera quando si vota una legge, quando si dà un voto politico, che equilibrare ragioni contro ragioni, sentimenti contro sentimenti, pregiudizi contro pregiudizi, interessi contro interessi, e dare il voto a quel sentimento, a quel pregiudizio, a quella ragione, a quell'interesse il quale prevale nell'animo di ciascuno? (Benissimo!)

Dopo avere risposto all'onorevole Gabelli ed all'onorevole Sormani-Moretti queste poche parole, io non credo necessario di entrare nell'esame della convenzione colle Romane. Non lo credo punto necessario perchè avvi a ripetere cose che già basta aver dette una sol volta e che sono state dette così bene

dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e dall'onorevole Nisco, non che dall'onorevole relatore speciale della Commissione.

Ormai tutte le obbiezioni particolari sono state dissipate, tutte le minute considerazioni, tutti i minuti calcoli dell'onorevole Gabelli sul prezzo della ghiaia e delle ferramente vecchie (*Si ride*) hanno perso valore.

L'esame che il mio onorevole amico ha fatto della convenzione colle Romane, l'esame dei suoi bilanci attivi e passivi è stato dimostrato non esatto dagli oratori che mi hanno preceduto; e d'altra parte, se anche tutte queste sue obbiezioni fossero state esatte, come non sono secondo il mio giudizio e quello della Commissione, il valore della convenzione colle Romane non si troverebbe sostanzialmente alterato; non si troverebbe sostanzialmente alterato per questa prima ragione che, se anche le censure dell'onorevole Gabelli stessero, il bilancio della società non ne sarebbe così spostato da non potersi trovare rimedio; ne scemerebbe solo quell'avanzo che è stato previsto durante dieci anni, dopo i quali principierebbe il rimborso del credito residuo del Governo.

Ma c'è una seconda ragione molto più grave. Davvero, noi non vediamo che il punto principale nell'esame della presente convenzione sia quello sopra il quale la maggior parte degli oratori ha fermato principalmente la sua attenzione.

Essi si sono soprattutto occupati di scoprire sottilmente se la società delle Romane possa, dopo questa convenzione, vivere sicuramente.

A noi certo pare grave questa considerazione; noi l'abbiamo fatta, ed abbiamo, dietro i più accurati calcoli, visto e rivisto, ed espresso il parere che la società delle Romane è, secondo ogni verosimiglianza, assicurata di vivere. Ma naturalmente questo è un giudizio che è dedotto da probabilità, e per ciò soggetto a più o meno incertezza, come ogni giudizio che si riferisce a qualunque avvenire.

Però non è questo il punto principale della questione. Il punto principale della questione è l'interesse dello Stato, non l'interesse della società. Lo peggioriamo, noi, o lo miglioriamo con questa convenzione? Qui è tutto. Ora può mettersi in dubbio che l'interesse dello Stato sia tutelato da questa convenzione meglio di quello che sarebbe se non si facesse?

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha già detto alcune cose in questo rispetto; io non ho bisogno di ripeterle, ma mi restringerò a una sola osservazione. Sono tre i casi possibili; ovvero, quando piaccia a qualcuno supporre ciò, la società delle Romane, lasciata a sè sola, continuerà a vivacchiare, come fa ora, e allora è il peggio, poichè nè si potrà torla di mezzo, nè si potrà ottenere che concorra a sviluppare il traffico nel paese, che fecondi le sorgenti di prosperità, le quali sono raccomandate alle sue mani, con quell'effi-

cacia ed alacrità e vigoria che da una società di strade ferrate si può aspettare. Avete bel dare al Governo la facoltà di abbassare le tariffe, ed insistere perchè la usi, quando una società non ha danaro nè modo per comperare un materiale mobile sufficiente; le merci che le tariffe scemate accalcassero nelle sue stazioni vi si sciuperebbero prima d'essere trasportate a tempo. Adunque la società delle Romane, mantenuta così come è, non sarebbe se non un ingombro dannoso. Lasciarla fallire! Il fallimento delle Romane, ne avete già sentite tante ragioni, sarebbe un pandemonio di processi, ed un carnevale di avvocati. (*ilarità*) Non è possibile immaginare il numero di querele, di controverse d'ogni genere che ne nascerebbero.

Secondo il nostro Codice di commercio spetta al tribunale il decidere il giorno in cui si debba retrotrarre il fallimento e riportare la cessazione dei pagamenti. Ora la società delle Romane è pur troppo *coutûmière du fait*; è abituata alla cessazione dei pagamenti, come Mitridate al veleno, da molti anni. Il fallimento potrebbe essere retrotratto fin prima del 1865, e vi sono creditori, portatori di azioni od obbligazioni di esso, che avrebbero interesse a tentarlo. Ma supponiamo che non vi riuscissero; certo, se non ad un tempo anteriore alla legge del 1865, ad un tempo anteriore alla convenzione del 1866, il fallimento delle Romane potrà essere retrotratto senza dubbio.

Questa convenzione fu fatta appunto, fra altre ragioni, per mettere la società delle Romane in grado di pagare gli arretrati dei tagliandi delle obbligazioni.

Ora, se all'una o all'altra di queste date il fallimento si dovesse retrotrarre, ed all'una o all'altra sarebbe retrotratto di certo, vi è un articolo dello stesso Codice di commercio, il 535, il quale dichiara che tutti gli atti del fallito, per i quali questi avesse o alienata o vincolata la sua proprietà in qualsiasi modo, riuscirebbero nulli e di nessun valore.

L'ipoteca dello Stato, sulla quale ha fatto tanto fondamento l'onorevole Gabelli, andrebbe tutta in fumo, ed entrerebbero a far parte delle sostanze di codesta fallita le strade da Ancona a Bologna e la ligure. Così si vuol provvedere all'interesse dell'erario pubblico? Nè basta: e avanti a quali tribunali dovrebbe provvedersi alla liquidazione del fallimento? Avanti ai nostri, a romani, a francesi; poichè a chi importa che fossero gli uni, a chi gli altri, e nessuno manca di ragioni o di pretesti. E durante tutto il tempo, la società non avrebbe altra amministrazione se non quella che si può aspettare e sperare dai sindaci di un fallimento. E il Governo avrebbe legate o fortemente impedito le mani, e andrebbe infine a rischio, per una via o per l'altra, di perdere tutto il suo credito, o almeno di non ricuperarne una parte se non dopo molti anni colle infinite spese.

Se non volete crederlo a noi, chiedetelo a qualcuno degli egregi avvocati che sono in questa Camera, e

mettiamo che qualunque di loro vi risponderrebbe di essere capace egli solo a non far venire nessuno a capo di nulla in trent'anni.

Una voce. Per tirarla in lungo!

BONGHI, *relatore.* Ora vi par bene di cadere in questo vespaio, di gettare il Governo in un tale ginepraio?

Vi può egli parere utile, possibile, opportuno?

Poichè dunque nè il primo nè il secondo partito è possibile, non resta che il terzo, ed è la convenzione che vi proponiamo di votare.

Ha essa qualche danno, qualche magagna in sè?

Non è che semplicemente questo il suo concetto:

Un privato il quale ha troppi debiti per potere colla rendita sua annuale pagare gl'interessi e il capitale di questi debiti, si risolve a vender parte della sua sostanza per pagare la principal parte dei suoi debitori e rimanere con tanta rendita quanta gli basti a pagare gl'interessi e l'ammortamento del rimanente suo debito; ecco tutta la convenzione.

Che cosa ci perde lo Stato? Ma lo Stato non dà nulla per nulla, resta col suo credito nella posizione in cui sta avanti a un debitore che fa diventare solvibile verso di sè e verso gli altri col comperarsi una parte della sua sostanza. Lo Stato, di fatti, non sborsa alle Romane se non il prezzo di un acquisto d'una parte del loro, ed inoltre liquida e paga ciò che loro deve o per vecchie o per nuove contestazioni. Lo Stato non paga altro nè aiuta altrimenti.

Ed in compenso rientra nel possesso certo di una strada fecondissima di avvenire, la ligure; e fornisce quella d'una testa e d'uno sbocco che le mancava, poichè la porta sino a Firenze invece di farla fermare a Massa. E non solo questo; il Governo aveva promesso alla società delle Romane 36 milioni nel 1865 di sussidio per la costruzione della ligure. Cotesti 36 milioni la società delle Romane ora li perde; ecco tutto.

Ma noi veniamo in aiuto degli azionisti delle Romane, dice il Gabelli, e lo Stato non deve aver cuore. Si rassicuri l'onorevole Gabelli, perchè gli azionisti delle Romane sono per ora rovinati del pari colla convenzione o senza; e poichè egli crede che neanche alla presente convenzione la società sopravvive, sono in ogni caso, secondo lui, rovinati per me. Egli che ama le immagini lugubri di cadaveri mangiati dai vivi, può pascere questa sua tetra fantasia sugli azionisti delle Romane, raffigurandoli, come sono e saranno, mangiati dai portatori delle obbligazioni e dallo Stato. (*ilarità*)

Questi azionisti delle Romane, diffatti, che cosa ottengono dalla presente convenzione? Non ottengono che le speranze di poter essere in parte riprincipiati a pagare degl'interessi delle loro azioni, di qui a dieci anni, quando al Governo si sarà anche principiato a pagare il credito suo sull'eccedenza del prodotto netto! Ma se ciò non riuscisse, il Governo serba intatto tutto

il credito suo, e si guarentisce nell'intervallo col rimanente delle obbligazioni delle Romane non anche vendute, dove gli azionisti non potrebbero aspettarsi a ricuperare nulla, affatto nulla, e non ne verrà guarentigia di nulla.

Diffatti, in compagnia di chi il Governo acconsente ad accompagnarsi e stare? Ogni altro creditore della società è certamente pagato; son levati di mezzo tutti quegli i quali avrebbero interesse a complicare la liquidazione del fallimento così da farlo durare, come dicevo, trent'anni. E con chi resta? Con quelli con cui non potrebbe non restare. Poichè intanto, dal 1871 in poi, prende annualmente gl'interessi del suo credito insieme coi portatori delle azioni garantite da esso e dalle obbligazioni; e nessun altro fa parte all'entrata della società, poichè quello che soverchia questa durante i dieci anni deve essere addetto a migliorare le strade e il loro esercizio. Agli azionisti quindi la convenzione non dà se non una lontana speranza: e se non riesce, non son frodati d'ogni speranza se non essi soli?

Che cosa resta dunque di cotesta società delle Romane fino a che non è fatta la liquidazione intera dei suoi debiti, e sino al giorno in cui lo Stato non possa pagarsi del suo credito? Non resta altro che un'amministrazione la quale, col concorso del Governo e sotto il sindacato strettissimo, amministra la sostanza sociale.

Gli azionisti delle Romane sono messi in aspettativa: se le loro azioni potranno rivivere, rivivranno; se nol potranno, il Governo resta col suo credito intatto come ora; resta in grado di rimborsarsene sicuramente e tranquillamente, possibilità che oggi non ha certamente.

Dunque, a questa convenzione, secondo noi, non si può fare nessuna fondata obbiezione; ed a noi pare che fu molto opportunamente e saviamente proposta e pensata. Di che è prova ulteriore che essa si surroga ad una combinazione alla quale la società delle Romane era venuta da sè con privati speculatori; combinazione alla quale il Governo non ha surrogato se stesso, se non perchè crede, ed a ragione, che esso non possa lasciare scomporre dalle singole società di strade ferrate quell'assetto di gruppi che ha fatto colla legge del 1865 e che spetta ad esso solo di mantenere inalterato o di mutare.

Vogliamo sperare dunque che queste poche ragioni, aggiunte alle molte che sono state dette nella discussione, vogliano persuadere la Camera ad accettare la convenzione colla società delle Romane.

Di me non dirò che una sola parola in risposta a quelli che hanno creduto di mettermi in contraddizione, citando un mio discorso di quattro anni fa. Li pregherò soltanto di persuadersi da sè che solo il dire la stessa cosa in circostanze diverse è un contraddirsi davvero. I discorsi devono scaturire dalle vere e

vive situazioni delle cose. Se voi riponete davanti a me la situazione del 1865, io vi rifarò lo stesso discorso di quell'anno; ma oggi che per le deliberazioni appunto prese allora ogni cosa è mutata, volete che io parli come allora, e anche mi ricordi ciò che allora ho detto? Vi ripeto che non sono andato neanche a riguardarlo, e non mi resta che meravigliarmi, ringraziandoli insieme, di quelli che mi hanno fatto l'onore e la cortesia di leggerselo con tanta cura. (*ilarità generale*)

SORMANI-MORETTI. Domando di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Lo accenni.

SORMANI-MORETTI. L'onorevole Bonghi mi ha attribuito molte idee che io non ho espresse.

Io non so quale melodia immaginaria abbiano le mie parole modulato all'orecchio dell'onorevole Bonghi. Certo io non riconosco per mie la maggior parte delle opinioni che l'onorevole Bonghi volle attribuirmi per combattermi. Rimando quindi chi vuol fare giudizio delle mie idee, dietro quanto ne disse oggi l'onorevole Bonghi, all'anticipata risposta che gli ho fatto nel mio discorso.

PRESIDENTE. Darò lettura degli allegati dell'articolo 1 che sono le convenzioni stipulate tra il Governo e la società delle ferrovie Romane.

Comincio a rileggere l'articolo 1 del progetto di legge:

« È approvata la convenzione stipulata nel 30 settembre 1868 rettificata dall'atto addizionale del 7 luglio 1870 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 Aveuza a Carrara, e per l'acquisto per parte del Governo medesimo della linea di ferrovia da Firenze a Massa per Pistoia (Allegato 1). »

« Convenzione per la retrocessione al Governo per parte della società delle strade ferrate Romane della linea del litorale ligure da Massa alla frontiera francese verso Nizza e di quella da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca. »

(*Per gli articoli delle varie convenzioni che sono stati letti, ma non qui riprodotti, vedasi la relazione stampata al foglio 679 dei rendiconti.*)

PESCETTO. Domando la parola per una mozione d'ordine. Parmi che se si leggessero tutte quante le convenzioni che abbiamo sott'occhi...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Onorevole Pescetto, è mio dovere di leggere articolo per articolo tutta la convenzione perchè ogni deputato ha il diritto di proporre delle modificazioni, se lo crede, ad ogni articolo.

Quando però verranno articoli modificati dalla Commissione, mi fermerò e sottoporro alla Camera queste modificazioni; ma, ripeto, per porre la mia responsa-

bilità al coperto, intendo di leggere le convenzioni articolo per articolo.

PESCETTO. Io non mi oppongo certamente, dico soltanto che questo non si è mai fatto pel passato.

(*Continua la lettura degli articoli.*)

PRESIDENTE. « Art. 9. La presente convenzione dovrà essere approvata dall'adunanza generale degli azionisti prima di essere sottoposta al Parlamento.

« In qualunque tempo venga la medesima approvata per legge, gli effetti in quanto ai compensi reciprocamente dovuti ed alla liquidazione dei conti relativi dovranno partire dal 1° luglio 1868, e saranno ritenute da questo giorno cessate le sovvenzioni e devoluto al Governo il prodotto netto delle linee cedute, calcolando gli interessi sulle somme rispettivamente dovute alla ragione del 6 per cento.

« Il regio Governo pagherà la somma indicata di 35 milioni in rate annue di nove milioni ciascuna, comprensive tali rate degli interessi al 6 per cento sulla somma che resterà di mano in mano dovuta, e la restante parte in conto del capitale.

« La scadenza della prima rata viene stabilita al 31 dicembre dell'anno corrente, ovvero 15 giorni dopo la promulgazione della legge qualora la convenzione non avesse ricevuto entro l'accennata epoca la definitiva sanzione del potere legislativo. Le altre rate saranno pagate per metà al 30 giugno e per metà al 31 dicembre d'ogni anno, a cominciare dall'anno 1869 fino all'ultima, che sarà formata col residuo capitale dovuto e relativi interessi.

« I 10 milioni di cui all'articolo 4 saranno pagati per una metà assieme alla prima rata suddetta dei 35 milioni e per l'altra metà entro l'anno 1869 insieme ai relativi interessi.

« I pagamenti, dietro regolare mandato della società in capo a ciascun creditore entro i limiti della somma segnata nell'elenco da formarsi a mente dell'articolo 6, saranno fatti dalle casse dello Stato per ritirare le relative quietanze. »

Qui la Commissione proponeva che al 3°, 4° e 5° paragrafo di quest'articolo si sostituissero i seguenti:

« La suindicata somma di 35 milioni sarà pagata dal Governo, in quanto ai nove milioni 15 giorni dopo la promulgazione della legge d'approvazione della presente convenzione, e in quanto agli altri ventisei milioni in tante rate semestrali di quattro milioni e mezzo ciascuna a cominciare dal 31 dicembre 1870.

« Con le suddette rate s'intenderanno soddisfatti gli interessi al 6 per cento sulla somma che resterà di mano in mano dovuta alla società, e la rimanente parte delle rate medesime andrà in diminuzione della somma capitale. L'ultima rata si comporrà del residuo capitale e dei relativi interessi.

« I dieci milioni di cui all'articolo 4 saranno pagati per una metà assieme ai nove milioni, prima rata dei

suddetti trentacinque milioni, per l'altra metà prima che termini l'anno 1871, unitamente ai relativi interessi. »

Ora la Commissione propone la seguente formola di un nuovo comma da aggiungersi, che sarebbe il seguente:

« Gli stabilimenti di credito che stipularono la convenzione del 6 marzo 1869 colla società delle ferrovie romane dovranno accettare le scadenze corrispondenti ai pagamenti rateali previsti nell'allegato n° 16. »

Verrebbe poi l'ultimo comma dell'articolo stesso che suona così:

« I pagamenti, dietro regolare mandato della società in capo a ciascun creditore entro i limiti della somma segnata nell'elenco da formarsi a mente dell'articolo 6, saranno fatti dalle casse dello Stato per ritirare le relative quietanze. »

Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io accetto il comma proposto dalla Commissione, e faccio rilevare alla Camera ed all'onorevole presidente che qui si tratta semplicemente d'una formalità sulla rateazione dei pagamenti. Siccome la convenzione viene approvata più tardi, così si deve mettere la differenza della rateazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 9, come è stato modificato dalla Commissione, col nuovo comma che ha or ora presentato.

(La Camera approva.)

« Art. 11. Il Governo consente a lasciare vivo il suo credito per i Buoni del Tesoro per quella somma che risulterà dopo dedotto dal credito attuale quanto verrà liquidato a favore della società, secondo è stabilito agli articoli 4 e 5, ed a portare in aumento del capitale l'interesse dei medesimi per gli anni 1868, 1869, 1870 e 1871.

« Il prodotto netto dell'esercizio, in un colle sovvenzioni governative, e col canone pagato dalla società delle ferrovie meridionali per la cessione della linea Bologna-Ancona, saranno applicati:

« 1° Al pagamento degli interessi ed all'ammortamento dei titoli garantiti dal Governo;

« 2° Al pagamento degli interessi ed all'ammortizzazione delle obbligazioni comuni non garantite dal Governo.

« Alla fine dell'anno 1871, estinto il debito verso i costruttori della linea Orvieto-Orte, incomincerà il pagamento regolare sulla rendita annua da farsi al Governo degli interessi pel suo credito in Buoni del Tesoro.

« Il residuo attivo della società che rimanesse disponibile dopo pagati gli interessi del credito del Governo e soddisfatti come sopra gli interessi e l'ammortamento dei titoli garantiti dallo Stato e delle obbligazioni e degli altri titoli che hanno diritto a preferenza od a privilegio, spetterà per una metà al Governo in

conto del suo credito fino alla totale estinzione del medesimo e l'altra metà alla società. »

La Commissione propone che nel capoverso quinto di quest'articolo 11, che comincia colle parole: « Alla fine dell'anno 1871, ecc., » si cancellino le parole: « estinto il debito verso i costruttori della linea Orvieto-Orte. »

Il ministro accetta?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'accetto.

PRESIDENTE. E poi all'ultimo comma dello stesso articolo, la Commissione propone che si sopprimano le parole: « e degli altri titoli che hanno diritto a preferenza od a privilegio. »

Il Ministero accetta ugualmente la soppressione?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il Ministero accetta.

PRESIDENTE. Allora se non vi sono opposizioni si intenderà approvato l'articolo 11 colle variazioni accennate.

« Art. 13. La società delle strade ferrate romane tanto col prodotto netto dell'esercizio di tutte le sue reti, quanto con ogni altro mezzo di cui potrà disporre si obbliga a portare a termine i lavori della ferrovia da San Severino ad Avellino, seguendo nel caso quel nuovo tracciato più economico che sarà approvato, coll'impiego, se occorre, dei nuovi sistemi di trazione riconosciuti idonei per superare le forti pendenze ».

« Qualora il prodotto e gli altri mezzi di cui sopra non fossero sufficienti per assicurare il compimento della linea da San Severino ad Avellino per la fine del 1870, il Governo disporrà della somma per cui fu fatta riserva all'articolo 4, ovvero potrà anticipare in pagamento dei lavori la sovvenzione chilometrica afferente alla linea da Cancelli a San Severino ed ai tronchi che fossero successivamente aperti verso Avellino.

« Il Governo proseguirà la costruzione della ferrovia da Torrenieri a Grosseto, che dovrà essere terminata al più tardi entro il giugno 1870, ed il medesimo consente fin d'ora che siano aperti all'esercizio i diversi tronchi di mano in mano che saranno ultimati. »

La Commissione propone che alle parole: « della ferrovia da San Severino ad Avellino, ecc., » sino alla fine, siano surrogate le seguenti: « da San Severino per Solofra ad Avellino, seguendo quel tracciato che sarà approvato dal Governo. »

Il signor ministro accetta questa modificazione?

NICOTERA. Domando la parola.

PRESIDENTE. È meglio che il signor ministro dichiari prima se accetta o no.

NICOTERA. Permetta, onorevole ministro. Siccome dovrei chiedere una spiegazione all'onorevole relatore della Commissione, così la sua risposta potrebbe forse risolvere il dubbio, e nel caso egli non fosse d'accordo col relatore, o la risposta non mi soddisfacesse, io risponderei contemporaneamente. Prima di tutto rilevo una diversità tra la formola del presidente della Commissione e quella del relatore speciale. Il relatore della

Commissione ritorna le cose allo stato in cui erano prima; val quanto dire a quello in cui sono nella legge del 1865.

Il presidente della Commissione nella sua relazione generale lascia un dubbio; io lo pregherei quindi di chiarirlo. Ecco la sua formola: « da San Severino per Solofra ed Avellino, seguendo quel tracciato che sarà approvato dal Governo. » Intende egli con questo che rimanga inalterato il disposto della legge del 1865, oppure intende variarlo? Se egli intende che la linea debba essere quella decretata nella legge del 1865, cioè da San Severino, Solofra e valle del Serino, siamo perfettamente d'accordo. Osserverò solo che mi parrebbe meglio adottare la formola del relatore speciale. Se poi egli intende lasciare la latitudine al Governo di variare la linea, allora mi riservo di combatterlo. Aspetterò quindi il chiarimento.

BONGHI, relatore. Rispondo brevissimamente all'onorevole Nicotera.

Non c'è nessuna contraddizione tra la formola che egli ha letto nella legge e nella relazione speciale. Egli avrebbe avvertito che non c'è questa contraddizione, se avesse avvertito che nella relazione speciale non c'è nessuna formola. Nella relazione speciale è detto che si ritornava, rispetto alla ferrovia da San Severino ad Avellino, alla legge del 1865.

Ora l'onorevole Nicotera guardi la legge del 1865 e vi troverà che in essa non sono indicati che tre punti, San Severino, Solofra e Avellino, cosicchè nell'articolo di legge sono ristabiliti appunto i termini tali e quali erano nella legge del 1865.

D'altra parte, una volta la strada arrivata a Solofra, non può fare a meno di passare per quella valle del Serino che l'onorevole Nicotera ha nominata, ma che nella legge del 1865 non è nominata. Perciò, quando è detto che la strada deve andare da San Severino per Solofra ad Avellino, è detto implicitamente altresì che dovrà passare per Serino, perchè appunto vi passa il tracciato fatto in esecuzione della legge del 1865 e non potrebbe non passarvi. Il tracciato nuovo, intorno a cui si poteva dire *intra muros pugnatur et extra*, il tracciato nuovo lascia Solofra lontana circa due chilometri, se non isbaglio; quindi, se Solofra è rimessa come punto intermedio, è necessario che si seguiti il tracciato antico.

L'onorevole Nicotera potrebbe domandare: perchè avete detto che la società dovrà seguire quel qualunque tracciato che al Governo potrà piacere?

In ciò noi non abbiamo fatto che dare espressamente al potere esecutivo quella libertà che egli ha, anche senza che gli si dia.

Se l'onorevole Nicotera crede che ciò genera equivoco, se crede che questa libertà lasciata al potere esecutivo così esplicitamente possa generare un sospetto che si possa o si voglia per ciò solo abbandonare l'an-

tico tracciato, la Commissione non è punto contraria ad accettare la soppressione dell'intero paragrafo.

NICOTERA. Vorrei ora sentire l'onorevole ministro.

Accetta egli la soppressione della seconda parte della proposta, in guisa che la cosa rimanga intesa come l'ha spiegata l'onorevole Bonghi?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sembrami che, dal momento che abbiamo per questa linea indicato tre punti, sia chiaramente stabilito qual è il tracciato della medesima. Quindi la latitudine lasciata al Governo nel tracciato di dettaglio non può punto far mutare il tracciato generale. Perciò pregherei la Camera di lasciare questa facoltà al Governo. Indicati quei tre punti, sono soddisfatti gli interessi di quelle vallate, poichè il percorso della strada resta ben determinato.

Ora non vorrei fosse tolta nessuna di quelle latitudini e facoltà che agli uffici tecnici danno modo ed opportunità di trovare quelle combinazioni che rendono più facile la esecuzione e minore la spesa.

NICOTERA. Perdoni l'onorevole ministro, io credo che bisogna togliere, per quanto è possibile, gli equivoci. Spieghiamoci chiaro: se il Governo crede di mantenere la linea indicata dall'onorevole relatore, cioè San Severino, Solofra, Serino, Avellino, siamo perfettamente d'accordo; ma, se il Governo volesse lasciarsi la latitudine di variarla o modificarla, io credo che vale meglio discutere ora, anzichè lasciar la cosa indecisa. Dipende dunque tutto dalla dichiarazione del ministro; se egli crede di poter dare questa assicurazione che la linea non sarà variata, allora non discuteremo; se il signor ministro non crede di dare questa assicurazione, discuteremo e vedremo se la legge deve essere quale è reclamata dagli interessi generali della provincia.

LOVITO. (Della Commissione) La Commissione per mezzo dell'onorevole relatore, credo che abbia detto chiaramente, che noi non abbiamo inteso con la nostra proposta variare per nulla la legge del 1865.

La legge del 1865 indica 3 punti: San Severino, Solofra, Avellino; ora questo articolo 13 ha dato facoltà al Governo di scegliere un altro tracciato passando per Solofra. Che cosa significa questa facoltà? Se significa la facoltà di scegliere un tracciato, il quale non pregiudica questi 3 punti, è naturalmente una facoltà che il potere esecutivo ha sempre, di guisa che non porterebbe nessun pregiudizio alle linee stabilite ed agli studi fatti; se per avventura poi significasse un'altra cosa, come dice l'onorevole Nicotera, vale a dire se questa facoltà significasse l'abbandono di uno di questi tre punti, naturalmente nè la Commissione nè la Camera potrebbero consentirvi. In conclusione, se l'onorevole ministro, come ha detto l'onorevole relatore della Commissione, viene ad accettare la soppressione di queste parole relative alla facoltà del Governo, io credo che ciò non pregiudichi per nulla la

sua facoltà, perchè arrivati a Solofra, che è punto indiscutibile e del quale si è parlato nella legge del 1865, è evidente che potrà andare 100 metri più su o 100 metri più giù, senza derogare per nulla alla legge del 1865.

Voleva dire queste poche parole per togliere i dubbi che potesse avere l'onorevole ministro, e ad aderire anche alla soppressione di questo inciso.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La Camera comprenderà come sia impossibile a me ed alla Camera discutere un tracciato. E giacchè siamo su questo proposito pregherei, anche per abbreviare la discussione, di non voler anche in seguito far consimili proposte di tracciati, che io non posso accettare, essendo assolutamente incompetente a far qui delle dichiarazioni delle quali la mia coscienza non saprebbe rispondere.

Io quindi prego i signori deputati di non insistere su questo, ed accettino la dichiarazione che la ferrovia debba essere per San Severino, Solofra ed Avellino, perchè queste località sono quelle già stabilite nella legge; lasciamo lo stato delle cose come le abbiamo trovate.

NICOTERA. Accetto.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Desidero poi che al Governo sia riservata sempre quella latitudine naturale che ha il potere esecutivo nei servizi tecnici quando si tratta di eseguire un lavoro, e ciò lo credo tanto più necessario dopo la discussione che ha avuto luogo.

PRESIDENTE. L'onorevole Amabile ha presentato un emendamento a questo articolo, che sarebbe il seguente:

« ... portare a termine i lavori della ferrovia da San Severino ad Avellino, seguendo il tracciato che gli studi fatti hanno dimostrato più breve ed economico, senza trascurare Solofra, in osservanza della legge 14 maggio 1865. »

Ma non trova che la Commissione abbia già appagato il suo desiderio?

AMABILE. Sono dolente di non poter essere d'accordo coll'onorevole ministro e colla Commissione, dopo le spiegazioni che si sono date.

Se fosse rimasta la proposta della Commissione senza tutti quei commenti che si son voluti anche inserire in un capitolo speciale della relazione; se si fosse lasciata la questione dei tracciati del tutto impregiudicata, io ne sarei rimasto contento; ma dopo le dichiarazioni che si sono fatte, io debbo intrattenere un poco la Camera e svolgere la mia proposta.

È una questione di tracciato, e però una questione ardente, che dev'essere esaminata con un po' di pacatezza, se non si vogliono sovraccitare i malumori i quali sono già di troppo eccitati.

Ricorderò alla Camera che di questa linea, cominciata fin dal 1861, non sono stati aperti all'esercizio che cinque soli chilometri (lo notino quei deputati di altre provincie i quali credono essere noi sempre

troppo queruli, senza motivo), cinque chilometri in dieci anni, mezzo chilometro per anno; e ciò mentre la più squallida miseria colpiva quelle popolazioni, per essere stato deviato da loro il ricco e secolare commercio delle Puglie, coll'apertura della ferrovia Napoli-Benevento-Foggia. Il Governo stesso vide che questo stato di cose era intollerabile. Dietro l'iniziativa del suo rappresentante, il prefetto, mandò ingegneri sul luogo, spese una bella somma, ed ebbe, credo, una ventina di fascicoli di studi, pei quali si potè permettere a quelle popolazioni che la tanto sospirata linea avrebbe potuto compiersi presto, in due anni.

Ora, dopo che il ministro Cantelli, il ministro Pasini, il ministro Mordini, non hanno per due anni visto difficoltà nel poter conciliare la legge del 14 maggio 1865 cogli interessi di quelle popolazioni ed anche dell'erario, io non so come si possa ancora o lasciare la questione in sospenso o risolverla a rovescio, massime avendo sotto gli occhi il rapporto del Consiglio dei lavori pubblici, che io debbo ringraziare la Commissione di aver presentato alla Camera.

Noi possiamo risolverla finalmente questa questione, e risolverla come deve essere risolta.

Il rapporto del Consiglio dei lavori pubblici definisce nettamente fra' diversi tracciati quale sia il preferibile. Io prego la Camera di guardarne le conclusioni. Il Consiglio, vi si legge, è di voto « che dei progetti onde è stato discusso sia preferibile quello della linea condotta pel colle di Ospedale, segnato chermisi, ecc.; imperocchè, mentre è costituito in condizioni tecniche abbastanza soddisfacenti, esso è di tutti il più economico. »

E volendo sapere di quanto sia più economico, ed in che consistano le soddisfacenti condizioni di questo progetto, si potrà leggere ciò che se ne dice alla pagina precedente:

« Considerando che il tracciato pel colle di Ospedale, ecc., di cui la lunghezza, ecc., con pendenze del 20 per mille, è minore di chilometri 5500 della linea primitiva, e che in esso sono da aprirsi tre gallerie della lunghezza complessiva di chilometri 2451, di cui la maggiore è quella di Contrada, lunga metri 1600, e quindi più breve di metri 643 (vi è qui un errore tipografico) della galleria di Turci, e che la spesa computata ascende a lire 5,442,000, inferiore di lire 1,228,000, ecc. a quella calcolata per la linea di Turci, e conseguentemente prevale questa variante alla linea primitiva ed alle altre di cui si è discusso, ecc.

« Ma però (e voglio qui citare l'unica obiezione che il Consiglio dei lavori pubblici ha potuto fare a questo tracciato), ma però la medesima sarebbe pregiudicevole ai Solofrani ed alle popolazioni di Serino, alle quali più non converrebbe di profittare della ferrovia di cui trattasi pel loro commercio con Napoli, potendo con minore spesa ed incomodo far trasportare i loro prodotti industriali alla stazione di San Severino. »

Io impugno assolutamente quest'obbiezione; se essa fosse in fatto vera, io mi sarei ben guardato di fare la proposta che ebbi l'onore di presentare alla Camera.

Io non so perchè il Consiglio dei lavori pubblici abbia voluto dire che Solofra non potrebbe fruire di questa linea e del nuovo tracciato; mentre dai disegni e dall'insieme del rapporto stesso del Consiglio si può rilevare che Solofra dista due o tre chilometri dal tracciato nuovo e la via è già fatta. Ora, una stazione a due o tre chilometri di distanza dall'abitato io non credo che sia una cosa strana nel servizio ferroviario, credo che si veda comunemente, ed è perciò che mantenendo un accesso a Solofra credo si accordi perfettamente la legge 14 maggio 1865 col nuovo tracciato.

Io accetto precisamente che Solofra deve essere toccata dalla ferrovia, che deve fruire di questa ferrovia; ma al di là di Solofra la legge non dice altro. Non posso quindi ammettervi dei sottintesi che nessuno ha diritto di ammettere. E se è certo che noi possiamo avere una linea la quale è di 5 chilometri e mezzo più breve e può completarsi in due anni, e non in cinque o sei come l'antico tracciato; se è vero che essa è più economica di oltre un milione e si accorda colla legge del 1865, io non comprendo perchè non dobbiamo accettarla.

SALARIS. (*Della Commissione*) L'esercizio costa 300 mila lire di più all'anno.

AMABILE. Dimostrerò all'onorevole Salaris che l'esercizio non costa così come egli dice.

A fronte di questi fatti emergenti dal rapporto, cosa fa la Commissione? Essa non si ferma alle conclusioni, non si ferma al tracciato giudicato preferibile; ma va spigolando intorno a tutti gli altri tracciati e si trattiene persino sulla convenienza o meno del sistema Fell e dei nuovi sistemi di trazione.

Ma in verità, quando sappiamo che il tracciato giudicato preferibile ha penlenze del venti per mille, io non comprendo perchè la Commissione ha voluto preoccupare la Camera, impennandosi contro la nessuna convenienza dello esperimento dei nuovi sistemi di trazione.

Basta essere andati fino a Pracchia per sapere che col 20 per mille non ci è bisogno nè del sistema Fell, nè del sistema Agudio, e le spese di esercizio non sono quelle che si temono.

La Commissione inoltre ha portata la differenza tra l'antico ed il nuovo tracciato a tre soli chilometri e frazioni, ed a sole lire 654,000, mentre il rapporto la eleva a cinque chilometri e mezzo ed a lire 1,200,000. E ciò perchè essa ha voluto tener presente l'ipotesi della linea con una stazione ad Avellino, più un prolungamento ed una seconda stazione ad Atripalda. Ma potevate prolungare a dirittura la linea fino a Benevento, ed allora avreste trovata una differenza in peggio di molti milioni e molti chilometri. Come mai voi, tenervi della legge del 1865, avete dimenticato che que-

sta legge vuole la linea fino ad Avellino, e non già fino ad Atripalda? Arrivando fino ad Avellino, come vuole la legge, vi sareste trovati con cinque chilometri e mezzo di meno, e con una spesa pure di oltre un milione di meno.

La Commissione ha presentata ancora l'obbiezione d'una rete stradale già iniziata dalla provincia, in rapporto con questa linea ferroviaria, ed ha dichiarato che era un'indegnità l'abbandonare una linea *appaltata, e già in più parte eseguita*.

In verità io non comprendo come si possano dire queste cose in presenza del rapporto del Consiglio dei lavori pubblici che abbiamo sott'occhio.

Il rapporto del Consiglio dei lavori pubblici dice:

« Considerando che a tutti i tracciati di recente fatti studiare per commissione del Ministero, fra i punti estremi della linea ferroviaria in discorso, è comune il tratto lungo chilometri 13,366 del tronco già approvato fra San Severino e Solofra, ove appunto si eseguì la maggior parte degli anzi accennati lavori, e quindi a poche centinaia di migliaia di lire si ridurrebbe lo scapito per l'abbandono dei lavori eseguiti, e la retrocessione dei terreni espropriati fra l'indicato chilometro ed il comune di Solofra. »

Ora, se questi terreni già espropriati si fanno servire ad una via di accesso a Solofra, io vedo risolte così tutte le questioni; ma ad ogni modo non vedo come si possa dire che si abbandona una linea i cui lavori sono nella più parte eseguiti.

Quanto poi alla rete stradale, quest'assertiva farà ridere nella provincia di Avellino. La Commissione non ha certo avuto alcun documento ufficiale, da cui abbia potuto rilevare positivamente strade..

Una voce dal banco della Commissione. Anche troppi!

AMABILE. in comunicazione colla linea ferroviaria. Avrà avuto documenti venuti dalle parti interessate: ma, se avesse consultati documenti attendibili, avrebbe viste molte ma molte belle cose, ed avrebbe trovato poi che in questo punto, oltre alla linea di Banzano, istituita con tutt'altro intendimento, non sono state ordinate che insignificanti rettifiche delle vecchie strade.

La Commissione, non contenta di ciò, ha voluto pure far le sue considerazioni sulla convenienza delle relazioni commerciali tra Avellino, Serino e Solofra; ha voluto indicare quali sieno i veri bisogni di Avellino, quali i suoi veri interessi.

Signori, Avellino non ha bisogno di consigli, ma di aiuti, e di solleciti aiuti, giacchè la miseria vi cresce di giorno in giorno. Chi sa che significhi il commercio colle Puglie, perduto per quella città, può capire qual danno questa città abbia dovuto soffrire.

Ma soprattutto mi duole immensamente il vedere così rimpicciolito il concetto della ferrovia di Avellino.

Mi si sollevò l'animo vedendo nella relazione gene-

rale, a pagina 13, affermate « le comunicazioni, le relazioni e commerci delle popolazioni dell'Italia alta e centrale ad oriente dell'Appennino con quelle dell'Italia bassa ad occidente, quando la strada che deve giungere ad Avellino sia protratta fino a Benevento per una agevolissima valle, e Salerno sia allacciata per brevissimo tratto a San Severino, e da Eboli si corra o lungo le coste tirrene a Reggio, o per Potenza alla foce del Basento. » Da queste parole, che hanno un fondamento legale nella legge del 1865, io vidi con piacere che c'era qualcuno nella Commissione che non si era fatto assordare dai pettegolezzi locali e dalle sollecitazioni delle parti interessate, qualcuno che aveva saputo afferrare il giusto concetto della linea di Avellino. Ma la mia contentezza fu di breve durata, avendo all'indomani, nella relazione speciale, viste considerazioni di un ordine tutto diverso, le questioni fatte piccole, fatte meschine; mi è parso di vedervi l'influenza delle sollecitazioni di ogni specie.

Dal banco della Commissione. Oh! questo non si può dire, nè credere!

AMABILE. Mi duole il dirlo, in non so come la stessa Commissione ha potuto sottoscrivere parole e concetti così diversi, quelli della relazione generale e quelli della relazione speciale; in ciascuna di esse la linea di Avellino è considerata ben diversamente.

BONGHI, relatore. Domando la parola.

AMABILE. Io non intendo di offendere nessuno, solamente voglio dire che non capisco come si possa sottoscrivere in un punto una cosa, in un punto un'altra. Me lo spiego soltanto con ciò che deve accadere nei progetti *omnibus* che io deploro profondamente, perchè si dividono le parti, ognuno studia la sua, e tutti poi la sottoscrivono, senza molta maturità di giudizio; non potrei spiegarmi altrimenti questa profonda differenza di concetti.

Ora non mi estenderò per giustificare la mia proposta, la quale credo che sia precisamente d'accordo colla legge del 1865.

Del resto, di questa legge io fo una condizione *sine qua non*. Se Solofra non può godere del tracciato più breve ed economico, tanto meglio per i miei avversari; di questo tracciato non si farà nulla. E frattanto, nel timore di provocare l'impazienza della Camera, io finisco, pregandola di meditare bene la decisione che prenderà.

La Commissione si appella alla necessità di conservare il prestigio del Parlamento e del Governo. Ebbene io, in nome appunto di questo prestigio, vi prego di non accettare ciò che la Commissione vi propone. Se l'accettate, ecco ciò che dovranno dire le popolazioni:

« Vivaddio, abbiamo un Parlamento in cui si è scoperto che c'è presso noi una rete stradale in comunicazione colla linea ferroviaria, e che di più questa linea è fra quelle già appaltate e nella più parte ese-

guite! Abbiamo un Governo il quale non si era accorto niente affatto di questo paradiso, e per due anni ha mandato ingegneri ed ha speso una bella somma di danaro per vedere di trarci invece dall'inferno. Meno male che non se n'ha lavate le mani come Pilato; ma perchè non ha sostenuto con forza il risultato di tanti studi fatti? Perchè non si è venuto ad un accordo, mentre tutti hanno detto di volere la legge del 1865? Chi ha negato mai a Solofra una stazione ed il godimento della linea ferroviaria? E intanto si abbandona un tracciato più breve e di una grande convenienza erariale, mentre ha 5 chilometri e mezzo di meno, e però un'economia di 70, 80 mila lire per minore garanzia chilometrica, certa, sicura, più sicura di tutte le vedute visionarie di maggiori entrate!

« La via studiata si è veramente trovata più breve, da potersi ultimare in due anni, si è trovata più economica, da potersi ultimare con minore spesa, e noi di far presto abbiamo troppo bisogno, come la società di economie ha bisogno anche maggiore. Ma ciò non importa, e, se la società fa altre soste, come finora ne ha fatte tante, non importa! Abbiamo un Governo ed un Parlamento che, d'accordo, dicono di volere le economie fino all'osso, sapendo bene che le economie debbono pure spiacere a qualcheduno, e mentre trovano da poter fare un'economia sicura di 70 od 80 mila lire all'anno, vi rinunziano, perchè essa non fa comodo a certuni, e, invece delle economie fino all'osso, ci mandano gli aggravii e le imposte fino all'osso! »

Signori, se voi credete che questo salvi il prestigio del Governo e del Parlamento, io ne lascio la responsabilità a voi; per me l'ho già declinata e la declino intieramente.

Non mi resta che farvi ora una preghiera per un fatto puramente personale. Non crediate che ciò che ho detto l'abbia detto per acquistare popolarità. A chi mi conosce questa mia dichiarazione sarà, spero, superflua; a chi non mi conosce dirò che sono alla vigilia di escire da questo Parlamento per non tornarci più; in conseguenza, per lo meno, della popolarità non saprei che farmi. Il mio collegio è diviso in due parti sulla questione che ho avuto il dolore di dover trattare, e quantunque io mi sia fatto un debito di tentare la conciliazione degli interessi e degli animi, so pur troppo che non vi riescirò, e che rimarrò profondamente invisato ad una delle due parti. In tale condizione io non credo nè delicato, nè bello, nè vero il rappresentare questo collegio; io dovrò ritirarmi.

Accogliete dunque i saluti di un morituro, e uditene le ultime parole.

Giacchè doglianze e rancori profondi dovranno rimanere presso quelle popolazioni, qualunque sia per essere la vostra deliberazione, fate che questa s'ispiri ad interessi d'ordine superiore, all'interesse dello Stato; così finiranno più presto i rancori, così sarà ridonata

più presto la pace a quelle popolazioni, giacchè i più ragionevoli non potranno non chinare il capo innanzi ad una deliberazione ispirata agli interessi generali dello Stato. (Bravo! Benissimo! *a destra e al centro*)

CICARELLI. Signor presidente, avevo domandato la parola...

PRESIDENTE. Su questo emendamento è iscritto prima l'onorevole Lovito.

LOVITO. Le parole dell'onorevole Amabile, amico mio personale, hanno in me prodotto un immenso dolore, ed io lo prego a voler ritirare quanto ha detto riguardo alla sua dimissione per non seguire esempi che io non giudico, ma che la Camera non ha approvato. Ma le stesse ultime parole dell'onorevole Amabile riguardo alla divisione degli elettori suoi, spiegano l'*impennamento* dell'onorevole Amabile. Ripeterò la parola che egli ha testè pronunciata a carico della Commissione, e che in altro caso io mi sarei ben guardato dal pronunziare.

Vi è ancora una cosa che mi è dispiaciuta nel discorso dell'onorevole Amabile, ed è l'aver egli potuto solamente pensare un momento che la Commissione fosse suscettibile di subire delle pressioni e delle influenze.

Pur troppo delle pressioni le vennero fatte per questa come per le altre linee; ma il carattere dei singoli componenti la Commissione, oso dirlo senza presunzione, è superiore ad ogni sospetto di questo genere.

Detto questo, io non seguirò l'onorevole Amabile nell'ordine d'idee in cui egli è entrato; e solo a rettifica di talune cose leggerò un considerando del voto del Consiglio superiore del Ministero dei lavori pubblici.

AMABILE. Legga la conclusione.

LOVITO. « Considerando che, adottando l'anzidetta variante, l'accorciamento di via, relativamente al primitivo progetto, si ridurrebbe a chilometri 3,178, il risparmio di spesa a lire 654,982 31, secondo i computi fatti, ecc. »

Vede bene l'onorevole Amabile che non è stata la Commissione, sì bene un corpo altamente rispettabile, ed al cui voto egli stesso si appella, è stato il Consiglio superiore che, riducendo il paragone a due linee possibili, perchè delle impossibilità non era il caso parlare, ha stabilito questa differenza di chilometri e di spesa.

E poichè è piaciuto all'onorevole Amabile di citare un passo del voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la Camera mi concederà che io ne legga un altro.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, come la Camera sa, non è che un corpo consultivo, e da un corpo consultivo si debbono aspettare le risposte secondo le domande che gli si fanno.

Quando adunque a questo Consiglio si domandava non già quale è la linea preferibile assolutamente, ma

qual'è quella che si presenta col solo carattere di una spesa minore, era naturale che esso rispondesse: se volete la spesa minore, eseguite questa linea. Per modo che le risposte del Consiglio superiore sono perfettamente logiche e rispettabili quando esse si tengono nei termini delle dimande; ma esse nulla tolgono e nulla aggiungono agli argomenti della Commissione.

Ora leggerò un periodo relativo al tracciato che s'intenderebbe sostituire con altro sotto la formola della facoltà data al Governo.

« Considerando che la linea pel Colle di Turci » (stabilita sino dal 1862, su cui si lavora, e per cui fu fatta la convenzione e la legge del 14 maggio 1865), « considerando che la linea pel Colle di Turci, di cui il progetto venne approvato dal Ministero e sulla quale sonosi già eseguiti molti importanti lavori, » non siamo noi che lo diciamo, « per la somma di circa 5 milioni di lire nel tronco fra San Severino e Solofra, avendo la massima pendenza del 15 per mille, ed essendo profittevole all'industriosa popolazione di Solofra ed a quella di Serino, se non prevalessero gravi motivi che obbligano a trovare modo di ridurre notevolmente la spesa che venne computata per la sua costruzione, sarebbe da preferirsi a tutte le altre di cui ora sonosi presentati i progetti di massima, sebbene sia la più lunga, anche per ciò che coi lavori intrapresi ed eseguiti, come poc'anzi si è detto, si è data formale assicurazione alle menzionate popolazioni che la ferrovia realmente sarebbesi aperta secondo la linea prestabilita dal Governo. »

Vede bene l'onorevole Amabile che noi non ci lasciamo influenzare da nessuna considerazione particolare, ma si tratta del parere d'un corpo indipendente.

AMABILE. Legga le conclusioni.

LOVITO. Ora dirò due parole sull'emendamento dell'onorevole Amabile, il quale credo bene di far intendere nuovamente alla Camera.

L'emendamento è questo:

« ... portare a termine i lavori della ferrovia da San Severino ad Avellino, seguendo il tracciato che gli studi fatti hanno dimostrato più breve ed economico, senza trascurare Solofra, in osservanza della legge 14 maggio 1865. »

L'emendamento dell'onorevole Amabile, sotto una forma modesta, presenta una questione di tracciato sulla quale io mi affretto a dichiarare che la Camera è assolutamente incompetente.

Dico di più che la scelta di questo tracciato, secondo l'onorevole Amabile, sarebbe vincolata unicamente alla brevità del percorso ed all'economia della spesa.

Io credo che colui che ha il diritto di scegliere un tracciato, che è il potere esecutivo, non si debba ispirare a considerazioni di un gretto computista; poichè sarebbe un gretto computista quel ministro dei lavori pubblici il quale, nel fare la scelta di un tracciato, non badasse ad altro che alla tenuità della spesa ed al

percorso chilometrico, tanto più quando questi due estremi si riducono alla maggiore spesa di 600,000 lire, e la maggiore lunghezza a 3 chilometri soli.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, ne sono sicure, si ispirerà a ben altre considerazioni. Egli nei computi suoi non dimenticherà il dato dei centri di popolazione che s'incontrano, del prodotto chilometrico maggiore che deriva dal condurre più per una che per un'altra linea una ferrovia, e le conseguenti garanzie chilometriche.

E tutte queste considerazioni, o signori, stanno quando si tratti di una linea nuova che ora si vota e che domani s'incomincerà a costruire. Ma è forse un nuovo tracciato quello di cui si parla, o si viene a dare al Governo una facoltà che non possiede di già? Niente affatto. Questa è una linea la quale è stata concessuta, come l'onorevole Amabile sa, fin dal 1862 all'impresa Fiocca e De Rosa, e sopra studi e tracciati approvati si fecero importantissimi lavori, e dopo la legge del 1865 la società delle Romane li continuò come poteva, di guisa che, non solamente il Governo non potrebbe variarla in vista della spesa minore, o del più breve percorso, ma sarebbe obbligato a fare di più, vale a dire a non tener conto nè delle promesse anteriori, nè degli interessi stabiliti intorno ad essa, nè delle deliberazioni del Consiglio provinciale che da otto anni furono sempre conformi, e che pur troppo ed in forma ufficiale unitamente a tante altre petizioni delle rappresentanze locali arrivarono alla Commissione vostra, e che hanno invocato continuamente la costruzione di questa linea San Severino-Solofra-Avellino.

Che cosa si vorrebbe ora di più? Si vorrebbe lasciare libertà al Governo di violare la legge del 1865.

Ora, nell'interesse del Governo, il quale sarà esonerato da tutte le molestie e da tutte le pressioni, ne resterà sepolto come fu sepolta la Commissione sotto il peso degli opuscoli e dei reclami e delle petizioni e delle contropetizioni, nell'interesse del Governo, io pregherei il Ministero ad accettare l'ultima proposta che ha avuto l'onore di fare il relatore della Commissione, che è quella relativa alla soppressione dell'inciso, soprattutto quando è intenzione concorde e della Commissione e del Governo che sia fatta rispettare la legge del 1865. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Prima di dar la parola ad altri oratori, leggerò la seguente redazione del primo alinea dell'articolo 13 proposta dall'onorevole Minervini:

« La società delle strade ferrate romane, tanto col prodotto netto dell'esercizio di tutte le sue reti, quanto con ogni altro mezzo di cui si potrà disporre, si obbliga a portare a termine i lavori della linea San Severino a Solofra e da Solofra ad Avellino, giusta la legge del 14 maggio 1865.

« Qualora il prodotto e gli altri mezzi di cui sopra non fossero sufficienti per assicurare il compimento

della linea San Severino-Solofra e da Solofra ad Avellino per la fine del 1870, il Governo, ecc., sino al seguito. »

Comunico questa proposta alla Commissione per il suo relativo parere.

La parola spetta all'onorevole Cicarelli.

CICARELLI. Signori, mi duole dover rispondere al mio onorevole amico Amabile per dirgli com'egli siasi messo in contraddizione colla legge del 1865, di cui invoca l'eseguimento. Mi duole più di ogni altra cosa che egli ne faccia una questione elettorale, mentre so benissimo come abbia pensato intorno a questo argomento, disapprovando ancora i moti di piazza della città di Avellino, quando precisamente con tali mezzi alcuni pochi di quell'illustre paese si mettevano in contraddizione con lui e col Consiglio comunale di Avellino.

Io dirò brevemente come siasi originata la questione in proposito.

La legge del 14 maggio 1865 non è che la ripetizione del decreto luogotenenziale del 18 febbraio 1861, onde fu decretata la linea della strada ferrata da Sanseverino per Solofra ad Avellino. In esecuzione di questo decreto si fecero gli studi da uno dei più valenti ingegneri di Napoli, egregio signor Mendia, i quali studi, con alcune modificazioni, vennero approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Governo; così nacque la denominazione di Serino, denominazione necessaria, siccome ha notato l'onorevole Bonghi, chè da Solofra non si può giungere in Avellino senza percorrere l'ubertosa contrada di Serino per mezzo della galleria del monte Turci.

Nel 1865 fu nuovamente discussa tale questione; si confermò tutto quanto erasi stabilito col decreto luogotenenziale del 1861. In seguito di che si dette opera a nuovi studi dall'onorevole ispettore Grandis, e vennero pure approvati dal Governo.

In quella, come nella precedente congiuntura, si parlò sempre della linea Sanseverino-Solofra-Serino-Avellino, nè cadde mai dubbio sulla facile esecuzione di essa, nè di potersi dare altra intelligenza alla legge del 1865.

Perchè nel 1868 seguirono moti di piazza in Avellino? Perchè s'indugiava a fare quella strada; perchè i voti del Consiglio comunale, del Consiglio provinciale e della Camera di commercio di Avellino erano rimasti inasauditi. Si riunì allora in Avellino un *meeting*, capitanato non so da chi; si cominciò a parlare di altra linea più breve e più economica; di qui il bisogno di altro tracciato, colla speranza d'aver la strada in otto giorni!

Indi seguì un lavoro, e, mi è grave doverlo dire, il prefetto d'allora si fece l'eco di questi moti di piazza, scrivendo al Ministero ed appoggiandoli sotto pretesto di sicurezza pubblica, e così vennero nuovi studi, sulla cui base fu stabilito il patto 13 della convenzione in

esame. Per effetto di questo patto si modificarono le leggi del 1861 e del 1865, e si venne proponendo un nuovo tracciato che alimentava le ingiuste speranze di coloro che avevano promosse sì strane pretese.

Io spero che non vi sia alcuno, il quale possa pensare che io non volessi la strada per Avellino. Ben altro desidero per una provincia cui sono legato per nascita e per tradizioni di famiglia; ogni vantaggio vorrei che fosse fatto ad Avellino, dove sono stato educato. Una città tanto illustre e patriottica merita considerazioni grandissime da parte del Governo e del Parlamento. Ma qui non è questione di nuocere ad Avellino, si bene di salvare gl'interessi di tre mandamenti di Solofra, cioè, di Serino ed Atripalda.

Sapete che pretendono alcuni Avellinesi? Che si muti l'antico tracciato in danno di tante popolazioni, e si conduca in maniera la strada, da far costruire la stazione nel centro della città di Avellino.

Per sostenere l'assunto della economia di spese e di abbreviazione di strada, l'onorevole Amabile si riporta al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma il significato di esso è assai diverso, siccome ha posto in sodo l'onorevole Lovito.

Signori, bisogna anche conoscere la genesi di questo parere. Il quesito che faceva il Ministero era il seguente: quale sia la linea più breve e meno dispendiosa. Il Consiglio superiore posò una triplice ipotesi. Disse che la linea che volevasi abbandonare era più lunga e costava 1,400,000 lire di più, ma i vantaggi che perdevano quelle popolazioni erano immensi. Disse che la linea Banzano-Ospedale-Avellino recasse il risparmio di 1,400,000 lire, ma si portava però una grave perturbazione agli interessi di molti paesi, segnatamente di Atripalda, città di molto commercio. Onde per rimuovere tanta iattura occorresse il prolungamento della linea e di costruire una seconda stazione. In tal modo revocandosi le riferite leggi del 1861 e 1865, tutta la economia sarebbesi ridotta a 600 mila lire!

La terza ipotesi sarebbe l'attuazione del sistema Fell, e così una via non buona per alcuno. Ecco la famosa economia! L'abbreviazione poi di pochi chilometri, che in queste materie non ha alcun valore, frusterebbe lo scopo economico delle strade ferrate, l'interesse della società assuntrice e delle popolazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Cicarelli, la prego di tenersi strettamente alla questione.

CICARELLI. Finisco. Dunque, facendo due stazioni, era necessità di fare altro computo in quanto alle spese di esercizio.

In effetti tali spese sono di grave momento, perchè le pendenze, o signori, sono del 25 per mille secondo il nuovo tracciato, del 15 per mille secondo l'antico tracciato.

Le osservazioni poste innanzi dall'onorevole Amabile potevano essere sollevate dalla società assuntrice,

invece questa accetta la linea antica, ed ha già deliberata la spesa bisognevole, giusta il bilancio, allegato alla relazione della nostra Giunta.

PRESIDENTE. Onorevole Cicarelli, la prego di venir al concreto della questione senza divagare; ella vede che la Camera è impaziente.

CICARELLI. Signor presidente, io sono nella questione, e m'incresce che ella creda diversamente.

PRESIDENTE. Onorevole Cicarelli, io la invito a venire alla questione; se no sarò obbligato a toglierle la parola.

CICARELLI. Avrei già finito se non vi fossero state queste interruzioni, le quali aprono sempre un varco a prolungare la discussione.

Dunque, io diceva, la società solamente poteva darsi della linea da me propugnata, ma accettandola, e rinunciando al patto 13 della convenzione, non vi può essere osservazione in contrario da parte di alcun altro.

Una questione di giustizia, riconosciuta dalla nostra Giunta, non può snaturarsi con tergiversazioni sottili.

Dopo questi fatti, io conchiudo, o signori, e domando se sia lecito di tornare da capo, e dire ad un tempo, io voglio l'esecuzione della legge del 1865, mentre coll'emendamento che ha presentato il mio onorevole amico Amabile si vuole tutto il contrario di quello stabilito con la legge del 1865.

Detto questo, io spero che la Camera non voglia fare una mutazione alla legge, ed alimentare ulteriormente passioni e speranze impossibili.

Alla base di questa legge, signori, quelle popolazioni hanno fatto gravi spese, hanno stabilito delle transazioni, e non sarebbe nè giusto nè onesto che venissero frustrate. Fondandosi sulla stabilità della legge non debbono perderne i vantaggi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Io non seguirò l'esempio dell'onorevole Amabile. Egli si è messo per una via scabrosa; ha creduto di vedere nella decisione della Commissione l'opera di pressioni; io invece rendo lode alla Commissione per essersi tenuta al disopra delle pressioni e per avere guardato la questione veramente dal lato dell'interesse generale.

L'onorevole Amabile crede che il prestigio del Parlamento sarebbe offeso, se si tenesse fermo alla legge del 1865; io credo invece che il prestigio del Parlamento ne discapiterebbe moltissimo, se si accettasse la proposta dell'onorevole Amabile.

Lascio tutte le considerazioni che sono state fatte fino a questo momento, e rivolgo una domanda all'onorevole Amabile.

Le ferrovie si fanno per salutare col fischio della locomotiva le capre e le pecore, o si fanno per trasportare viaggiatori, mercanzie, e prodotti del suolo? Se l'onorevole Amabile crede che le ferrovie si fanno per salu-

tare le pecore e le capre, io comprendo che il Ministero dovrebbe eseguire la linea che egli vorrebbe; ma se invece le ferrovie si fanno per trasportare uomini e oggetti, mi perdoni, onorevole Amabile, è una necessità eseguire il vecchio tracciato.

L'onorevole Amabile ha detto: signori, con la mia proposta si raccorcia la distanza di cinque chilometri e si economizza un milione. Io comprendo che la considerazione della distanza e dell'economia può influire molto nelle decisioni, quando le distanze sono molto considerevoli; ma quando la distanza è minore di soli cinque chilometri e l'economia è di un milione; e questo mette nell'impossibilità, rende quasi inutile l'esercizio di quella ferrovia e, se non inutile, pregiudicevole agli interessi generali di quella provincia e di una provincia vicina (quella di Salerno), io dico che i cinque chilometri di meno e l'economia di un milione spariscono assolutamente.

Che cosa avverrebbe, o signori, approvando la proposta dell'onorevole Amabile? Si lascierebbe fuori della linea della strada ferrata tutta la valle del Serino, la quale, oltre ai numerosi stabilimenti industriali, ha centri popolarissimi, e si percorrerebbe un quasi deserto, con qualche paesello di pochissima importanza.

Ora, o signori, di fronte a queste considerazioni io non so come si possa discutere, mi perdoni l'onorevole Amabile, con una certa serietà, della preferenza da darsi all'una delle due linee.

Ma è poi vera la economia di un milione? L'onorevole Amabile, che ha citato una parte del rapporto del Consiglio dei lavori pubblici, ha saltato il periodo che gli fa contro, intendo quel *considerando* che ha letto l'onorevole Lovito il quale è in favore della linea che noi sosteniamo.

Avrebbe dovuto pure tener conto delle pendenze della linea che egli propugna, e avrebbe veduto che per la maggiore spesa dell'esercizio diminuirebbe di molto l'economia del milione. La pendenza della linea sostenuta dall'onorevole Amabile sarebbe del 25 per cento.

AMABILE. Del 20.

NICOTERA. Anche del 20, come vuole lei, per contentarla.

AMABILE. Sono cifre; non voglio grazie; legga a pagina 115...

NICOTERA. Ho letto tutto; ma mi perdoni, onorevole Amabile: gli interessi dell'uno o dell'altro non entrano per niente in questo; noi discutiamo degli interessi del paese senza preoccuparci delle gare locali e degli interessi degli uni o degli altri. Ella ha voluto portare la questione su questo terreno, e, mi perdoni, non è cosa molto...

Voci. Amabile.

NICOTERA... regolare.

Dunque la linea Amabile avrebbe la pendenza del 20 per mille, mentre l'altra avrebbe la pendenza del 15; questo dev'essere pure calcolato.

L'onorevole Amabile, riconosco il suo ingegno, si contenterebbe di lasciare le cose in modo che al Ministero fosse fatta facoltà di adottare piuttosto un tracciato che un altro, ed ha detto: sapete, o signori, di che cosa si tratta? Solofra vorrebbe la stazione sul suo campanile.

No, Solofra non vuole questo: vuole la stazione ove gli interessi della provincia richiegono che sia fatta. Non la vuole là ove la vorrebbe l'onorevole Amabile, cioè ad una certa tal quale distanza da Solofra, che renderebbe possibile ritornare indietro per Avellino, lasciando tutta la valle del Serino; questo è pure quello che non vogliamo noi. Dunque tra il volere la stazione sul campanile di Solofra e il volerla al principio, al limitare del territorio di Solofra, per rendere possibile un altro tracciato, vi è una bella differenza. Secondo il progetto dell'onorevole Amabile, la linea correrebbe da San Severino al territorio di Solofra, e poi ritornerebbe indietro quasi sulla stessa linea, per arrivare ad Avellino. Questo noi non lo vogliamo.

Non è questione di sapere se la stazione deve essere a mezzo chilometro, ad un chilometro da Solofra. La questione è questa, a me piace dirlo chiaro: noi intendiamo che, partendo da San Severino, si vada a Solofra, e per la valle del Serino si arrivi ad Avellino, e l'onorevole Amabile vorrebbe lasciar fuori la valle del Serino. Noi pensiamo che questo nuocerebbe grandemente agli interessi generali.

Per non annoiare di più la Camera, io credo che la miglior cosa sarebbe di ritornare senz'altro alle disposizioni della legge del 1865.

Il Consiglio delle ferrovie romane ha già deliberati e stanziati nel suo bilancio i fondi per questa linea, ed io sono convinto che non si farà più la questione della piccola economia.

Gli Avellinesi comprenderanno che è molto più utile ai loro interessi quella linea anziché l'altra; ed io pregherei l'onorevole Amabile d'impiegare tutta la sua influenza affinché si persuadessero che il miglior modo per avere presto la ferrovia è di non produrre screzi, e tutti concordi far premura alla società e al Governo onde al più presto possibile quei lavori siano eseguiti.

Un'ultima osservazione. L'onorevole Amabile sa che il milione e mezzo, già speso, per la maggior parte fu impiegato per espropriazioni di terreno, precisamente da quella parte che verrebbe ad essere abbandonata, e così si perderebbe senza verun compenso, anzi con danno maggiore.

Per tutte le ragioni esposte, io prego la Camera di voler mantenere la disposizione della legge del 1865, e lasciare la discussione del nuovo tracciato che ci fa perdere tempo e complica la questione.

PRESIDENTE. L'onorevole Amabile insiste nel suo emendamento?

AMABILE. Io non avrei voluto portare una questione di tracciato innanzi alla Camera. Se rimane impregiu-

dicata la questione di tracciato, accetto la dicitura della Commissione; ma se con quella dicitura s'impone al Ministero di seguire un certo tracciato, non posso accoglierla.

Desidero che la mia proposta sia messa ai voti; sarà respinta, ma avrò fatto il mio dovere.

PRESIDENTE. Va bene. Dunque rileggo l'emendamento dell'onorevole Amabile:

« ...portare a termine i lavori della ferrovia da San Severino ad Avellino, seguendo il tracciato che gli studi fatti hanno dimostrato più breve ed economico, senza trascurare Solofra, in osservanza della legge 14 maggio 1865. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato e quindi respinto.)

L'onorevole ministro accetta la redazione della Commissione?

NICOTERA. È la redazione della stessa legge del 1865.

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI. Io intendo che sia lasciata ben chiara la facoltà al Governo di determinare quel tracciato che le convenienze economiche stabiliranno meglio, ma, ben inteso, non modificando le disposizioni già contenute nella legge.

NICOTERA. Siamo intesi.

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI. Perciò, giacchè siamo intesi nel principio, mi pare che sarebbe meglio di conservare l'inciso come fu proposto.

NICOTERA. No, perdoni.

PRESIDENTE. Dunque il Ministero respinge la redazione della Commissione?

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI. Accetto la prima redazione fatta dalla Commissione.

PRESIDENTE. Ma io non ne ho che una...

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI. È quella che io accetto.

PRESIDENTE. Io non ne ho altra.

LOVITO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non perdiamo tempo.

LOVITO. L'onorevole ministro...

PRESIDENTE. Onorevole Lovito, non rientri nella questione.

LOVITO. Non vi rientro.

PRESIDENTE. Mi pare di sì.

LOVITO. L'onorevole ministro, nell'accettare la prima dizione della Commissione, intenderebbe di accettare questa sostituzione di parole all'articolo 13, cioè che, nel primo capoverso dell'articolo 13, alle parole *della ferrovia da San Severino ad Avellino*, ecc., siano surrogate le seguenti: *da San Severino per Solofra ed Avellino, seguendo quel tracciato che sarà approvato dal Governo.*

Intende questo l'onorevole ministro?

PRESIDENTE. Appunto.

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI. Sì.

LOVITO. Ebbene, la Commissione ha dichiarato che, essendo d'accordo col Governo, il quale non intende di mutare il tracciato di questa linea fatto dalla legge

del 1865, rimane perfettamente inutile anche di metterci queste parole, perchè è evidente che, dati i punti estremi e l'intermedio di Solofra, il Governo ha facoltà, oltre Solofra, di andare un po' più in qua o più in là, e questo s'intende.

PRESIDENTE. È strano che la Commissione ritiri la dizione che essa stessa ha proposto.

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI. Io ho dichiarato di conservare l'inciso come fu proposto: « seguendo quel tracciato che sarà approvato dal Governo. »

Gli onorevoli deputati non possono dopo le mie dichiarazioni e dopo le espresse dichiarazioni della Commissione dubitare che i punti San Severino per Solofra ed Avellino non sieno rispettati. Le facoltà lasciate al Governo non riguardano che le particolarità dell'esecuzione, onde cercare i modi migliori di condurre la ferrovia con risparmio di spesa.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro non ammette, restringe la dicitura della Commissione.

MINISTRO PEI LAVORI PUBBLICI. Ho già dichiarato di accettare la prima dizione della Commissione.

PRESIDENTE. Ora prego la Commissione di dichiarare il proprio giudizio intorno alla redazione proposta dall'onorevole Minervini.

BONGHI, relatore. Io ripeto quello che ho detto già da principio; questa redazione vuol dire che le cose restano così come le ha stabilite la legge del 1865, e chi non l'intende, vuol dire che non ha letto la legge del 1865.

La legge del 1865 non dice altro che questo, cioè: la linea deve toccare San Severino, Solofra e Avellino.

D'altra parte è chiaro che la strada se deve toccare Solofra, dovrà anche andare ad Avellino per Serino. E chi, ripeto, non intende ciò, vuol dire che non ha mai visto una carta nella quale siano segnati San Severino, Solofra, Serino ed Avellino.

Ora, non credo che si voglia togliere al potere esecutivo la facoltà di segnare il tracciato più a destra o più a sinistra, o che s'intenda decretare con legge il tracciato che è stato fatto ed approvato in seguito dei primi studi. Del rimanente, questa facoltà non si potrebbe, anche volendo, togliere al potere esecutivo, poichè l'ha naturalmente, e la Camera non si può convertire in un Consiglio tecnico.

Dunque la nostra redazione così come è non accresce nè scema nel potere legislativo quella facoltà che naturalmente ha. Con questa dichiarazione credo che la redazione si possa accettare.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Onorevole Minervini, pare adesso che sia tolto ogni dubbio...

MINERVINI. Scusi, io ho il diritto di svolgere la mia proposta. (*Rumori*)

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Non ha il diritto di svolgerla se prima non è appoggiata.

Interrogo la Commissione per la terza volta se accetta o no la redazione proposta dall'onorevole Minervini.

Voci dal banco della Commissione. No! no!

NICOTERA. Io propongo la soppressione di quelle ultime parole come affatto inutili.

PRESIDENTE. Onorevole Nicotera, ella ora non ha la parola, lasci prima che si decida sulla proposta del deputato Minervini.

La Commissione dunque respinge la redazione dell'onorevole Minervini?

BONGHI, *relatore*. Ho spiegato la redazione della Commissione, e la mantengo.

PRESIDENTE. Respinge adunque la proposta Minervini?

BONGHI, *relatore*. Certo; la Commissione la respinge.

MINERVINI. Ma io non capisco... (*Rumori, interruzioni*)

PRESIDENTE. Rileggo la proposta dell'onorevole Minervini:

Egli propone la seguente redazione:

« La società delle strade ferrate romane, tanto col prodotto netto dell'esercizio di tutte le sue reti, quanto con ogni altro mezzo di cui si potrà disporre, si obbliga a portare a termine i lavori della ferrovia linea San Severino a Solofra, e da Solofra ad Avellino giusta la legge del 14 maggio 1865.

« Qualora il prodotto e gli altri mezzi di cui sopra non fossero sufficienti per assicurare il compimento della linea San Severino-Solofra e da Solofra ad Avellino per la fine del 1870, il Governo, » ecc. sino al seguito.

Domando se questa redazione è appoggiata.

(È appoggiata.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Minervini.

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Ne ha il diritto.

MINERVINI. Veramente mi fa dolorosa impressione che si debba spendere il tempo per creare la confusione. Il presidente della Commissione, mentre dice di sostenere la mia mozione, cioè di stare alla legge del 1865, e mentre dichiarò ben tre volte che la Commissione insiste a volerla rispettata, è strano che poi respinga, contraddicendosi apertamente nel canone logico del vero, la mia proposta che formola senza ambagi il ritorno alla legge del 1865. Giudicherete tutti di questo procedere.

Signori, affinché la Camera conosca bene quello che deve notare, sappia che la linea stabilita dalla legge del 1865, dopo tutti gli studi che sogliono precedere una legge simile, è quella da San Severino a Solofra, e poi da Solofra ad Avellino.

Ora nella convenzione ci si vede interpolato un linguaggio il quale darebbe una scappatoia per distruggere la legge indirettamente a danno di San Severino e di Solofra.

Ma mi direte che l'onorevole Gadda ha dichiarato che egli non violerà la legge; che sarà rispettato il tracciato a norma della linea segnata da quella.

La dichiarazione dell'onorevole Gadda è per me come legge; ma chi mi assicura che questa legge, con una locuzione ambigua come si propone, sarà eseguita egualmente, ove l'onorevole Gadda non fosse più al Ministero?

Adunque se l'onorevole Gadda dice che intende di stare alla legge del 1865... (Ai voti! ai voti! *a destra* — *Rumori d'impazienza*) se la Commissione dice che vuole pur essa stare alla legge del 1865, ed io vi propongo col mio emendamento di stare puramente a quella legge, sopprimendo tutte quelle parole che potrebbero dar luogo ad offenderla, perchè non vorreste approvare la mia proposta?

Molte voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori crescenti a destra*)

MINERVINI. Se poi, signori, noi siamo chiamati in questa Camera unicamente a confondere il linguaggio per talune vedute che non voglio, ma che saprei bene spiegare, dirò che a me basterà l'aver fatto la proposta che toglie l'equivoco, appoggiandosi alla legge ed alla giustizia, ed il paese giudicherà. (*Le grida a destra* Ai voti! ai voti! *coprono la voce dell'oratore*)

PRESIDENTE. Dunque la Commissione mantiene la sua redazione.

Anzitutto porrò ai voti...

LAZZARO. C'è la proposta della soppressione.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Lazzaro, la sua proposta di soppressione è compresa in quella della Commissione. Se la Commissione mantiene la sua proposta, la soppressione che ella desidera viene naturalmente con essa ad ottenersi.

Anzitutto metterò ora ai voti la proposta dell'onorevole Minervini.

Chi l'approva si alzi.

(La Camera la respinge.)

Ora la Commissione mantiene la sua proposta?

BONGHI, *relatore*. Sì.

PRESIDENTE. Dunque pongo ai voti la proposta...

NICOTERA. Io ho proposto la soppressione del primo inciso.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Nicotera, la soppressione di quell'inciso la otterrà votando contro la proposta della Commissione.

NICOTERA. No, signor presidente, perchè io intendo di votare a favore di una parte della proposta della Commissione.

PRESIDENTE. Allora domanda la divisione?

NICOTERA. Sì, signore.

PRESIDENTE. Dunque nel primo alinea converrebbe sostituire alle ultime parole « da San Severino ad Avellino... »

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io vorrei osservare alla Camera che la discussione che ora si è impegnata do-

vrebbe servirci di lezione, di non fare cioè questione di tracciati nella Camera (*Segni d'assenso da tutti i lati*), perchè è impossibile deciderle qui.

Io quindi, per semplificare la votazione, e credo che anche l'onorevole Nicotera e gli altri suoi colleghi vi acconsentiranno, proporrei che si ommettesse l'inciso, seguendo quel tracciato che sarà approvato dal Governo, quando sia ben inteso e dichiarato qui che questa facoltà il Governo l'ha.

NICOTERA. Sì, sì! Perfettamente.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non insisto quindi più perchè quest'inciso sia messo ai voti.

PRESIDENTE. La Commissione accetta?

LOVITO. Sì, accetta.

PRESIDENTE. Allora saranno soppresse le parole: *seguendo, ecc.*, sino alla fine del primo alinea, il quale resta così redatto:

« La società delle strade ferrate romane tanto col prodotto netto dell'esercizio di tutte le sue reti, quanto con ogni altro mezzo di cui potrà disporre si obbliga a portare a termine i lavori della ferrovia da San Severino ad Avellino. »

Al secondo alinea ove è detto: « da San Severino ad Avellino per la fine del 1870, » occorre dire: « del 1873. »

Al terzo alinea, dove è scritto: « Il Governo proseguirà la costruzione della ferrovia da Torrenieri a Grosseto, che dovrà essere terminata al più tardi entro il giugno 1870, » convien dire: « entro l'anno 1871. »

Con queste modificazioni, se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvato l'articolo 13.

(La Camera approva.)

« Art. 16. Salvi gli effetti della presente convenzione, s'intendono mantenute e conservate a favore del Governo tutte indistintamente le guarentigie stipulate nella convenzione 11 ottobre 1866, per assicurare il rimborso delle anticipazioni fatte alla società in Buoni del Tesoro. »

PECILE. Mi pare che a questo punto potrebbe stare un'aggiunta che ho avuto l'onore di proporre, e che è stampata nel numero 2 degli emendamenti, la quale tende a far sì che nessuna società ferroviaria del regno possa cedere ad altra società l'esercizio di una linea o di parte di una linea senza preventivo assenso del Governo.

Con quest'articolo mi son prefisso unicamente di impedire che la società delle Romane, trovandosi eventualmente in bisogno, possa cedere una parte delle sue linee e noi potessimo vedere forse un'altra società, senza che nessuno se ne accorga, impossessarsi un po' alla volta delle sue linee, senza che il Governo vi abbia dato il suo assenso.

PRESIDENTE. Il suo articolo deve essere aggiuntivo, e mi pare che non trovi luogo adatto qui.

Dopo la convenzione potrà proporlo come un articolo di aggiunta.

PECILE. Come crede.

PRESIDENTE. « Art. 17. Per prevenire ogni dissenso tra il Governo e la società in ordine all'applicazione delle tariffe per trasporti, allo esequimento dei lavori delle linee Asciano-Grosseto e San Severino-Avellino, ed al compimento della stazione centrale di Napoli, e nel tempo stesso per risolvere tutte le difficoltà relative al servizio cumulativo, ed a quello in comune delle stazioni di Napoli e d'Ancona, restano definitivamente stabiliti i seguenti patti:

« a) La società dovrà col 1° gennaio 1869 applicare ai trasporti per tutte le linee in esercizio nel territorio del regno le tariffe e le condizioni generali riguardanti l'applicazione di esse, contenute nel progetto di regolamento comunicato alla società con lettera del dì sei giugno 1867, n° 1505, del Ministero dei lavori pubblici.

« I prezzi stabiliti nel prementovato regolamento non potranno essere oltrepassati dalla società, ma questa avrà facoltà di adottare, con l'approvazione del Governo, rispetto ad alcuni articoli e ad alcune località, prezzi minori per favorire lo sviluppo del traffico sulle sue linee, adottando intanto le tariffe speciali contenute nel regolamento suddetto;

« b) La società dovrà, al pari delle altre società ferroviarie, prestarsi, senza eccezione, alla esatta osservanza delle norme che in quanto al servizio cumulativo con le medesime saranno dal Governo stabilite, salvo il diritto a regolare, in caso di disaccordo tra le società, la rispettiva applicazione delle norme medesime ed i compensi reciproci che potranno essere dovuti, per mezzo di arbitri, nei modi prescritti dalla legge di concessione 14 maggio 1865;

« c) La ferrovia da Asciano a Grosseto dovendo, a termini della convenzione, essere costruita a spese del Governo, e consegnata alla società in ogni sua parte ultimata, e disposta per un regolare esercizio, la provvista del materiale mobile rimane a carico esclusivo della società.

« In quanto riguarda il compimento dei lavori e la provvista del materiale fisso, a norma e nei limiti del progetto approvato dal Ministero, si dichiara che la linea avrà termine nella stazione di Montepescali, ove si congiungerà con quella della Maremma.

« Il servizio dei convogli però sarà spinto fino alla stazione di Grosseto, nella quale si faranno quei raddoppiamenti di binario e quell'aumento di fabbricati che possono essere richiesti dalla regolarità del servizio.

« Con tali disposizioni non s'intende derogare, in quanto riguarda la sovvenzione, ai termini della convenzione approvata colla legge 14 maggio 1865.

« La società, ecc., » il resto come nell'articolo.

Io devo avvertire la Camera che, dopo il settimo alinea di questo articolo 17, la Commissione propone la seguente aggiunta; dopo le parole « regolarità del servizio, » si aggiungeranno le altre: « senza che perciò

la società possa pretendere quella parte di garanzia chilometrica a cui avrebbe potuto avere diritto, se si fosse dal Governo costruito e dato in esercizio anche il tratto da Montepescali a Grosseto. » Per conseguenza rimane soppresso l'alinea che segue immediatamente dalle parole: « con tali disposizioni, ecc. » fino a « legge 14 maggio 1865. »

Se non vi sono opposizioni s'intende approvata l'aggiunta della Commissione accettata dal Ministero.

(È approvata.)

Onorevole Comin, vuol parlare sull'articolo 17?

COMIN. No, sull'allegato 17.

PRESIDENTE. Dunque l'articolo s'intende approvato.

« Art. 18. Sarà applicato al presente atto il disposto dell'articolo 100 del capitolato d'oneri annesso alla convenzione 22 giugno 1864 approvata colla legge 14 maggio 1865. »

La Commissione propone i seguenti articoli aggiuntivi:

« Art. 19. I pagamenti che a termini del terzo e quarto comma dell'articolo 6 e dell'ultimo comma dell'articolo 9 della convenzione 30 settembre 1868, il Governo eseguirà in estinzione di partite del debito galleggiante della società, a garanzia delle quali la società avesse vincolato parte delle 260,000 sue obbligazioni menzionate nella convenzione dell'11 ottobre 1866, non potranno avere luogo senza la contemporanea consegna al Governo di dette obbligazioni in numero proporzionale alla somma che verrà dal Governo pagata, e per cui le obbligazioni erano tenute in garanzia.

« Tali obbligazioni, come quelle che trovansi già vincolate a garanzia del credito del Governo, saranno depositate presso la Cassa dei prestiti e depositi dello Stato.

« Col pagamento dei crediti, a garanzia dei quali la società ha vincolato parte delle suddette obbligazioni, il Governo potrà, d'accordo colla società, disporre di tutti i 260,000 titoli sopra menzionati ed alienarli ad un corso non minore di 150 lire ciascuno, portandone il ricavo netto in conto del suo credito verso la società.

« Art. 20. In appoggio dei mandati da comunicarsi alla Corte dei conti pel pagamento della sovvenzione chilometrica dovuta dal Governo alla società delle ferrovie romane, saranno anche unite le carte contabili giustificanti il prodotto lordo dell'esercizio delle linee cui riguarda la sovvenzione da pagarsi.

« Saranno pure comunicate alla Corte dei conti le carte contabili giustificanti i mandati per i pagamenti, che a termini dell'ultimo comma dell'articolo 9 della convenzione 30 settembre 1868 colla società delle ferrovie romane, dovranno essere fatti direttamente dalle casse dello Stato ai creditori della società.

« Art. 21. Con apposito regolamento, da sottoporsi al Consiglio di Stato e da approvarsi con decreto reale, il Governo stabilirà le norme e le discipline necessarie per la intiera esecuzione del disposto dei due precedenti

articoli e dell'articolo 24 del decreto legislativo 11 ottobre 1866 intorno all'efficace sindacato della gestione della società delle ferrovie romane.

« Tali norme saranno mantenute in vigore sinchè la società non abbia estinto ogni suo debito verso il Governo. »

A questo punto gli onorevoli Pecile e Mordini propongono un articolo aggiuntivo così concepito:

« Oltre ai sedici membri che compongono il Consiglio d'amministrazione, il Governo ne nominerà altri quattro prendendoli nel Consiglio di Stato, nella Corte dei conti e nel Consiglio superiore dei lavori pubblici.

« Il loro ufficio sarà gratuito. »

Invito la Commissione a dichiarare se accetta questa proposta.

BONGHI, *relatore*. La combinazione che gli onorevoli Pecile e Mordini propongono aggiunge garanzie in favore dello Stato. Quindi la Commissione non potrebbe non accettarla, come non potrebbe consigliare alla Camera di non accettarla.

MINISTRO PER LE FINANZE. Chi paga questi membri?

BONGHI, *relatore*. Saranno impiegati vostri.

PRESIDENTE. Onorevole Pecile, questa proposta essendo accettata dalla Commissione, è inutile che la svolga.

LAZZARO. Mi sembra che non tutti abbiano capito il perchè s'aumenti l'ingerenza del Governo senza limitarla ad un dato tempo. E poi perchè determinare che il Governo debba scegliere i suoi consiglieri piuttosto in una che in un'altra classe?

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo, perchè l'onorevole Lazzaro ne comprenda la portata:

« Oltre ai 16 membri che compongono il Consiglio d'amministrazione, il Governo ne nominerà altri 4, prendendoli nel Consiglio di Stato, nella Corte dei conti, e nel Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il loro ufficio sarà gratuito. »

MORDINI. Io credo che con la presente convenzione, modificata come è stata dalla Commissione, la società delle strade ferrate romane potrà riaversi e vivere migliorando d'anno in anno le proprie condizioni; ma a patto che sia bene amministrata. Un'amministrazione vigile, severa, scrupolosa sarà l'ancora di salvezza delle strade ferrate romane. Ora un elemento per la buona amministrazione è certo il Consiglio amministrativo. Questo Consiglio consta oggi di 16 membri, dei quali il Governo ne nomina 4. Io credo che questo Consiglio sia composto di ottimi elementi, ma ritengo che l'aggiunta proposta dall'onorevole Pecile e da me non possa far altro che migliorarne ancora le condizioni.

Perchè abbiamo proposto che questi 4 membri siano di nomina governativa, e sieno presi nel Consiglio di Stato, nella Corte dei conti e nel Consiglio superiore dei lavori pubblici? Perchè nella società delle strade ferrate romane s'intende bene come si deb-

bano presentare delle questioni giuridiche, delle questioni di contabilità, delle questioni d'arte; ecco perchè abbiamo creduto sia cosa utilissima che nel Consiglio d'amministrazione, per iniziativa del Governo, si trovino dei consiglieri eminentemente capaci per la loro esperienza, per la loro scienza, per la loro autorità di concorrere a sciogliere le difficoltà che si possono presentare ed in fatto di diritto, ed in fatto di contabilità, ed in fatto d'arte.

Credo che queste spiegazioni saranno sufficienti a soddisfare l'onorevole Lazzaro.

Ho sentito dire da qualcuno: Chi li pagherà questi consiglieri? Ma io propongo che non debbano essere pagati. Non deve esserci indennità veruna. Sono funzionari governativi, che il Governo delega per assistere l'amministrazione delle società delle strade ferrate romane, nel modo stesso che il Governo delega, per tanti altri oggetti, dei suoi funzionari, senza che per queste loro nuove incombenze abbiano diritto ad alcuna remunerazione.

BONGHI, relatore. Io vorrei far osservare all'onorevole Mordini che bisognerebbe introdurre in questo suo articolo un'aggiunta, cioè direi che il Consiglio d'amministrazione sarebbe accresciuto di questi membri finchè dura il credito del Governo.

MORDINI. Ben inteso, è naturale. Faccio però notare all'onorevole Bonghi che anche la nomina che spetta attualmente al Governo si intende sia limitata fino al giorno in cui sussisterà il credito del Governo stesso, come d'altronde è esplicitamente espresso nella convenzione del 1866, in forza della quale il Governo ha cosiffatto diritto.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il Governo accetta la proposta degli onorevoli Mordini e Pecile, ma è necessario che sia chiaro che, coll'intervento nell'amministrazione dei funzionari governativi, non debba per nulla essere coinvolta la responsabilità del Governo nell'amministrazione.

Se su di ciò siamo ben chiari, allora accetto, in nome del Governo, la proposta.

LAZZARO. Io non ho compreso le ultime parole dell'onorevole ministro, cioè che, accettando un aumento di ingerenza governativa in una società privata, il Governo non intende assumere in nessun modo la responsabilità dell'andamento di questa amministrazione.

Io non capisco ingerenza senza responsabilità; l'ingerenza e la responsabilità sono due cose inscindibili. Ecco perchè io, ammettendo che il Governo non debba avere la responsabilità dell'andamento e degli atti delle società private, credo che non debba avervi neppure nessuna ingerenza.

Comprendo ancora che questo mio concetto urta molte abitudini, errori e pregiudizi; da molti si crede che l'ingerenza governativa giovi anzichè nuocere.

Ora io sono d'avviso assolutamente contrario.

Nel caso speciale, il Governo, se ha un'ingerenza nell'amministrazione della società della quale si parla, l'ha fino a che vi abbia un interesse come ente morale; ma ove il Governo cessasse di avere questo interesse come ente morale, domando io il perchè debba continuare questa ingerenza.

Per conseguenza, io solo da questo punto di vista accetterei l'ingerenza del Governo, qualora cioè vi siano degli interessi speciali da tener d'occhio; non già se si tratta di interessi generali.

Quindi direi che, fino a quando il Governo sarà creditore della società, potrà avere un numero maggiore di suoi funzionari. Così si salvano i principii.

MORDINI, ed altri. Ma se è così!

LANZA, presidente del Consiglio. È precisamente concepito in questi termini, onorevole Lazzaro.

LAZZARO. Essendo così, sono dolente di avere intrattenuto inutilmente la Camera. (*Si ride*)

FINZI. Non mi rendo ben conto dell'azione di questi nuovi membri che vengono introdotti nel Consiglio d'amministrazione delle ferrovie romane, come non mi rendo conto della presenza degli altri quattro, che già vi furono introdotti: che cosa vi vanno a fare? Hanno essi la facoltà di traversare le deliberazioni degli altri dodici, quand'anche diventino otto? Non mai. Le deliberazioni saranno prese costantemente a maggioranza, e quindi i dodici che sono indipendenti dal Governo, e che si risentono di interessi discrepanti con esso, prenderanno tutte quelle deliberazioni che sono contrarie agli interessi del Governo, anche colla sua sanzione, perchè è rappresentato da tutti questi membri. Che cosa dunque vi vanno a fare? Io non lo saprei davvero.

Quale è poi l'interesse che vuol rappresentare il Governo nel grembo di quest'amministrazione? Il titolo del proprio credito? Ma questo credito non si può tutelare introducendosi negli atti dell'amministrazione: questo credito deve essere ben altrimenti assicurato. Quando si volesse rendere veramente efficace l'azione del Governo nell'amministrazione delle ferrovie romane, allora per lo meno bisognerebbe riservare a chi rappresentasse il Governo nel grembo del Consiglio d'amministrazione il diritto di *veto* per tutte le deliberazioni che offendessero l'interesse pubblico, ed in questo caso non già occorrerebbero otto membri, bensì uno solo, e tutti gli altri agenti governativi sarebbero utilmente conservati ai loro ordinari uffici.

Per me credo che, se si guarda da vicino al merito intrinseco di questa introduzione, gli stessi onorevoli Pecile e Mordini vedranno che introducono gente oziosa, non capace a recare alcun migliore indirizzo nè agli interessi delle Romane nè agli interessi del Governo.

Dico incapace non per le persone, ma per la posizione che loro si farebbe, una posizione equivoca ed impossibile. Infatti queste persone, quando saranno là

dentro, dovranno assistere a tutte le deliberazioni che derivano completamente dalla iniziativa degli azionisti; sarà sempre la loro una parte secondaria e passiva; l'amministrazione dirà loro: ecco, voi vi dovete occupare di questo e questo in tutti i dettagli, nei quali il Governo non ci ha niente a vedere e niente a fare.

Signori, un creditore non ha un interesse immediato nella questione dell'ente della industria debitrice; il Governo qui non ci entra che come creditore, e i suoi agenti non potranno che emettere avvisi o dare consigli più o meno apprezzati o derisi, a seconda di coloro che avranno interesse di deriderli o di apprezzarli.

Io credo anzi che non solo questi quattro agenti, ma anche quegli altri quattro di nomina governativa dovrebbero essere esclusi; e, se sarà necessario garantire meglio il credito del Governo in confronto alle supposte malversazioni che si potessero fare dall'amministrazione, vi si debbe cercar modo, e vi si debbe riuscire per tutt'altra via che per questa, mentre credo che la proposta non corrisponda all'intento dell'onorevole Mordini e Pecile.

MORDINI. Io non ho mai supposto e non voglio supporre che possano esservi delle malversazioni, come dice l'onorevole Finzi (*Interruzione del deputato Finzi*); io apprezzo moltissimo le sue opinioni, ma lo prego di credere che non influiscono per nulla a farmi cambiare la mia.

Io sono sempre dello stesso avviso, che sia cioè necessario al Governo di tutelare nel miglior modo possibile i propri diritti, e che nel caso speciale il modo migliore sta appunto nella nomina di alquanti membri nel Consiglio di amministrazione.

Che cosa faranno, dice l'onorevole Finzi, questi consiglieri? Io rispondo che, come uomini di coscienza, d'intelligenza, come versati negli affari più ardui di amministrazione, tuteleranno i diritti del Governo, ed avranno tanta forza da persuadere quei consiglieri che saranno scelti dalla società a seguire i dettami della ragione e della giustizia.

Io credo che non vi sia bisogno di altre parole, e che si possa passare ai voti. Ripeto che altamente rispetto l'opinione dell'onorevole Finzi, ma se si voglia tutelare seriamente il diritto del Governo, e se d'altronde si ponga mente ancora a questo fatto che gli azionisti della società delle ferrovie romane non rappresentano oggi giorno, com'è già stato osservato, un vero e proprio interesse, si vedrà tosto la necessità che il Governo provveda, nominando un numero di consiglieri veramente autorevoli, i quali difendano le sue ragioni.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'articolo aggiuntivo proposto dagli onorevoli Mordini e Pecile.

Lo rileggo:

« Oltre ai sedici membri che compongono il Consiglio d'amministrazione, il Governo, sinchè avrà il suo credito, ne nominerà altri quattro prendendoli nel Consiglio di Stato, nella Corte dei conti e nel Consiglio superiore dei lavori pubblici.

« Il loro ufficio sarà gratuito. »

(È approvato.)

Questo prenderà il numero 22.

« Art. 23. Nel primo semestre di ogni anno il ministro delle finanze presenterà alla Camera una relazione sulla situazione finanziaria della società al 31 dicembre dell'anno precedente e sulle operazioni ed atti compiuti in esecuzione della convenzione annessa alla presente legge. »

L'onorevole Pecile propone un articolo aggiuntivo. Ma io credo inutile che lo sviluppi adesso, perchè parmi che possa venire in fine della legge, riferendosi in genere a tutte le convenzioni.

PECILE. Se mi permette, qualora si leggesse in questo modo:

« La società delle Romane non potrà cedere ad altra società l'esercizio d'una linea o di parte d'una linea senza preventivo assenso del Governo », potrebbe trovare qui il suo posto.

MONTI CORIOLANO. (*Della Commissione*) Onorevole Pecile, dal contesto della sua proposta pare veramente che stia meglio in fine.

PRESIDENTE. Si applica a tutte le società.

PECILE. Ma, se fosse adottata la proposta di votare separatamente le convenzioni, la mia non avrebbe più valore.

PRESIDENTE. Onorevole Pecile, ancorchè fossero votate separatamente le singole convenzioni, facendo passare la sua proposta nella legge, l'effetto si estenderebbe ugualmente alle varie convenzioni.

PECILE. Domando io che male c'è a votarla in questo momento!

PRESIDENTE. Il male è che la Camera è stanca e vuol godere il tempo!

PECILE. Io la specializzo, avendola fatta espressamente per tutelare gli interessi della società delle Romane, che è più in pericolo di tutte le altre di vedersi assorbire tutte le linee dalle altre società.

PRESIDENTE. Ella fa formale istanza che si voti adesso?

PECILE. Sì.

PRESIDENTE. Ne do lettura.

L'onorevole Pecile propone adunque un articolo aggiuntivo che sarebbe il seguente:

« La società delle Romane non potrà cedere ad altra società l'esercizio di una linea o di parte di una linea senza il preventivo assenso del Governo. »

NEGROTTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor relatore ha facoltà di parlare per esprimere l'avviso della Commissione.

BONGHI, relatore. Io non so che alcuna società pre-

tenda questo diritto. La cessione degli esercizi dall'una all'altra è sempre stato fatto coll'assenso ed intervento del Governo.

Ad ogni modo, se l'onorevole Pecile crede necessario di aggiungere questa prescrizione, mi pare che dovrebbe acconsentire di metterla, come norma generale, dopo l'ultimo articolo della legge, poichè diversamente bisognerebbe aggiungerla a tutte le convenzioni...

PECILE. Precisamente.

BONGHI, relatore... il che sarebbe, per non dir altro, un inutile perditempo.

PRESIDENTE. Dunque la Commissione proporrebbe che sia rinviata al fondo della legge. Se l'onorevole Pecile insiste, io consulterò la Camera.

NEGROTTA. Ho chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Negrotto, non le posso dare la parola adesso.

Insiste l'onorevole Pecile?

PECILE. Insisto perchè si voti adesso; è cosa che non porta danno a nessuno.

PRESIDENTE. Pongo ai voti...

NERVO (Della Commissione). Un momento, domando la parola per una spiegazione.

PECILE. Per lo meno il signor ministro dichiarare se accetta.

PRESIDENTE. Non si tratta di pregiudicare il merito del suo articolo aggiuntivo, si tratta di discuterlo in fondo alla legge. È questione di metodo.

NERVO. Permette?

PRESIDENTE. Ma se la discussione ha da continuare, devo dare la parola all'onorevole Negrotto anzitutto.

NEGROTTA. Domando la parola per una riserva.

PRESIDENTE. Sì, per una riserva. (Ilarità)

NERVO. Io desidererei di far solamente riflettere...

PRESIDENTE. Onorevole Nervo, non è il caso di rientrare nel merito.

NEGROTTA. Onorevole presidente, la parola.

PRESIDENTE. Onorevole Negrotto, ella vuole riservarsi la parola intorno alla proposta che ha fatto?

NEGROTTA. No, vorrei parlare ora, perchè mi pare che in parte la mia proposta rimanga pregiudicata.

Voci. No! no!

NEGROTTA. Se non rimane pregiudicata, mi riserverò la parola.

PRESIDENTE. Non è pregiudicata.

Ella insiste, onorevole Pecile?

PECILE. Non insisto.

PRESIDENTE. Si leggerà adesso l'allegato numero 2 che è l'atto addizionale alla convenzione del 30 settembre 1868 passata fra il Governo e la società delle ferrovie romane per la retrocessione al primo per parte della seconda della linea del litorale ligure da Massa alla frontiera francese verso Nizza, e di quella da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca.

Ossia è un articolo addizionale che stabilisce una

modificazione all'articolo 14 della convenzione di cui già si è dato lettura.

« *Articolo unico.* All'articolo 14 della convenzione in data 30 settembre 1868 stipulata fra il regio Governo e la società delle ferrovie Romane per la retrocessione al primo per parte della seconda della linea del litorale Ligure da Massa alla frontiera francese verso Nizza, e di quella da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, viene sostituito il seguente:

« La presente convenzione non avrà il suo effetto se non alla condizione che, salvi e rispettati i rapporti giuridici della società per quella parte delle linee compresa nel territorio pontificio, non rimanga giammai alterata, nè compromessa, onde garantire i crediti del Governo e degli altri sovventori della società, l'unità finanziaria della medesima a norma degli allegati *A* e *B* della presente convenzione, affinchè il patrimonio sociale e le rendite ed i profitti di qualsiasi natura non sieno fino a totale escunzione del credito del Governo italiano in qualunque modo e forma ad altri ceduti ed impegnati.

« Sarà applicato al presente atto il disposto dell'articolo 100 del capitolato d'onori annesso alla convenzione 22 giugno 1864 approvata colla legge 14 maggio 1865. »

Onorevole Comin, prima che si passi alla votazione di questa convenzione, ella aveva domandata la parola?

COMIN. Desidero di fare una breve interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che non durerà più di due minuti.

Veggio qui all'allegato numero 17, pagina 54, che sono contemplate 200,000 lire; 100,000 pel 1871 e 100,000 pel 1872 per le stazioni di Capua, Cancellino, Cassino e Caserta.

Voci. Che allegato?

COMIN. Allegato 17.

NERVO. È nella relazione speciale delle Romane.

COMIN. Questo vorrebbe dire che per ogni stazione si dovrebbero spendere approssimativamente 50,000 lire.

Io desidererei di sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici se per la stazione di Caserta, la quale fa un servizio cumulativo, ed è una stazione d'incrocio delle due più grandi linee del Mezzogiorno, cioè la linea romana e la pugliese, egli crede che anche le ferrovie meridionali debbano concorrere per un'eguale somma; altrimenti dichiarerò fin d'ora che la somma di 50,000 lire è assolutamente insufficiente, e tale da non dare una stazione che assicuri un servizio regolare.

In questo momento a Caserta non c'è stazione, si potrebbe dire; il Governo passato aveva fatta la stazione per la famiglia reale, mentre adesso si tratta invece di farla per luogo che è il punto di congiunzione

e d'incrociamiento delle due più grandi linee del Mezzogiorno.

Ora io sottometto all'onorevole signor ministro il quesito, se sia possibile con 50,000 lire di costruire questa stazione. D'altra parte, le Meridionali che si servono di questa stazione per la linea pugliese debbono concorrere, mi pare, in una somma analoga.

Io, del resto, non faccio questione, solo sottopongo al signor ministro questa considerazione, e lo prego di fare in modo che il servizio di Caserta sia convenientemente assicurato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi dispiace che l'onorevole Comin non mi abbia prevenuto di questa sua domanda, perchè avrei desiderato di potergli rispondere molto chiaramente; ma nello stato attuale delle cose confesso che mi mancano le notizie precise per dargli una risposta precisa; l'assicuro però che terrò conto della sua raccomandazione.

COMIN. Prendo atto della dichiarazione del signor ministro, e sono soddisfatto.

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo 1 del progetto di legge:

« È approvata la convenzione stipulata nel 30 settembre 1868, rettificata dall'atto addizionale del 7 luglio 1870, tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze e la società concessionaria delle strade ferrate romane per la controcessione 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 ferroviaria da Firenze a Massa per Pistoia, » come dagli allegati 1 e 2, di cui si è dato lettura.

Pongo ai voti quest'articolo.

(La Camera approva.)

« Art. 2...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Stante l'ora tarda, e qualche divergenza che c'è ancora in questo momento colla società dell'Alta Italia, divergenza che ritengo verrà tra poco dissipata, io prego la Camera di passare alla discussione dell'articolo 3, nel quale è impegnata una questione meno importante, che si potrà ultimare non ostante l'ora avanzata.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, si passerà alla discussione dell'articolo 3, sospendendosi il 2.

A questo punto debbo rammentare alla Camera che ieri gli onorevoli Negrotto, Serafini, Pecile, Fornaciari, Ricci e Massari Stefano fecero la seguente proposta:

« Diverse essendo le proposte che ora sono in discussione avanti alla Camera, i sottoscritti, in omaggio alla libertà del voto, chiedono che anche alla votazione segreta si abbia a procedere per ogni convenzione separatamente. »

Essi, cioè, chiedono la separazione dei diversi articoli che racchiudono le diverse convenzioni, e che si voti anche per scrutinio segreto su ciascuna convenzione, come se fossero leggi speciali.

Una voce. Domandano la divisione.

PRESIDENTE. Non solo la divisione, ma la votazione per scrutinio segreto.

BONGHI, relatore. Mi pare che l'onorevole ministro delle finanze osservò ieri che questa proposta, la quale concerne il modo di votazione a squittinio segreto, voglia essere discussa e deliberata all'ultimo, dopo la discussione degli articoli. E se gli onorevoli proponenti vorranno pensarci su un momento, vedranno essi stessi la necessità di fare così. Poichè quando avranno, durante la discussione, letta tutta la legge, si persuaderanno che è impossibile di fare una divisione assoluta di ciascun singolo articolo di legge dall'altro. Bisognerà aggrupparne più o meno. Per esempio, cominciando dalle due prime, delle Romane e dell'Alta Italia, pare assai difficile il non votarle insieme.

RICCI. Domando la parola.

BONGHI, relatore. Quando voi aveste votato in favore delle Romane e contro l'Alta Italia, avreste votato invano, perchè vi mancherebbero i 62 milioni che vi abbisognano per le Romane: sareste dunque costretti a tornare da capo e a cercare un altro mezzo di provvederli. Per esempio, se il Ministero non si accordasse in tutto colla società dell'Alta Italia, è necessario che escogiti una qualche proposta da presentare alla Camera, poichè questa ha votato le Romane, e così via via.

E, per dare un altro esempio, come potrete approvare la convenzione per la costruzione della strada ferrata di Savona senza avere determinato insieme chi deve esercitare questa ferrovia, una volta costruita? Chi eserciterà intanto i tronchi che sono già costruiti? Volete scindere in tante parti il titolo III che tratta di tante autorizzazioni? Sarebbe impossibile.

Mi pare quindi che sia meglio rimandare questa proposta alla fine della discussione degli articoli. E fo notare agli onorevoli proponenti che ora intanto ottengono l'intento loro; poichè bisogna deliberare sopra ciascuno articolo a parte per alzata e seduta, ed ogni deputato si risolve, avendo almeno in apparenza davanti agli occhi il soggetto solo di quell'articolo su cui è chiamato a votare. Finita la discussione degli articoli, si vedrà se e sin dove è possibile accettare la proposta degli onorevoli colleghi.

SELLA, ministro per le finanze. Io rinnovo la preghiera che feci ieri, che cioè si lasci cotesta questione impregiudicata intieramente.

RICCI. Io capisco cosa vuol dire il rinvio della discussione...

MINISTRO PER LE FINANZE. Parli pure lei.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Parli!

PRESIDENTE. Parli, onorevole Ricci.

RICCI. Se l'onorevole presidente me ne dà facoltà...

MINISTRO PER LE FINANZE. Per interrompere il mio discorso, mi pare che occorra anche il mio assenso.

RICCI. Non era a lei che mi rivolgeva, bensì all'onorevole presidente del Consiglio.

Quando il nostro onorevole presidente mi dà facoltà di parlare, per me è sufficiente.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Vuol dire che si aggiunge anche il mio assenso. (*ilarità*)

Non vedo la ragione per cui l'onorevole Ricci mi faccia questo rimprovero. Forse ciò significa che lo stato dell'animo suo non è quieto.

PRESIDENTE. L'onorevole Ricci ha facoltà di parlare.

RICCI. Io diceva che capisco qual è il significato di questo rimando in fine della discussione. Già altre volte abbiamo veduto che appena ultimata la discussione di parecchi progetti di legge, anche di natura diversa, si corre all'urna, ed abbiamo veduto che in tali ultimi momenti è impossibile una discussione pacata sopra un tema grave.

Se il Ministero, come già aveva accennato ieri, intende di non lasciare che questa discussione abbia luogo adesso, non ho nulla a ridire. Osserverò soltanto che qualora s'imponesse un vincolo morale qualunque sui deputati onde abbiano ad esprimere la loro opinione col voto segreto su ciò che alla loro coscienza ripugna, non soltanto giudicherà il paese, ma soggiungo che il tempo è galantuomo. (*Susurro*)

MINISTRO PER LE FINANZE. Adesso che ho udite le parole dell'onorevole Ricci, dirò che qui non si tratta di far pressione sulla coscienza di nessuno.

Del resto, non credo che nessuno sia disposto a subirla, e mi pare che sia parimente assurdo il pensare che qualcuno la voglia esercitare.

Io diceva ieri sul finire della seduta che mi pareva conveniente che questa discussione intorno al modo di procedere allo squittinio segreto fosse riservata in ultimo.

Trovo pure utile il conoscere cosa verrà ammesso e cosa respinto per alzata e seduta dalla Camera, onde poter votare quel certo aggruppamento che io credo essere una necessità, e di cui parlava tanto il relatore della Commissione. Quindi la mia domanda era che si lasciasse impregiudicato il concetto racchiuso nella proposta Negrotto, e che la Camera si riserbasse alla fine di decidere se voterà per scrutinio segreto convenzione per convenzione, ovvero per gruppi.

Era una preghiera che io faceva per risparmio di tempo, ed anche perchè, ripeto ancora una volta, è bene sapere quali sono le convenzioni ammesse per alzata e seduta e quali no.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Lascino parlare il proponente, e poi si andrà ai voti.

Parli l'onorevole Negrotto.

NEGROTTA. La proposta fatta dall'onorevole relatore ed appoggiata dal Ministero, secondo me, non ha ragione di essere.

Io domando, giacchè questa mia mozione deve es-

sere sviluppata, se si acquisti tempo a non lasciarla discutere adesso piuttosto che in fine della discussione di tutte le proposte.

D'altra parte vi è un'altra considerazione a farsi, che, cioè, per quanto si voglia credere che la mia proposta non abbia una certa gravità, questa gravità la vedono e la sentono non solo gli onorevoli colleghi che hanno firmato questa mia proposta, ma ben anche tutti quelli i quali, non avendo la convinzione di dover tutto approvare o tutto respingere, si troverebbero nell'alternativa di dover mettere una palla nell'urna contro coscienza, come ben a ragione ve l'ha detto l'onorevole Ricci, oppure di doversi astenere.

Quindi io domando alla Camera voglia permettere che la mia proposta sia discussa adesso, piuttosto che aspettare in fine (*Rumori*); poichè, come voi comprenderete, giunti al termine della discussione di tutti questi progetti che ci stanno dinanzi, la Camera evidentemente non potrà fare più quella pacata discussione che l'importanza dell'argomento richiederebbe.

PRESIDENTE. La Commissione chiede che la discussione della proposta sottoscritta dagli onorevoli Negrotto ed altri sia rinviata dopo quella dell'intera legge.

(La Camera approva.)

Il Ministero ha proposto che si sospenda per oggi la discussione dell'articolo 2 del progetto e si passi alla discussione dell'articolo 3.

Ne do lettura :

« È approvata la convenzione in data 10 giugno 1868 tra il ministro dei lavori pubblici e la società delle strade ferrate meridionali, relativa alla costruzione ed all'esercizio della linea da Foggia a Candela. (allegato n° 6) »

PARTECIPAZIONE DI UNA RELAZIONE E DI UN PROGETTO DI LEGGE.

PRESIDENTE. Invito il deputato D'Amico a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

D'AMICO, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge concernente la computazione a favore degli impiegati civili pel conseguimento della pensione di riposo, della interruzione di servizio avvenuta per causa politica. (*V. Stampato n° 132-A*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

MINISTRO PER LE FINANZE. Ho l'onore di presentare alla Camera il conto amministrativo delle entrate e delle spese delle provincie dell'Emilia per l'esercizio del 1860. (*Bravo!*)

Ho inoltre l'onore di presentare il conto generale dell'amministrazione delle finanze per l'esercizio del 1868. (*Bene!*)

Credo che la Camera vedrà con piacere, che siamo finalmente giunti al punto di potere presentare i resoconti amministrativi nel tempo prescritto dalla legge di contabilità. A questo proposito si è fatto dall'amministrazione quanto si è potuto. Ciò è tanto vero che con questo sono già nove i disegni di legge per conti amministrativi presentati al Parlamento.

Non posso certo essere io colui che ha da lagnarsi dell'operosità del Parlamento; imperocchè se v'è uno che debba chinare riverente il capo innanzi alla Camera dei deputati per la mirabile operosità, di cui ha dato prova in questo scorcio di Sessione, quell'uno certamente debbo essere io; ma debbo cogliere questa occasione per far osservare che, onde l'amministrazione s'informi ad una completa regolarità, è necessario non solo che i conti amministrativi vengano presentati, ma altresì che sui medesimi intervengano le deliberazioni del Parlamento il più presto possibile. Si deve fare in modo che non avvenga più che alcuni di questi conti rimangano per anni giacenti, come è avvenuto nei conti che ho presentati nel 1865 e che mi trovo nel caso di ripresentare ora.

Capisco che le deliberazioni intorno ai conti amministrativi perdono un poco della loro importanza rispetto al Parlamento che si trova aggravato da tante occupazioni, finchè questi conti si riferiscono in certo modo alla storia antica; ma ora che la Camera ha avuto in questa Sessione i conti dal 1862 al 1867 e si trova innanzi il conto del 1868, essa sentirà tutta quanta l'importanza di una pronta deliberazione; quindi mi permetterei di rivolgere preghiera alla Commissione dei conti perchè presenti le sue relazioni colla maggior prontezza possibile, onde possano essere stampate e discusse alla Camera.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SULLE CONVENZIONI FERROVIARIE.

PRESIDENTE. Leggo l'allegato n° 6...

(L'allegato n° 6 e l'articolo 3 del progetto sono letti ed approvati.)

La parola spetta all'onorevole Lazzaro.

LAZZARO. Io voleva fare una proposta, ed è che l'onorevole presidente, invece di leggere tutti gli articoli dei capitoli, si limitasse a leggere quegli articoli, su cui vi sono variazioni proposte dalla Commissione o da qualche deputato.

In questo modo, seguendo il metodo del passato, si risparmierebbe la fatica all'onorevole presidente, e tempo alla Camera.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Lazzaro della benevolenza che mi dimostra, volendomi togliere questa eccessiva fatica; ma le dirò che ritengo indispensabile che siano letti, perchè *a priori* io non posso sapere se per avventura qualche deputato potrà domandare

la parola su qualcheduno degli articoli, e non è che leggendoli che lo posso sapere.

Questa poi è una guarentigia che si dà alla Camera. Per me è molta fatica, ma credo che sia dovere del presidente di così fare.

Passiamo ora all'articolo 4 del progetto:

« Art. 4. È approvata la convenzione conchiusa addì 19 novembre 1868, rettificata dall'altra in data del 14 giugno 1870 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze e la ditta Israele Guastalla e compagnia, di Modena, per la quale il Governo subentra ad ogni diritto alla stessa ceduto dalla disciolta società della ferrovia da Torino a Savona in forza della convenzione 5 dicembre 1866, e la ditta suddetta si obbliga a dare compiuta la linea da Savona a Bra colla diramazione da Cairo ad Acqui, a totale sua spesa, rischio e pericolo, mediante la somma a corpo di 30 milioni di lire in corrispettivo della cessione e dell'esegimento di tutti i lavori occorrenti, restando a carico del Governo il servizio delle 23,410 obbligazioni nei termini dell'articolo 6 della convenzione addizionale 14 giugno 1870. (Allegati 7 ed 8.) »

(Il segretario Berteza legge i primi cinque articoli dell'allegato 7.)

« Art. 6. Le opere a compiersi sono distinte nei tronchi e saranno regolate nei tempi seguenti:

« a) A tutto il 31 dicembre 1870 la prima parte della linea principale da Savona a Cairo;

« b) A tutto il 31 dicembre 1871 il ramo da Cairo ad Acqui;

« c) A tutto il 31 dicembre 1872 la parte rimanente della linea principale fra Cairo e Bra.

« I termini suddetti sono di rigore, salvo unicamente i casi di forza maggiore debitamente constatati.

« Durante il tempo stabilito per il compimento dei suddetti tronchi, il Governo sarà in facoltà di ordinare all'impresa Guastalla anche l'esecuzione entro un congruo termine del tronco da Bra a Carmagnola al prezzo di lire italiane un milione e seicentomila. »

A quest'articolo gli onorevoli Spantigati, Di Sambuy, Bottero, Sineo, Mongini, Berti, Rattazzi, Molinari, Pepe, Sipio, Rega, Sole, Nicolai, Strada, Capozzi, Frisari, Marchetti, Nervo, Calandra, Gravina, Marazio, Bersezio, Curti, Villa T., Berteza, Omar, Arrivabene, Siccardi, Sanguinetti, Di San Tommaso, Torrigiani, Como, Bernardi, Castellani-Fantoni, Pera, Garau, Pescetto, Brunetti, Massa, Pissavini, Corte, Lazzaro, Valerio, Sanninatelli, Costa L., Plutino Ag., Pecile, Ranco, Macchi, Mezzanotte, Monzani, Visone, Nicotera, Servadio, Ronchetti, Maurogò nato, hanno proposto il seguente emendamento all'ultimo comma dell'articolo 6 della convenzione per la ferrovia da Savona a Torino:

« Durante il tempo stabilito per il compimento dei suddetti tronchi, e non più tardi del 1° luglio 1872, il Governo ordinerà all'impresa Guastalla anche l'esecuzione, entro un congruo termine, del tronco da Bra

a Carmagnola, al prezzo di lire italiane un milione e seicento mila. »

L'onorevole Spantigati ha facoltà di svolgere la sua proposta.

SPANTIGATI. Signori, io non dirò che brevi parole a dare ragione dell'emendamento che ho avuto l'onore di proporre all'ultimo comma dell'articolo 6 della convenzione.

Io sarò breve perchè la brevità è nel mio tema, intendendo precisamente il mio emendamento a fare più breve questa linea ferroviaria, che fu sempre detta la linea da Savona a Torino, e che solo in quest'ultima convenzione diventerebbe la linea da Savona a Bra.

La Camera permetterà che io rammenti, come allora quando venne il pensiero di aprire questa nuova comunicazione tra l'alto Piemonte ed il mare ligure, molti e profondi studi si fecero intorno a quello che dovesse esserne il migliore tracciato, in corrispondenza ai bisogni a cui questa linea doveva servire.

Ed io sono lieto di vedere sui banchi del Ministero l'onorevole Sella...

MINISTRO PER LE FINANZE. Domando la parola.

SPANTIGATI... il quale fu segretario di quella Commissione che venne costituita dal Governo subalpino nel 1858 a decidere la lite fra le diverse linee che in allora si proponevano; imperocchè la Commissione, precisamente, di cui era segretario e fu relatore l'onorevole Sella, proponeva il tracciato il più diretto tra Torino e Savona e mi permetterò ancora di rammentarvi, o signori, che così come venne questa linea decretata con le leggi del 1859 e del 1861 ebbe precisamente i suffragi così autorevoli di quell'insigne uomo che fu il Paleocapa.

A stare alle leggi, che ora determinano il tracciato di questa linea, voi sapete che essa scendendo da Torino per la ferrovia di Cuneo fino a Carmagnola, di là si stacca per andare direttamente a Bra passando per Sommariva e altri paesi intorno ai quali si allacciano gruppi notevoli di industri popolazioni.

La convenzione, di cui oggi si domanda alla Camera l'approvazione, non osa intaccare il concetto, il sistema, direi quasi la base di questa comunicazione ferroviaria; però la convenzione farebbe fare una sosta temporanea a questa linea a Bra.

Secondo il tracciato determinato dalle leggi attuali la ferrovia dovrebbe correre direttamente da Bra a Carmagnola; secondo la odierna convenzione invece la linea piegherebbe da Bra a Cavallermaggiore, poi sulla stessa linea della ferrovia da Cuneo risalirebbe verso Carmagnola.

La variante, o signori, ha per conseguenza l'allungamento della linea di 12 chilometri circa.

È vero che, se la convenzione odierna non provvede fin d'ora al compimento integrale della linea, propone però di far costruire per ora i tronchi che sono da Savona a Bra, e lascia poi nell'ultimo comma dell'arti-

colo 6 la facoltà al Governo di ordinare, durante il tempo stabilito per il compimento dei tronchi che sono da Savona a Bra, anche l'esecuzione del tronco da Bra a Carmagnola al prezzo di lire 1,600,000.

Ed è vero, o signori, che qui rimane pure e solennemente impegnata la lealtà del Governo; imperocchè il Governo, che stipulava quest'ultima convenzione, non poteva non arrestarsi dinanzi all'idea di troncare questa grande linea, di troncarla a Bra invece di portarla sino al suo compimento, sino a Carmagnola. Ma pur con tali riserve sono essi giusti ed ammissibili costesti temperamenti o raccorciamenti che dir si vogliono della nuova convenzione? No; e l'emendamento che io propongo insieme ai miei onorevoli amici è precisamente diretto a scansare gli errori e l'ingiustizia del nuovo, comunque provvisorio, sistema.

Il nostro emendamento si compendia in poche parole.

Il Governo, secondo il testo della convenzione, si riserva la facoltà di ordinare quest'ultimo tronco; il nostro emendamento direbbe invece che l'esecuzione di quest'ultimo tronco debba essere obbligatorio senz'altro all'impresa Guastalla.

Il sacrificio, o signori, che vengo a domandare alle finanze non è grande.

La convenzione stabilisce il prezzo di 1,600,000 lire in modo assoluto, come quello a cui già l'impresa Guastalla aderirebbe fin d'ora di ultimare la costruzione di questo tronco.

E questa cifra vi dice che cotesto sarebbe uno dei tronchi che costerebbe di meno, giacchè si tratta di 17 o 18 chilometri, e il costo non raggiungerebbe neppure la cifra di 100 mila lire al chilometro.

E la ragione, o signori, del poco costo di questo tronco è tale che ne discende precisamente la necessità, o, se si vuole, l'opportunità di non perdere quest'occasione per eseguirlo; giacchè questo poco costo dipende dacchè l'impresa Guastalla ha già portato a compimento i suoi studi per cotesto tronco, le pratiche relative alle espropriazioni già sono compiute, ed i comuni interessati hanno già fatto abbandono dei terreni sui quali debbono fabbricarsi le stazioni.

Ma, signori, vi hanno ben altre considerazioni per le quali è d'uopo che il Governo mantenga fin da ora, e senza maggior ritardo, gli impegni che esso ha preso con iterati provvedimenti legislativi verso le popolazioni interessate in questo tronco.

Vi sono due leggi, o signori, che hanno promesso a quelle popolazioni l'eseguimento di questo tronco. E dappoichè l'onorevole Bonghi proclamava in questa stessa seduta che la legge presente era e doveva essere una legge di riparazione, una legge la quale permettesse al Governo di mantenere le promesse fatte alle popolazioni riguardo alle strade ferrate, spero che egli pure mi sosterrà col suo voto, perchè, se non si accettasse l'emendamento nostro, si verrebbe in so-

stanza, mentre si fanno concessioni d'altre ferrovie, a togliere un tronco di ferrovia a popolazioni le quali ne hanno avuto promessa con replicate leggi.

Dirò di più, o signori: anche per questa malaugurata strada avvenne quello che per molte altre è avvenuto nelle provincie piemontesi, che, cioè, i comuni e le provincie abbiano decretato dei sussidi, e dei sussidi abbastanza vistosi, come risulta dalle tabelle annesse alla relazione della Commissione; risulta infatti che le provincie e i comuni interessati avrebbero dato sussidi per una somma di 2,019,000 lire.

Ora notate, signori, che alcuni dei comuni che si trovano lungo questo tronco avrebbero già pagato il sussidio facendo fidanza colla legge. Notate di più ancora che vi sono delle amministrazioni provinciali, quella di Cuneo ad esempio, che hanno votato il sussidio, e la provincia di Cuneo lo ha pur votato di 400,000 lire, in relazione agli atti legislativi che stabiliscono la strada da Savona a Carmagnola direttamente per Bra. Ora non è egli evidente che coteste amministrazioni ben potrebbero, di fronte alla nuova convenzione, reclamare per essere liberate dalla prestazione dei sussidi votati? Esse ben potrebbero dire: questi sussidi noi li abbiamo votati in considerazione del tracciato diretto; voi non potete in oggi cambiarcene le condizioni facendone più lunga la linea di 13 chilometri circa.

E non sarebbe poi più evidente ancora e più intollerabile l'ingiustizia del provvedimento riguardo a quei comuni che più solleciti hanno già versato non poca parte del sussidio deliberato?

COMO. Chiedo di parlare.

SPANTIGATI. E dovrò poi io rammentarvi che con una recente deliberazione il municipio di Torino risolveva unanime d'inviare petizione alla Camera, perchè nello esequimento di questa linea Savona-Torino sia mantenuto l'antico tracciato? E ben si comprende che così debba essere, dappoichè alla fin fine la linea da Savona a Torino è destinata ad essere grande arteria di commercio internazionale, e una maggiore brevità di 12 o 13 chilometri è pure di qualche importanza relativamente alla sua estensione.

Io non credo di dover aggiungere altre considerazioni.

Le popolazioni che hanno fatto petizioni al Parlamento, perchè sia mantenuto l'antico tracciato, queste popolazioni, signori, hanno già veduto le *paline* del tracciato di questa strada.

Io non credo che il Governo possa oggi venire a disdire la promessa che ha fatta tante volte a quelle popolazioni; si farebbe loro troppo grande e troppo spietata delusione! Aggiungerò una sola avvertenza ed è che alla immediata costruzione di questo tronco non sono per niun modo estranei gli interessi della finanza pubblica.

Sono 18 chilometri che si costruirebbero colla piccola spesa che ho detto. Ora io vedo dalle tabelle dei

calcoli che sono annesse alla relazione che il provento netto di questa linea, pure nei primi anni non sarebbe minore di 5 mila lire al chilometro. Noi dunque avremmo qui 90 mila lire di prodotto netto contro una spesa di 1 milione e 600 mila lire, sicchè ben vede il signor ministro delle finanze che la speculazione che egli farebbe accettando la nostra proposta non sarebbe poi assolutamente cattiva.

Confido adunque che la Camera vorrà ammettere l'emendamento che ho avuto l'onore di proporre.

MINISTRO PER LE FINANZE. L'onorevole deputato di Bra ha colla sua consueta eloquenza perorata la costruzione di un tronco da Bra a Carmagnola, il quale tronco avrebbe per effetto, ed è giusto il convenirne, di abbreviare il percorso della linea da Savona a Torino, a quanto egli diceva, da 10 ad 11 chilometri.

Non ho potuto mettere insieme i dati, ma supponiamo pure che si tratti d'un'abbreviazione di questo genere. Finchè l'onorevole Spantigati sostiene la sua proposizione nell'interesse delle popolazioni, pel loro desiderio, questo l'intendo perfettamente, e lo credo in parola, specialmente se la loro fantasia è stata eccitata da quelle *paline* che l'onorevole Spantigati ha veduto piantare lungo il futuro tracciato di questa ferrovia.

Ma se l'onorevole Spantigati fa appello anche agli interessi della cassa pubblica, mi permetto di rettificare un momento i suoi apprezzamenti colle seguenti osservazioni.

Io non nego che la linea in discorso darà frutti ragguardevoli, e ringrazio il preopinante di aver ricordato la parte che io ebbi altra volta relativamente a questa ferrovia, che sarei ora veramente lieto di poter aiutare a compiere. Ma prego l'onorevole Spantigati d'osservare che sulla linea Torino-Cuneo il Governo garantisce un prodotto lordo chilometrico alla società dell'Alta Italia, e questo prodotto lordo chilometrico dato effettivamente dalla linea...

SPANTIGATI. Domando la parola.

MINISTRO PER LE FINANZE.. è ben lungi dal raggiungere ciò che le è garantito. Questa linea non dà infatti che 15,000 lire al chilometro, mentre il prodotto lordo chilometrico totale garantito corrisponde a circa 27,000 lire. So bene che vi sono altre linee le quali danno proventi molto più ragguardevoli, ma il prodotto totale della rete piemontese è ben lungi dall'eguagliare quanto è garantito. Quindi, se si fa appello alla cassa, io vedo questo fatto, che se i convogli che vergono da Savona a Bra, per continuare verso Torino, si immettono nella linea di Cuneo, verrà a crescere il prodotto della rete sopra cui il Governo garantisce il prodotto lordo, di modo che io avrei là una diminuzione d'onere corrispondente al prodotto lordo, mentre che l'onorevole Spantigati non mi può certamente offrire sopra il tronco di cui egli vorrebbe la immediata costruzione che il prodotto netto. Quindi è

che almeno almeno la finanza ci guadagnerà, non costruendo immediatamente quel tronco, due volte più di quello che promette l'onorevole Spantigati.

La qual cosa è evidente. Se il movimento va sulla linea di Cuneo, per le finanze il guadagno è uguale al prodotto lordo; dall'altra parte non è il guadagno uguale che al prodotto netto, anzi, se si tiene conto dell'interesse corrispondente alla spesa che si deve fare, il guadagno in realtà temo assai che si riduca a zero.

Ma sotto un altro punto di vista io prego la Camera di non ammettere l'emendamento proposto, e vorrei avere un'eloquenza pari a quella dell'onorevole deputato di Bra per persuadere lui stesso a non insistere sopra il suo emendamento.

D'altra parte se pensa bene all'interesse dei suoi rappresentati, l'onorevole deputato di Bra dovrebbe accogliere la mia proposta.

Signori, domande di strade ferrate ne abbiamo tante e poi tante, e l'onorevole mio collega dei lavori pubblici ed io siamo i soli a saperlo; quasi quasi ogni deputato è venuto a domandarci un tratto più o meno lungo di ferrovia. (*Interruzioni da varie parti*)

MASSARI G. Io non ne ho mai chiesto.

MACCHI. Ed io nemmeno.

SINEO. Domando la parola.

MINISTRO PER LE FINANZE. Sono molti quelli che sono venuti a domandare ferrovie, che, se facciamo bene i conti dei milioni che occorrono per costruirle, scorgeremo che questi milioni sono molti.

Ora, o signori, abbiamo fra queste domande molte le quali non hanno per oggetto di risparmiare dieci chilometri; si tratta non solo di una miglioria, di una abbreviazione, ma si tratta di aprire strade ferrate laddove ce ne sono punto, o di mettere in comunicazione vallate con reti ferroviarie.

Per conseguenza nell'ordine del da farsi e dell'urgenza, mi perdoni l'onorevole Spantigati, abbiamo tutta un'altra serie di strade che vanno fatte, e quindi se noi accettiamo l'emendamento dell'onorevole Spantigati che cosa resulterà, o signori, in questa discussione stessa a cui ora attendiamo? Resulterà che molte domande ci poveranno addosso; ci si dice: fate questo e fate quest'altro. A domandar troppo, signori, si finisce per compromettere tutto. Ecco il risultato.

Ora io prego gli onorevoli, che hanno sottoscritto questo emendamento a considerare che la condizione delle cose è la seguente. La legge dice che è fatta facoltà al Governo di ordinare la costruzione di questa linea da Bra a Carmagnola, e che il costruttore la dovrà fare per lire 1,600,000.

Ebbene, lascino passare questo articolo qual è. Se i rappresentanti di quelle provincie crederanno in altre circostanze di venire a sollevare la questione della linea Bra-Carmagnola, ed investire il Parlamento, quando

fosse meno occupato di quel che lo sia oggi, di questo argomento, per vedere se si debba imporre al Governo di far uso della facoltà che gli è conservata, nulla è pregiudicato; ma, o signori, non scelgano questo momento per venir fuori con proposte di tale natura; non vengano ora a forzare il Governo ad accettare come obbligatoria una condizione, che adesso è soltanto facoltativa.

Ed io aggiungo che lo devono fare anche nell'interesse delle popolazioni che rappresentano. Sono troppi anni che si discorre di questa linea da Savona a Torino. L'onorevole Spantigati ha voluto ricordare le mie prime armi sopra questo argomento. Ma osservo che si risale ad un 15 anni fa.

SPANTIGATI. Nel 1858.

MINISTRO PER LE FINANZE. Parlo della memoria mia di cui egli volle far cenno. I lavori si sono fatti; le popolazioni hanno creduto che si aprisse questa strada ferrata, e poi i lavori sono sospesi da 5 o 6 anni.

Anzi uno degli spettacoli più dolorosi che si possono contemplare è il vedere 14 o 15 milioni spesi in lavori di gallerie di 2 o 3 chilometri già costruite, e tutto questo non utilizzato...

PESCETTO. Hanno 4 chilometri.

MINISTRO PER LE FINANZE. Dice bene l'onorevole Pescetto; ve n'ha anche di 4 chilometri.

Signori, non occupatevi dei particolari, guardate all'importante, al grosso della questione. È interesse essenziale di quelle popolazioni avere finalmente questa linea da Savona a Torino; non ne compromettete l'esito con questioni minori, come è quella che riguarda la ferrovia da Bra a Carmagnola. La legge dice che il Governo ha la facoltà di ordinare la costruzione della linea, ed il costruttore ha l'obbligo di accettarla. Ebbene (scusatemi se mi valgo di una frase che vi prego di non trovare avventata, perchè sapete l'interesse che porto a questa linea, non fosse per altro, per gli studi che vi ho fatti), faccio appello alla vostra discrezione: contentatevi delle cose come sono. Vi faccio viva preghiera di non voler insistere sul vostro emendamento, perchè così nulla è pregiudicato.

Delle osservazioni fatte dall'onorevole Spantigati nessuna voglio infirmare. Verrà giorno in cui il Parlamento si dovrà occupare di tali questioni. Allora, se il Governo non farà, il Parlamento gli ordinerà di fare. Mi associo al desiderio che la linea si faccia, ma rivolgo nuovamente agli onorevoli proponenti una viva preghiera, perchè non insistano nella loro proposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Como.

COMO. Sarò brevissimo, e farò solo alcune osservazioni, le quali non vennero presentate dall'onorevole Spantigati. Rettificherò prima di tutto la somma di concorso che disse dalla provincia di Cuneo versata. Egli osservò che la provincia di Cuneo si sottoscrisse in favore della ferrovia Savona per 400,000 lire. Non sono 400,000 soltanto, sono 800,000, poichè per lire 400,000

furono acquistate altrettante azioni. Prego la Camera di osservare che, se a questo sacrificio addivenne il Consiglio provinciale di Cuneo, lo fece specialmente perchè convinto che la linea non s'arrestava a Bra, ma toccava ancora due comuni della provincia, cioè Sanfrè e Sommariva-Bosco. Ma non fu questo il solo sacrificio che fece il Consiglio provinciale di Cuneo. Il Governo rappresentava al Consiglio provinciale che, essendosi eseguita la costruzione della galleria del Belbo, e questa non essendo ancora compiuta, era necessario di provvedere in modo che i lavori non offrissero alcun timore di pericolo, e quindi chiamava il Consiglio a versare l'egregia somma di 300,000 lire. Il Consiglio provinciale, sempre nella considerazione che due leggi assicuravano alla provincia di Cuneo l'intera linea della ferrovia di Savona, che un beneficio ne avrebbe ricavato la provincia, aderiva alla fatta proposta.

Ora io domando alla Camera se, allorché il Consiglio provinciale addivenne alla concessione di lire 1,200,000 in favore di una ferrovia, non lo fece espressamente perchè egli vide tutelati in questo modo gli interessi della propria provincia. Ma potrà egli mantenere questa somma a fronte delle nuove convenzioni che si sono fatte? Io domando se, quando il Governo manca egli stesso alla promessa fatta alla convenzione stipulata, potrà esigere dalla provincia che corrisponda le somme intese ed alle quali si sottoscrisse in base del contratto primitivo. Teniamo conto di queste circostanze, e sarà palese, o signori, che non si ricade nelle condizioni alle quali accennava l'onorevole ministro delle finanze. Non è una linea nuova che domandiamo; noi domandiamo che quanto ci era assicurato in forza di due leggi, in forza di un patto intervenuto tra il Governo, il Consiglio provinciale di Cuneo e i corpi morali, in forza della esecuzione da essi data al contratto, versando la provincia la somma di lire 1,200,000, e i comuni le altre somme pagate, ci sia mantenuta quella concessione legalmente stipulata, e all'ombra della quale furono compiuti i sacrifici.

Mi pare, o signori, che questa non sia la condizione a cui accennava l'onorevole ministro delle finanze; mi pare che la provincia di Cuneo ha il diritto di reclamare non un favore, ma una giustizia; e mi duole altamente che il ministro delle finanze voglia assolutamente portare questa cagione di malcontento in quella popolazione da tanti anni defraudata delle speranze giustamente concepite, quando tanti favori sono accordati alle altre provincie.

Quando poi assolutamente il Governo non volesse aderire a questa proposta, io credo che debba almeno provvedere che nel termine di tre anni abbia luogo la costruzione di questa linea. Ed in questo senso io presento una proposta subordinata, che, cioè, non accettandosi l'ordine del giorno dell'onorevole Spantigati e degli altri miei colleghi, sia fissato al Governo il

termine di tre anni per la effettuazione della linea Bra-Carmagnola.

MONGINI. Desidero di sentire il parere della Commissione sopra questa proposta, perchè, quando fosse di contrario avviso, io risponderei anche alle osservazioni che si facessero per combattere la nostra proposta.

PESCETTO. Io ho domandato la parola per una sola rettificazione, e non per intralciare le domande che fa l'onorevole collega Mongini.

L'onorevole Como asserì che il Consiglio provinciale di Cuneo stabilì un nuovo sussidio di 300 mila lire, per completare i lavori che si rendevano necessari alle gallerie pericolanti.

Questa parola *pericolante*, o signori...

COMO. Io non ho detto questo; ho detto che il Governo temeva che pericolasse la galleria quando non si fossero fatti alcuni lavori, e domandò un sussidio speciale.

PESCETTO. Precisamente questa parola *pericolante* venne pronunziata; ma l'onorevole Como converrà che, se la Camera ed i nostri colleghi rimanessero sotto l'impressione che la galleria la più lunga e forse più importante di quante esistano al giorno d'oggi in Italia, meno quella del Moncenisio, fosse in uno stato pericolante...

COMO. No! no!

PESCETTO. Avete detto « pericolante, » e questo pericolante sta in ciò che la galleria è scavata nel tufo, e che mancavano i danari per il rinvestimento delle vòlte e dei piedritti, e che il Governo invitò i municipi e le provincie a voler essi stessi garantire la somma che il Governo avrebbe anticipato per poter fare il rinvestimento delle vòlte e dei pieritti scavati nel tufo.

Il pericolo veramente esisteva; ma quel pericolo non derivava da cattiva esecuzione, ma da esecuzione incompleta, che occorreva lasciare, perchè non c'erano più i danari per progredire nei lavori.

PRESIDENTE. La Commissione desidera di esprimere il suo avviso sulla proposta dell'onorevole Spantigati?

BONGHI, relatore. La Commissione non può consultare il suo desiderio; ed è costretta ad esprimere il suo avviso, poichè è stata chiamata a farlo da due degli onorevoli oratori. Lo farà con tutto il rispetto agli interessi legittimi e agli amori dei quali questa linea da Carmagnola a Bra è l'oggetto.

La Commissione, come hanno visto, non ha modificato per nulla l'articolo posto nella convenzione che è presentata alla Camera.

Le differenze che corrono fra l'articolo come è nella convenzione e l'articolo che gli onorevoli proponenti suggeriscono alla Camera di adottare sono due: l'una che ciò che nell'articolo della convenzione è dato al Governo in facoltà di fare, i proponenti vogliono che gliene sia dato l'obbligo.

L'altra, che quella facoltà che al Governo si lascia

tempo ad esercitare sino al 31 dicembre 1872 sia convertita in un obbligo di fare per il 1° luglio 1872.

Le ragioni che l'onorevole ministro delle finanze ha poste avanti per ricusare la cambiale, che gli onorevoli deputati vogliono trarre sull'erario pubblico a data così vicina e tanto certa, sono certamente di molto peso. Gli onorevoli preopinanti hanno ricordato che io ho detto che questa legge è una legge di riparazione, ma guardino come noi siamo dovuti andare guardinghi e misurati in queste riparazioni, guardino che per la linea Palermo-Marsala-Trapani ci siamo contentati di lasciare al Governo la facoltà di costruirla senza imporgliene l'obbligo; così abbiamo fatto per le linee da Trani a Roccasecca, da Taranto a Brindisi e da Parma a Spezia. Pensino essi stessi come dovrebbero fare il Governo e la Commissione a resistere, quando i deputati, i quali rappresentano quelle provincie che tanto difettano di strade ferrate, ci venissero a dire: mutate questa facoltà in un obbligo; il termine di quattro anni, che è scaduto e che noi prolunghiamo, ahimè! di altri quattro anni, convertitelo in un obbligo di fare fra sei mesi od un anno: come potremo noi rispondere ai deputati di queste altre provincie? L'onorevole Spantigati ci darebbe a prestito l'eloquenza sua? Potrebbe sperare che la sua eloquenza sarebbe più persuasiva sopra di essi di quello che la parola del ministro delle finanze e la mia sarà sopra di lui?

Noi vorremmo davvero che gli onorevoli preopinanti stessi si persuadessero della difficoltà nella quale noi siamo.

Se per poco vorranno dare uno sguardo a tutte le domande simili alla loro, gli onorevoli preopinanti vedranno essi stessi in quali impacci ci troveremo, in quali impacci si troveranno essi stessi, quando i fautori delle strade da Siracusa a Licata e da Eboli a Reggio ci chiederanno che l'ordine del giorno che propone le loro strade sia convertito in un articolo di legge. Io non saprei come faremmo allora, non saprei come, se noi pure ci dessimo aria d'essere larghi e munificenti, l'erario pubblico potrebbe tenerci dietro.

Essi hanno parlato dei pesi sostenuti dai comuni. Pensino che nelle provincie meridionali c'è una strada ferrata di 55 chilometri da Lucera a Manfredonia, per la quale i comuni e le provincie si sono obbligati ad un sussidio di 2 milioni, eppure noi non abbiamo osato di proporre al Governo di trarre di tasca sua quello che manca; ma ci siamo ingegnati di ritrovare un po' di sussidio nella liquidazione possibile delle multe della società delle Meridionali.

I comuni e le provincie interessati alle strade di Savona hanno fatto, ci si aggiunge, dei grandi sacrifici. Però è bene osservare che codesti grandi sacrifici di voti hanno avuto sinora un piccolo effetto. E troppa parte dei sussidi voluti una volta resta a riconfermare e soprattutto a pagare.

Noi stessi non sappiamo quanto sono definitive tutte

queste votazioni dei comuni e non siamo riusciti ancora a venirne del tutto in chiaro.

Dunque anche qui rispetto al concorso dei comuni vi è qualche cosa d'incerto, vi è qualche cosa che non si è ben sicuri che in parte non sfumi.

Perciò io pregherei gli onorevoli proponenti nell'interesse stesso della linea di Savona, nell'interesse della legge e di questa discussione, a recedere per ora da questa loro proposta la quale non ha tutta quella importanza che essi credono; quando davvero sopra questo brevissimo tronco da Bra a Carmagnola si addensino, si affollino i sussidi della provincia e i concorsi dei comuni, quando così possano supplire in qualche notevole parte alle spese, sono padroni di farlo, e quelli che hanno bisogno di rinnovare le loro votazioni avranno modo facile d'ottenere dal Governo che usi della facoltà che gli è lasciata dalla convenzione.

Si sa che questa facoltà è esercitata un po' prima e un po' dopo, secondo le varie influenze che prevalgono nell'amministrazione (poichè siamo uomini e sono umani i motivi), è usata prima o poi, secondo la maggiore o minore forza di sussidi che davvero i comuni e le provincie possono raccogliere intorno ad un tronco di strada ferrata. Credono gli onorevoli proponenti di arrivare più prontamente, ingiungendo cotesto obbligo ad un Governo che non ha danari, di quello che farebbero invogliandolo ad usare della facoltà di farla che gli si lascia, provvedendogli una buona parte della somma che occorre alla spesa? Davvero, mi parrebbe utile per loro stessi, per la strada patrocinata da loro, che essi recedano da questa proposta, pensando essere evidente che, essendo questa strada da Savona a Torino una strada d'interesse nazionale, non è possibile che questo tronco da Carmagnola a Bra non si faccia, e che il Governo davvero non usi delle facoltà che ha dalla convenzione. Domando solo che gli si lasci un po' di respiro, di spazio; non si forzi a prendere un obbligo in un giorno, in cui già si sopraccarica di nuovo di tanti altri, in cui il fare questa concessione ai deputati proponenti potrebbe mettere la Commissione ed il Ministero e i proponenti stessi in un impiccio grandissimo rispetto a tutte le altre domande di simil genere che saranno fatte.

Dio volesse che tutte le altre facoltà che sono lasciate in questa legge al Governo fossero usate non più tardi del giorno in cui sarà pure usata, ne siamo sicuri, quella che la convenzione gli accorda, di costruire la strada da Carmagnola a Bra! (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro per le finanze ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io rinnovo le mie preghiere a coloro che sottoscrissero l'emendamento, perchè lo vogliano ritirare. Non votandosi quest'emendamento, la questione in sè non è compromessa, perchè resta facoltà al Governo di fare le concessioni. Gli onorevoli proponenti possono quindi, qualora non siano soddi-

sfatti delle deliberazioni o degl'indugi del Governo nell'ordinare questa costruzione, sollevare eglino stessi, quandochessia, la questione.

Per parte nostra siamo in una vera impossibilità di accettare l'emendamento, imperocchè sarebbe un ammettere un ordine d'urgenza che noi non possiamo ammettere a cospetto di tutte le altre ferrovie che abbiamo davanti.

L'onorevole Como diceva che era dolente del mio contegno rispetto alle popolazioni. Ebbene, io posso guarentire l'onorevole Como che, ove si riesca a costruire la grande linea, quando finalmente si vedrà questa linea costruita, le popolazioni capiranno benissimo che, quando si vuole riuscire a cose grandi, qualche volta è prudenza, è saviezza il non insistere sopra le cose piccole.

Rinnovo quindi le mie preghiere; se poi esse non valgono presso i proponenti, prego la Camera a non accogliere la loro proposta, perchè, se si ammettono aggiunte sopra aggiunte, non so dove si arrivi con questa legge.

Una voce. È un affare pericoloso.

PRESIDENTE. Onorevole Spantigati, ritira la sua proposta?

SPANTIGATI. No. Non posso aderire al desiderio del signor ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Mongini, le spetterebbe la parola; ma andiamo ai voti perchè l'ora è già tarda.

Voci. Ai voti! ai voti!

MONGINI. A dire il vero, o signori, io non so comprendere perchè con tanta insistenza il signor ministro cerchi di respingere questa proposta.

Noi assistiamo ad un disegno di legge che viene a provvedere a tutte le strade ferrate che il Parlamento aveva per legge sanzionate e che non ebbero sinora la loro esecuzione. Unicamente per questo tronco non si vuol fare quella parte che si fa per le altre ferrovie.

Signori, fra le tante strade ferrate che sono in Piemonte, è questa la sola per la quale si domandò sussidio al Governo.

Or sono pochi giorni, o signori, abbiamo aperto in Piemonte un tronco di strada ferrata che compie una rete di ben 200 chilometri, ed il Governo non ha dato un centesimo per l'esecuzione di quella ferrovia.

Una voce. Domando la parola.

MONGINI. Si tratta di una strada che ha un interesse non solo locale, ma un interesse internazionale, come diceva l'onorevole Bonghi, e per evitare la tenue spesa di un milione e 600,000 lire si vuole impedire la sua esecuzione, non ostante che con due leggi consecutive si fosse non solamente promessa ma assicurata.

L'onorevole ministro delle finanze ci dice: voi compromettete il resto della linea.

Ma, signori, quando lo Stato viene a spendere altri 30 milioni di lire per fare l'altra parte di questa strada,

io non so comprendere come l'aggiunta di 1,600,000 lire possa venire a compromettere l'esecuzione della intiera linea.

Se non che io vi prego di ritenere che tal somma non verrà risparmiata, anche non accettando la vostra proposta. Avete sentito dall'onorevole Como, che qualora il Governo non venga a fare questo tronco di strada ferrata, la provincia di Cuneo ed anche altri comuni che hanno dato vistose somme per la ferrovia di Genova, avranno il diritto di ripetere ciò che hanno versato, e quindi il Governo, mentre si crederà da un lato di fare un risparmio di spese, si troverà sottoposto a restituire somme ingenti, le quali sono state versate condizionatamente. Qui si tratta, o signori, di un sussidio per una strada la quale non si è fatta e non si fa in quelle condizioni per le quali il sussidio era dato. Ora non è permesso volere il corrispettivo, e non mantenere lo adempimento dei patti.

Signori, si tratta, come disse l'onorevole Bonghi, di una strada internazionale, si deve quindi cercare la linea più breve, e, sopprimendo il tronco Bra-Carmagnola, venite a creare un giro vizioso.

Trattandosi di comunicazioni dirette tra Torino, Savona, Nizza e Marsiglia, bisogna studiare il modo di trasportare le persone e le merci nel minor tempo possibile e con una minore spesa. Ora se, per la differenza di 1,600,000 lire, non si vuol fare il tronco Bra-Carmagnola, si obbliga ad un allungamento di quasi dodici chilometri.

Il ministro Sella parlò delle casse dello Stato, ma quando si contano centinaia e centinaia di milioni per le ferrovie, male si comprende come possa farsi il conto di cassa per una spesa così limitata.

Diciamo di più: si tratta di una strada che costa meno di 100 mila lire al chilometro, che darà l'interesse delle somme pagate. Ebbene, non ostante che il Governo possa ricavare i proventi del denaro che spende, nega di soddisfare a questo bisogno in favore delle provincie, per le quali finora nulla ha speso per strade ferrate.

Ora io domando se questa sia giustizia, e se, mentre la Commissione pochi momenti fa ha dichiarato che voleva mantenere tutte le ferrovie le quali erano state approvate per legge, possa, dopo pochi momenti, dire al rovescio, dire che per questa strada non si può fare nulla.

Imperocchè, o signori, il lasciare piena libertà al Governo di fare più tardi è lo stesso come dire che probabilmente si farà niente.

Mi unisco quindi all'onorevole mio amico Spantigati, e prego la Camera ad accogliere la nostra proposta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi duole di dover contraddire alle parole dell'onorevole oratore e dei suoi amici che hanno proposto con lui quell'emenda-

mento; ma non è possibile nello stato attuale delle cose al Governo l'accettare la proposta degli onorevoli Spantigati e Mongini.

Dice l'onorevole Mongini: come mai oggi che andate ad assumere la spesa di 30 milioni vi arrestate ad 1,600,000 lire per compiere quel progetto?

Ma la spesa è abbastanza grave anche senza quella addizione.

Quest'opera, come la Camera ha bene inteso, è un'opera che verrebbe a migliorare una linea, è un'opera che certamente nel futuro si farà appena vi concorreranno le condizioni per farla; ma queste condizioni oggi non vi sono, anzi le circostanze sono contrarie a queste maggiori spese.

Se sia il momento opportuno io lo lascio giudicare agli onorevoli proponenti.

Come mai oggi che il Governo va ad assumere tanti impegni, sarà proprio il momento di portare un miglioramento, mentre si dà a quelle popolazioni il vantaggio della linea principale!

Gli onorevoli proponenti dissero: è una linea che abbiamo già in virtù di una legge, quindi non si verrebbe a far altro che eseguire la legge.

Ma io osservo all'onorevole Mongini che il Governo oggi non avrebbe nessun obbligo di eseguire quella linea... (*Movimenti di dissenso al centro sinistro*).

Non vi è obbligo alcuno da parte del Governo di costruire esso la linea. La concessione è caduta, ma certo non per colpa del Governo. La società è a terra, e non per opera nostra; dunque il Governo che oggi assume in proprio di eseguire, di finire quei lavori, mi pare che renda già a quelle provincie un grandissimo servizio. Vi sono certo degli impegni, ma sono impegni morali, non sono obblighi precisi e contrattuali; questi sono caduti colla caduta della società, quindi il Governo non era tenuto a cambiare i precedenti oneri che aveva assunti. Li muta in oggi assumendo la costruzione della linea principale a proprio carico, e li muta per il vantaggio di quelle popolazioni.

Io adunque mi permetto di pregare la Camera a non accogliere la proposta modificazione.

L'onorevole Mongini ed i suoi amici vorrebbero quasi fare una pressione al Governo ed alla Camera dicendo che i comuni e le provincie che hanno votato dei sussidi non li daranno più; io dico che li daranno, perchè quei sussidi non sono per nulla vincolati a questo tronco.

MONGINI. Lo sono; sì, signore.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La provincia di Cuneo almeno ha votato un sussidio che per nulla è vincolato al tronco per Carmagnola, se la memoria non mi tradisce. Ma ad ogni modo, siccome il Governo assume l'impegno di questa spesa sotto la fede di quelle deliberazioni e tenendo conto di quei sussidi, così qualora quelle deliberazioni cadessero per la stessa argomen-

tazione dell'onorevole Mongini, io dico che in tal caso il Governo potrebbe rispondere che egli non è vincolato, e che manterrà le sue nuove obbligazioni, se i comuni e le provincie manterranno le loro.

Ciò ho voluto francamente dire perchè desidero che questo concetto sia ben conosciuto, ed eziandio per non accettare questa specie di minaccia, di diffidente che i comuni e le provincie non vorranno pagare.

Voci. Ai voti!

MONGINI. Due sole parole in risposta...

Voci a destra. No! no! Ai voti!

MONGINI. Scusino, è per rettificare un fatto.

PRESIDENTE. Permetta, io non posso fare violenza alla Camera.

MONGINI. Per un fatto personale...

Voci rumorose a destra. Ai voti! La chiusura!

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

(È appoggiata.)

MONGINI. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Contro la chiusura ha facoltà di parlare.

MONGINI. Avrei già finito, se non mi avessero interrotto.

Il signor ministro ha detto che il Governo non ha obbligo alcuno per questa ferrovia. Permetta il signor ministro che io gli dica non essere esatto quanto egli afferma. Il Governo oggi ancora è obbligato a dare a questa strada una rendita di 3,200,000 lire, locchè al 60 per cento dà un capitale di oltre 33,000,000 di lire. Quando si è presentato il progetto di legge in esame, la rendita era al 60 per cento, quindi il Governo nel dare i 30 milioni all'impresa Guastalla, veniva a guadagnare sopra la garanzia che deve rappresentare. Quindi, non essendo vero che il Governo sia senza obbligazione, quando la rendita fosse al 60 per cento, si potrebbe fare la linea intera, perchè con 33 milioni vi sarebbe di che eseguire anche il tronco Bra Carmagnola; insisto quindi più che mai nella fatta proposta.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi permettano una parola per dissipare un equivoco sotto il quale non vorrei rimanere.

Io so benissimo che il Governo aveva un'impegno: ma cos'era quest'impegno? Era di pagare un sussidio alla società che avesse costruita ed esercitata la linea. Ora la società non c'è più; cadono quindi i nostri impegni, e non restano più che gl'impegni morali. Questi io li ho riconosciuti, ma impegni legali non ve ne sono.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Insiste nella sua proposta l'onorevole Spantigati?

SPANTIGATI. Sì.

PRESIDENTE. La rileggo:

« Durante il tempo stabilito per il compimento dei

suddetti tronchi, e non più tardi del 1° luglio 1872, il Governo ordinerà all'impresa Guastalla anche l'esecuzione, entro un congruo termine, del tronco da Bra a Carmagnola, al prezzo di lire italiane un milione e seicento mila. »

Chi l'approva si alzi.

(Dopo prova e controprova la Camera la respinge.)

Ora permettano un momento ; sino all'articolo 6 ho letto l'allegato che ha tratto alla ferrovia di Savona. Siccome non vi è alcuna variazione a tutti gli altri articoli di questo allegato, e nemmeno al quadro che fa parte dell'allegato medesimo, ed all'allegato 8, perciò rileggo l'articolo 4 che li comprende, per porlo ai voti.

« È approvata la convenzione conchiusa addì 19 novembre 1868, rettificata dall'altra in data del 14 giugno 1870 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze e la ditta Israele Guastalla e compagnia, di Modena, per la quale il Governo subentra ad ogni diritto alla stessa ceduto dalla disciolta società della ferrovia da Torino a Savona in forza della convenzione 5 dicembre 1866,

e la ditta suddetta si obbliga a dar compiuta la linea da Savona a Bra colla diramazione da Cairo ad Acqui, a totale sua spesa, rischio e pericolo, mediante la somma a corpo di 30 milioni di lire in corrispettivo della cessione e dell'eseguimento di tutti i lavori occorrenti, restando a carico del Governo il servizio delle 23,410 obbligazioni nei termini dell'articolo 6 della convenzione addizionale 14 giugno 1870. (Allegati 7° ed 8°.) »

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 6 10.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge sulle convenzioni ferroviarie;

2° Discussione del progetto di legge per la leva sopra i nati nel 1849 e nel 1850.