

TORNATA DEL 30 LUGLIO 1870

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Letture di un disegno di legge del deputato Regnoli, e di un altro dei deputati Barazzuoli e Morelli Carlo. — Atti diversi. — Interrogazione del deputato Melissari circa l'esecuzione di un articolo della convenzione coi signori Vitali, Charles e compagni, e risposta del ministro. — Rinunzia del deputato Amabile, della quale, dopo le opinioni espresse dai deputati Pisanelli e Massari G., non si prende atto. — Istanza d'ordine del deputato Minervini. — Seguito della discussione dello schema di legge per l'approvazione di convenzioni ferroviarie — Il deputato Arrivabene sostiene l'articolo 21 per la ferrovia da Mantova a Modena — Il deputato Fornaciari propugna la sospensione stata proposta ieri — Osservazioni dei deputati Ronchetti, Cavriani, Cadolini, Bortolucci, Araldi e Borgatti — Il ministro ed il relatore Bonghi ribattono la sospensione, che è respinta — Emendamenti del deputato Angeloni, combattuti dal ministro e dal relatore — Il primo è ritirato ed il secondo è respinto — Emendamento del deputato Brunetti, oppugnato dal deputato Pisanelli, dal relatore e dal ministro, e respinto. — Presentazione della relazione sopra due progetti. — I deputati Depretis e Valerio confermano la loro rinunzia, che è accettata. — Istanza del ministro Sella sulla discussione — Osservazione del deputato Rattazzi — Opinioni del deputato Del Zio in favore e dei ministri contro il paragrafo V, che è approvato — I deputati Crotti, Berti D., Paris e Bonghi sostengono il paragrafo per la ferrovia di Aosta, che è approvato — Aggiunta del deputato Alvisi, respinta — Articolo 22, modificato dal deputato Cadolini, appoggiato dai deputati Mazzarella e Brunetti, approvato — Sul 23° parlano il ministro e i deputati Cadolini e Monti C. — Emendamenti dei deputati Morelli S. e Comin al 24° — Istanza del deputato Como circa il traforo del Colle di Tenda — Proposta soppressiva del deputato Cadolini di quattro articoli, approvata — Gli articoli del titolo III sono approvati — Dichiarazione e proposta del ministro Sella per decisione, pro o contro, sulle convenzioni coll'Alta Italia — Osservazioni dei deputati Rattazzi, Nicotera e Sanminiatielli — Repliche dei ministri Sella e Gadda — Domanda del deputato Ricci di documenti.*

La seduta è aperta a mezzogiorno.

LANCIA DI BROLO, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale è approvato; indi espone il sunto delle seguenti petizioni:

13,397. La Giunta municipale di Carbone, circondario di Lagonegro (Basilicata), associasi alla petizione della Giunta di Tursi, n° 12,902, relativa al tracciato della strada di Sapri, all'iscrizione dei tributi diretti di Policoro sul catasto di Tursi.

13,398. Le Giunte municipali di Neirone e di Montobbio, provincia di Genova, aderiscono alle istanze della deputazione provinciale e della Camera di commercio e di altri corpi, perchè non venga affidato alla società dell'Alta Italia l'esercizio della ferrovia ligure.

13,399. La deputazione provinciale di Torino esprime il voto che sia il più celeremente possibile ordinata la costruzione del tronco di ferrovia da Bra a Carmagnola, e sia concesso alla società dell'Alta Italia l'esercizio della linea Torino-Savona e del tronco da Bussoleno a Bardonecchia.

LETTURA DI DUE DISEGNI DI LEGGE. — ATTI DIVERSI. — INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MELISSARI SULLA PIENA ED INTERA ESECUZIONE DELL'ARTICOLO 4 DELLA CONVENZIONE 20 GIUGNO 1868.

PRESIDENTE. Il Comitato privato ha ammesso alla lettura un progetto di legge d'iniziativa privata, presentato dai deputati Regnoli, Farini ed altri. (*Se ne dà lettura*)

È principio generale, ammesso sì dalle precedenti leggi e consuetudini (Vedi deliberazione del Consiglio dei ministri del 26 febbraio 1862) che dalla vigente legge sulle pensioni degli impiegati civili (articoli 39, 40 e 43), che l'impiegato il quale ha cominciato il suo servizio sotto l'impero di una legge e lo compie sotto quello di una legge diversa, abbia la facoltà di scegliere quella delle due leggi che stima più utile per

determinare il suo diritto alla pensione o la quantità di essa.

Tale principio fu esteso ai militari, e specialmente a quelli che provenivano dalle truppe dei Governi che cessarono di esistere negli anni 1859 e 1860. Così fu estesa quella azione ai militari modenesi, ai parmensi, ai toscani e ai napoletani. Per una omissione, che non potè derivare che da dimenticanza, non fu tale disposizione espressamente dettata anche pei militari che appartenevano alle truppe pontificie e che negli anni 1859 e 1860 furono dai Governi delle Romagne e dell'Emilia allettati ad entrare nelle truppe di Romagna o dell'Emilia o volontariamente vi entrarono.

Sebbene la ragione della legge fosse certo uguale anche per essi, pure la Corte dei conti ebbe a dichiarare che occorreva, per riempire quella lacuna, una disposizione espressa, la quale è pertanto resa, non solo opportuna, ma necessaria, perchè anche in tal parte sia serbata l'eguaglianza fra militari provenienti dalle truppe dei diversi Stati italiani, e sia serbata a favore di coloro che fecero opera buona e profittevole al paese, accettando volentieri, in difficili momenti, di servire sotto la bandiera dei nuovi Governi locali che prepararono l'unificazione d'Italia.

PROGETTO DI LEGGE.

Articolo unico.

A coloro che, prima di assumere il servizio militare nelle truppe di Romagna nel giugno del 1859 e nell'esercito dell'Emilia, poi sardo, nel marzo del 1860, facevano parte delle truppe pontificie è riservato (come lo fu ai provenienti dalle truppe modenesi, parmensi e toscane) il diritto di azione per ciò che riguarda la pensione cui possano aver diritto fra la legge precedente e la successiva sotto la quale cessarono o cesseranno di servire.

PRESIDENTE. Onorevole Regnoli, non stimerei utile di domandarle ora quando intenda sviluppare questo suo progetto di legge, perchè mi pare difficile che possa essere svolto in questo periodo di Sessione.

REGNOLI. In una delle prime possibili sedute, cioè quando la Camera potrà.

PRESIDENTE. Allora rimaniamo intesi così. Il Comitato privato ha anche ammesso alla lettura un progetto di legge d'iniziativa parlamentare, presentato dagli onorevoli Barazzuoli e Morelli Carlo. (*Se ne dà lettura*)

I.

Studiando i sottoscritti quali riforme potessero apportarsi alla nostra legislazione, che al beneficio di migliorare le istituzioni esistenti, senza sconvolgerne

l'organamento, accoppiassero quello di procacciare all'erario una considerevole economia, parve loro che ve ne fosse una la quale per eccellenza riunisse in sè questi due pregi.

Il nostro Codice di procedura penale segnò certamente un progresso nell'ordine dei procedimenti criminali, e in esso vi sono riforme e disposizioni che gli sopravviveranno. Ma in talune parti esso apparisce improntato d'una timidità che fa singolare contrasto colle aspirazioni ad un ordinamento più perfetto, delle quali tratto appariscono in ogni sua parte manifesti e luminosi gl'indizi.

Questo contrasto ci parve più rilevato nel geloso argomento della libertà personale. Il legislatore non può dirsi che obliasse o non tenesse in conto questo che è il più prezioso dei diritti dell'uomo e del cittadino: ebbe forse paura di concedergli troppo: gli aprì la porta per richiuderla subito lasciando soltanto uno spiraglio dal quale avesse modo per opera d'altri e a tempi migliori d'uscir intiero, o quanto almeno lo consentissero le ragioni della sicurezza sociale.

Nel nostro Codice per certe specie di reati è negata ogni libertà provvisoria all'accusato; per certi altri deve essere data, purchè chiesta, talchè anche quando la legge riconosce il diritto, si dà apparenza di fare una concessione, e la concessione può essere anche effimera, perchè il magistrato può apporvi tali condizioni da rendere anco impossibile il profittarne.

Intanto, mentre si promulgava fra noi il Codice di procedura penale, il Belgio aveva da 4 anni in fatto di detenzione preventiva e di libertà provvisoria una legge più larga della nostra, e pochi mesi prima Governo imperiale dava alla Francia la legge del 14 luglio 1865 più libera ancora; nè sappiamo che il Belgio e Francia sieno pentiti di questo generoso omaggio alla libertà personale che fu giustamente chiamata la madre del diritto pubblico di tutti i popoli civili.

Noi non vogliamo l'abolizione assoluta della detenzione preventiva per gl'incolpati di qualsiasi reato. La detenzione preventiva è talora, come disse un illustre scrittore, un'ingiustizia necessaria: e l'abolirla senza restrizione equivarrebbe forse a disarmare la legge ed a rendere spesso impotente la giustizia inquisitrice.

Ma appunto perchè la detenzione preventiva è talora un'ingiustizia necessaria, noi vogliamo che non vi sia o scompaia quando cessa la necessità che è l'unico suo titolo di legittimità.

In Italia ci sembra si faccia troppo buon mercato di questa libertà senza di cui le altre sono lustre e finzioni. Ora, per qualunque reato un cittadino si può ad arbitrio del giudice istruttore cacciarlo in carcere di custodia e tenervelo quanto è lunga una procedura, che non di rado o per molteplicità di affari, o per incuria del magistrato, o per soverchio di formalità procedurali dura, più che mesi, anni. Ognuno di noi può citare

esempi di cittadini rilasciati dopo lunga detenzione, o per non essere luogo a procedere, o per assoluzione, o, se condannati, costretti in carcere per un tempo maggiore di quello che ebbero di condanna. Fatti gravi del pari, perchè nella bilancia della giustizia pesano ugualmente la carcerazione dell'innocente e la pena maggiore del giusto.

Può obiettarsi, lo sappiamo, che per certi ordini di imputati la libertà deve, secondo il Codice di procedura penale, essere data quando venga chiesta. Ma molti ignorano che la legge dia questo beneficio; molti mancano di qualsiasi relazione nel luogo dove delinquerono, o si suppone che delinquessero e dove furono arrestati; molti non hanno mezzi per ricorrere al necessario patrocinio del legale; molti non possono procacciarsi sollecitamente, o per distanza dal paese nativo o per altro motivo, la prova dei requisiti prescritti per ottenere la libertà; talora l'esorbitanza della cauzione stabilita dal tribunale rende impossibile il conseguirla; sempre infine il lusso delle forme (e ricorso dell'avvocato e conclusioni del pubblico Ministero, e decreto della Camera di Consiglio o della sezione d'accusa, e prestazione della garanzia, e atto, come lo chiamano, di sottomissione) divora delle settimane e prolunga indebitamente la prigionia.

Perchè, domandiamo noi, tanto codazzo di formalità e di condizioni per concedere ciò che si riconosce essere un diritto?

Questo secolo *umanitario* ha voluto fare delle carceri, luoghi a un tempo di espiatione e di emenda del delinquente. Ma allora perchè fare delle carceri un mezzo di depravazione con questa prodigalità di detenzione preventiva? Voi migliorate forse il condannato con la disciplina, col lavoro, coll'apostolato dei visitatori; ma pervertite il più delle volte colla custodia preventiva l'accusato che forse è vittima di fallaci apparenze, e che ad ogni modo, fino a sentenza proferita, nessuno ha diritto di chiamare colpevole. E lo pervertite perchè il giorno che esce dalla carcere che non meritò, egli non è più l'uomo di prima nè innanzi alla sua coscienza, nè al cospetto dei suoi concittadini. Contaminato dall'alito di quelle mura, entro le quali dovè trovarsi a fianco del malfattore, egli ha perduto quella nobile alterezza che è la più sicura custode della virtù, perchè sa che i suoi concittadini non dimenticheranno mai che egli è stato in carcere e che la malignità può sempre designare lui come un delinquente fortunato, mentre non è forse se non una vittima degli errori giudiziari.

Che cosa guadagna da tutto questo lo Stato? Offende senza stretta necessità il più sacro dei diritti; arreca nell'onore, nella persona, nella salute, nel patrimonio danni che nessuno risarcirà; fomenta la demoralizzazione, mortificando il senso della dignità umana; sottopone l'erario ad una spesa ingente, tanto più da rimpiangersi quanto più riesce ad effetti con-

trari a quelli che si volevano conseguire colla custodia preventiva.

A questi mali noi ci siamo proposti di riparare col disegno di legge che presentiamo alla Camera e del quale spiegheremo brevemente l'economia giuridica e i vantaggi d'ordine morale e finanziario che ci auguriamo debbano scaturirne.

La proposta si basa tutta sulla distinzione fra i reati punibili con pene correzionali, e quelli punibili con pene criminali: pei primi la detenzione preventiva è abolita, meno talune eccezioni indicate nel primo articolo; per i secondi è conservata salvo il concedere la libertà provvisoria secondo le circostanze da apprezzarsi dai magistrati, e colle cautele stabilite già dalle leggi.

Questa distinzione è, per così dire, il pernio della nostra proposta: vediamo se sia giusta e ragionevole.

Rispetto al primo articolo abbiamo considerato se per avventura togliessimo alla sicurezza pubblica quel che concedevamo alla libertà e ci siamo convinti che sarebbe dar corpo alle ombre il temere che l'abolizione della custodia preventiva nei reati correzionali possa costituire un pericolo per la società, o un impedimento all'azione della giustizia.

Non un pericolo perchè se per l'articolo 205 del Codice di procedura penale la libertà provvisoria deve essere accordata quando è chiesta, può ben avvenire che tutti o i più la chiedano. In Toscana non si dava di regola il carcere preventivo e non si dà in Francia per i reati non punibili per più di due anni. Ma la cauzione, si dirà, ha per oggetto (articolo 212) di assicurare che l'imputato si presenterà a tutti gli atti del processo e per l'esecuzione di detta sentenza: e voi distruggete questa garanzia. Garanzia vana, noi rispondiamo, perchè l'imputato per sottrarsi al pericolo d'una condanna di carcere che non può essere irrogata per più di 5 anni, e raramente viene inflitta per l'intero, non abbandona per sempre la famiglia, la patria, la sua fortuna; se vi avesse interesse non lo tratterebbero le 400 e le 1000 lire date in cauzione, e molto meno sarebbe trattenuto in quei casi nei quali è esonerato da qualsiasi deposito o malleavoria. Eppoi abbiamo provveduto: oltrechè nulla è innovato nel disposto dall'articolo 206 del Codice di procedura penale, autorizziamo la detenzione preventiva di chi tenti la fuga.

E nemmeno un impedimento all'azione della giustizia perchè, pel nostro articolo, l'imputato che non obbedisca alla chiamata del giudice istruttore o vi sia ragione di temere che abusi della libertà per fuorviare l'istruzione e sopprimere e travisare la verità, può essere privato del beneficio della libertà! E si tenga per fermo che questa minaccia sarà più efficace assai per l'imputato che il timore di perdere la cauzione spesso illusoria e la quale, se egli è condannato, se ne va tutta nei titoli indicati dall'articolo 229. Guardiamo le

cose da uomini pratici e senza farci sopraffare da spauracchi: gli imputati che hanno la libertà provvisoria con o senza cauzione, gli imputati che non hanno avuto d'uopo di chiederla perchè contro di essi non fu mai emesso mandato di cattura, non obbediscono forse oggi alle citazioni del giudice istruttore, non si presentano forse al dibattimento, che ad ogni modo si farebbe anche malgrado la loro contumacia? Non vanno ad espiare la pena? E, se vi hanno renitenti, non prova questo l'inutilità delle cauzioni, ben inteso per reati correzionali?

Nè più audace può sembrare al Parlamento l'articolo 2, col quale si ammette in genere la facoltà di accordare la libertà provvisoria nel caso di reati punibili con pene criminali. Negli Stati Uniti la si accorda per tutti i reati, tranne per quelli minacciati della pena capitale. E, lasciando l'America ed i suoi costumi speciali, la Francia stessa ammette la libertà provvisoria anco per gl'imputati di crimini. Eppure nei bassi strati della società francese si agitano istinti ed aspirazioni per buona ventura sconosciute alle nostre plebi. Audace sarebbe stato proporre l'abolizione della custodia preventiva per questa classe di reati, perchè di questi la società si allarma ben più che di quelli contemplati nel primo articolo, e perchè l'uomo che ha dinanzi a sé o la minaccia della prigionia perpetua, o l'immagine del patibolo, ha interesse a fuggire e ad abbuare, a qualunque costo, la verità, se la verità può nuocergli. Ma ciò noi ci siamo guardati dal proporre.

Il temperamento che noi suggeriamo è esuberante a rendere tranquilla la società. Questa ha i suoi magistrati, ai quali ha affidata la tutela dei cittadini e la spada della giustizia. Essi accorderanno o no la libertà provvisoria, secondochè sia pericoloso od innocuo il concederla; considereranno la qualità delle persone, la natura del reato, l'entità della pena colla quale può essere represso; la daranno, a mo' d'esempio, all'uomo onesto che, scaldato forse dal vino e trovatosi accidentalmente in una rissa, ha ferito a morte un cittadino; egli ha una posizione in società, nè ha interesse a fuggire. La negheranno invece al fabbricatore e spargitore di moneta falsa, perchè forse ne approfitterebbe per seguitare nella sua industria. Non fa mestieri poi aggiungere che nulla è innovato rispetto alle cautele colle quali può essere accordata la libertà provvisoria a termini del Codice di procedura penale.

Gli articoli 3 e 4 non hanno bisogno di commenti. Passiamo invece a dare un cenno dei vantaggi di altro ordine che ci riprometteremmo dalla nostra proposta, qualora il Parlamento la reputasse meritevole di essere tradotta in legge.

II.

Essa, come si è detto innanzi, non manca della prova dei fatti e del dettato dell'esperienza degli stati

più culti, perchè non si debba ritenere utile per l'ordine morale, e finanziariamente proficua.

Nella storia delle istituzioni civili dei popoli liberi, colle guarentigie politiche va di conserva il rispetto alla libertà individuale, che non è scritto soltanto nella legge positiva, ma le preesiste, scolpito come è nella coscienza pubblica.

La storia è là per far fede di questo vero. L'*Habeas Corpus* è il fondamento delle libertà politiche inglesi, e l'innovazione che in ordine alla libertà fu introdotta in questi ultimi giorni nel regime politico della Francia fu preceduta saviamente dalla riforma nei principii e nei modi di tutela del diritto d'inviolabilità dei cittadini; dei quali, se l'arresto preventivo per morale necessità deve conservarsi per i casi di crimine, invece di una cautela utile e necessaria, diviene un abuso ed un pericolo quando si adopera per le colpe e pei delitti che attengono alla giustizia correzionale.

Il carcere preventivo, in questi casi, mentre offende senza necessità la libertà individuale, che è sempre una offesa a tutto l'ordine morale (tanto maggiore quando l'imputato esce illeso dal procedimento), in conseguenza dello stato delle nostre carceri, e dell'angustia dei nostri mezzi finanziari, apporta alla società un cumulo di danni e di pericoli assai maggiori degli effetti utili e salutari che dall'esercizio della penalità si sperano o si conseguono.

L'espiazione preventiva, chè tale infine diviene il carcere di custodia, scema grandemente l'efficacia dell'espiazione penale sanzionata dai magistrati. La quale, sopravvenendo dopo un tempo più o meno lungo di aspettativa trascorsa nel luogo e nella vita di pena, non colpisce moralmente chi, dovendola subire, l'ha già sopportata, nè sorprende o commuove l'opinione pubblica verso di chi, già avvinto nella carcere, si presenta esaurito nella morale impressione del carcere già subito e sopportato.

Colla profusione nell'uso del carcere preventivo corrono parallele, se non in grado progressivamente ascendente e superiore, la molteplicità delle colpe, la frequenza delle recidive, l'intensità dei reati.

Egli è vero che le disposizioni nostre legislative sono informate a principii, rispetto alla custodia preventiva, per i quali si determinano i mezzi di riparare in parte a quei danni che dal carcere preventivo medesimo facilmente derivano.

Ma, oltrechè questi principii non sono stati giammai posti in atto, non valgono nemmeno a giustificare l'erroneità dell'abuso del carcere preventivo medesimo.

E quando infatti, e dove mai l'intento, se non giusto, almeno prudente della legge del 1864 ebbe fin qui l'applicazione e l'esercizio? Come può dirsi che col nostro regime del carcere preventivo sieno stati ovviati, coi nostri mezzi finanziari, i gravi effetti delle crudeli mescolanze di tristi e malvagi già condannati, con pre-

venuti giudicati in seguito non colpevoli, o almeno non con fondamento accusati?

E con questi errori e con questi abusi è naturale che dobbiamo deplorare l'incremento progressivo dei crimini e dei delitti; mentre per l'uso smodato del carcere preventivo affolliamo noi stessi negli angusti e insufficienti edifici carcerari gente d'ogni età, d'ogni luogo, prevenuti e condannati, innocenti e colpevoli, corrotti ed illusi.

Colla nostra proposta pertanto, dentro i limiti della prudenza e della stretta necessità, noi intendiamo a far cessare l'abuso nell'esercizio d'un istrumento che nel modo con cui adesso si adopera, è causa di non lievi danni a quell'ordine morale medesimo che per mezzo della giustizia si vuole tutelare.

Colla nostra proposta noi miriamo altresì a rialzare nell'opinione pubblica il prestigio dell'autorità giudiziaria procurando, con la più austera parsimonia nell'uso del suo principale istrumento, la maggior probabilità all'efficacia dell'opera sua.

Scemando i casi ed i bisogni del carcere preventivo si assicura alla pena un'azione più efficace; e riducendo al minor numero possibile la cifra dei carcerati, si prevengono in favore della società pericoli e danni per gli effetti della miseranda confusione, e della triste miscela di così differenti e pericolosi elementi d'immoralità e di tristezza.

Nè può infine trascurarsi, sebbene nell'ordine della giustizia, e nell'interesse della pubblica sicurezza, secondario affatto e di minore importanza, nè può trascurarsi, noi diciamo, il profitto che ritrarrebbe la finanza dello Stato dall'accettazione della nostra proposta.

Scemando infatti in larga misura i bisogni del carcere preventivo, ed agevolando notabilmente l'esercizio e l'uso della libertà condizionata, viene a scemare in ragione proporzionale la turba infelice che ora ridonda nelle nostre carceri, e così scema questo titolo delle nostre uscite, che per la sua elevatezza sgomenta oggi e sconforta. Quindi è che può ottenersi notevole economia con un mezzo che opportuno ci sembra per il lato legislativo e per quello morale, e che si mostra utile e necessario sotto l'aspetto finanziario.

La somma quindi di 13 milioni circa che apparisce annualmente nel bilancio passivo per le carceri giudiziarie, verrebbe a diminuire considerevolmente, e scemerebbe in tal modo un'uscita che, se rattrista per il suo titolo, nuoce non poco per la sua entità.

Presumendo infatti in modo approssimativo che la metà dei 40,000 reclusi nelle carceri giudiziarie vi sia trattenuta per la compilazione del processo, e che la metà di questi sia imputata di delitti e non di crimini, riducendo per questo titolo a soli 12,000, media giornaliera, i prevenuti in discorso, e considerata del valore di 60 centesimi circa per individuo la spesa media del loro mantenimento, introdotta la riforma che noi

vi proponiamo nel nostro sistema della detenzione preventiva, si otterrebbe immediatamente l'economia di circa 2,500,000 a 3,000,000. Alla quale sarebbe da aggiungere il risparmio, naturalmente conseguente, della spesa minore del mantenimento e della costruzione degli edifici carcerari. Dei quali la necessità verrebbe naturalmente a scemare, come scemerebbe quella degli impiegati destinati al loro servizio ed all'amministrazione, senza contare i vantaggi che possono ritrarsi dall'esercizio delle forze vive di questi 12 mila individui, dei quali la massima parte trovansi in età dai 25 ai 35 anni. Che, racchiusi ed impediti dalle condizioni e dalle discipline del carcere preventivo, fra le tristi conseguenze che subiscono o si confermano nell'attitudine infelice dell'inerzia a cui erano predisposti, o affranti fisicamente dall'aere impuro della prigione, perdono l'energia che possedevano, e, degradati moralmente, tornano in libertà coll'animo stupefatto, e neghittosi.

PROGETTO DI LEGGE.

Art. 1.

È abolita la detenzione preventiva pei reati punibili con pene correzionali. Gli arrestati nella flagranza o quasi flagranza d'un reato dovranno essere immediatamente rilasciati appena il procedimento sia iniziato per titolo correzionale. Del pari gli inquisiti per crimini saranno immediatamente rilasciati dall'autorità competente appena per le risultanze dell'istruzione sia dichiarato che il reato è punibile con pena correzionale.

Può per altro ordinarsi l'arresto dell'accusato quando egli sia fondatamente sospettato di voler sottrarsi colla fuga all'inquisizione contro di lui iniziata; o citato a comparire presso il giudice d'istruzione non abbia obbedito senza legittimo impedimento all'ordinanza di comparizione; e quando vi sia ragione di ritenere che egli abusi della libertà per fuorviare le ricerche della giustizia investigatrice. In questi casi la ordinanza d'arresto deve essere motivata. Gli arrestati potranno bensì domandare la libertà provvisoria da darsi secondo i casi e nei modi e colle condizioni stabilite dalle vigenti leggi.

Art. 2.

Potrà essere domandata e concessa la libertà provvisoria agli accusati di crimine nei modi ed alle condizioni stabilite dalle vigenti leggi. Si fa eccezione pei reati punibili colla pena capitale e colla prigionia perpetua.

Art. 3.

Nulla è innovato per gli oziosi, i vagabondi e le

altre persone contemplate dall'articolo 206 del Codice di procedura penale.

Art. 4.

I detenuti attualmente saranno immediatamente rilasciati quando ne sia il caso.

PRESIDENTE. Domando agli onorevoli Barazzuoli e Morelli Carlo...

Voci. Non sono presenti.

PRESIDENTE. Allorchè saranno presenti, chiederò loro quando vogliano svolgere questo progetto di legge.

(Il deputato Garelli presta giuramento.)

Avverto il signor ministro dei lavori pubblici che è stata presentata una domanda d'interrogazione, alla quale potrà rispondere, se crede, prima che si chiuda la discussione di questa legge.

Essa è dell'onorevole Melissari, e del tenore seguente:

« Desidero interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti si siano presi, e quali siano le intenzioni del ministro perchè abbia piena e intera esecuzione l'articolo 4 della convenzione 20 giugno 1868, colla quale si concedeva ai signori Vitali, Charles, Picard e compagnia la costruzione di talune linee ferroviarie. »

Il signor ministro desidera rispondere adesso o nello svolgimento della legge?

GADDA, ministro per i lavori pubblici. Io sono indifferente.

PRESIDENTE. Bisognerebbe che l'onorevole Melissari spiegasse meglio la sua interrogazione.

MELISSARI. Se permette, do lettura dell'articolo 4 da me citato, ed allora la mia interrogazione è spiegata subito:

« I ponti di una luce superiore a metri 10, quando la parte riservata al secondo binario, ai termini dell'articolo 34 della convenzione 9 luglio 1863 approvata colla suaccennata legge, non possa essere utilizzata pel passaggio di una strada provinciale o comunale già esistente o in corso di costruzione, o in tale stato per cui si rendesse necessario un tale passaggio, saranno eseguiti per la larghezza corrispondente ad un solo binario. »

La mia domanda adunque si riduce a voler sapere quali provvedimenti intenda prendere il Governo del Re onde quest'articolo della convenzione abbia piena esecuzione. Se il signor presidente mi vuol permettere che esponga brevissimamente la mia domanda, lo farò in poche parole.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non ignora che nel 1863 veniva concessa alla società *Vittorio Emanuele* la costruzione di talune linee ferroviarie in

Calabria ed in Sicilia. L'articolo 34 di questa convenzione era così concepito:

« Le strade ferrate comprese nella presente concessione saranno originariamente eseguite per un semplice binario; i ponti però di una luce superiore a 10 metri saranno fin da principio costrutti di una larghezza sufficiente da permettere quandochessia la posizione del secondo binario. Fintanto però che questo secondo binario non venga applicato, i suddetti ponti potranno servire pel movimento ordinario delle persone e dei carri. »

Nessuno ignora le peripezie della società *Vittorio Emanuele*, e la concessione quindi fatta al 20 giugno 1868 ai signori Vitali, Charles Picard e compagnia.

In questa concessione coll'articolo 4 veniva modificato l'antecedente articolo 34 della primitiva convenzione colla società *Vittorio Emanuele*, dicendo che soltanto sarebbero costrutti i ponti a doppio binario in quelle località dove esistono strade provinciali costruite o in via di costruzione.

Io non so in quali condizioni si siano poste le diverse provincie. So però che la provincia di Reggio Calabria, la quale al 1863 non aveva che pochi chilometri di strada, saltando a piè pari sulla questione di convenienza o no di una strada provinciale parallela alla ferrovia, e, tenendo soltanto presente il disposto dell'articolo 34 della primitiva convenzione, dei cui benefici intendeva fruire, fece eseguire gli studi ed i progetti, e quindi costruire circa 130 chilometri di strada provinciale, non solamente parallela alla ferrovia, ma distante da essa un solo ettometro in quasi tutto il suo percorso.

Colla convenzione del 20 giugno 1868, e precisamente con l'articolo 4, si conferiva una specie di diritto a quelle provincie le quali si erano rese diligenti in modo da porsi in condizione di fruire dei vantaggi concessi dall'articolo 34 della convenzione 25 agosto 1863; ed in tale condizione appunto si era posta la provincia di Calabria Ultra I.

Intanto sin dal 20 aprile 1869 la deputazione provinciale di Reggio, per mezzo del prefetto suo presidente, non mancava di rappresentare al Ministero che la società concessionaria non intendeva dare esatta e completa esecuzione agli obblighi che le venivano imposti dal già citato articolo 4 della convenzione; ed il Consiglio provinciale, nella Sessione ordinaria di settembre ultimo, con motivata deliberazione reclamava dal Governo del Re la esatta osservanza della convenzione stipulata coi signori Vitali, Charles, Picard e C^a, ed una tale deliberazione trovava pure favorevole eco nei Consigli provinciali di Catanzaro e di Cosenza.

Ora che cosa avvenne sinora?

La strada ferrata è quasi in fine nella provincia, e, malgrado l'articolo 4 della convenzione 20 giugno 1868, non si ebbe la soddisfazione di vedere costruito un solo ponte; di guisa che la provincia, dopo aver

erogato un milione circa per la costruzione di 130 chilometri di strada, ha un capitale infruttifero ed una strada di nessun uso; imperciocchè i numerosi e vagabondi torrenti che la traversano, impediscono completamente il transito dal principio di settembre a tutto aprile.

Ora, se l'articolo 34 non si fosse posto nella convenzione del 1863, la provincia di Calabria Ultra I non avrebbe erogata una così forte somma per costruire una strada parallela alla ferrovia, e non avrebbe avuto il dispiacere di vedere quasi interamente inutilizzata tale strada, solo perchè non si ebbe cura di fare esattamente eseguire i patti stipulati.

Io avrei voluto risparmiare alla Camera il tedio di ascoltarmi, ed avrei voluto rimanere nel mio abituale sistema di taciturnità, se, mel permetta l'onorevole ministro, l'abituale silenzio del Ministero dei lavori pubblici verso i continui reclami della provincia non mi avesse posto nell'obbligo di chiedere al signor ministro una franca e categorica dichiarazione, perchè si sappia sino a qual punto le popolazioni e le amministrazioni locali possano contare sopra le convenzioni fatte dal potere esecutivo, votate dal Parlamento, sanzionate dalla Corona e lacerate pagina per pagina dagli interessati.

Io quindi prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè abbia la bontà di dichiarare quali provvedimenti intenda di prendere affinchè l'articolo 4 della convenzione 20 giugno 1868 abbia piena ed intera esecuzione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Melissari fa una grave accusa al Governo quando asserisce che esso tolleri che gli interessati lacerino le leggi, e non le eseguiscano.

Il Governo invece vigila perchè le leggi siano eseguite, e questo è suo dovere. Non asserisco certo ciò a titolo di merito, poichè sarebbe colpa grave se le leggi non venissero eseguite. Nel caso concreto non è cosa molto facile rispondere ad un'interrogazione che abbraccia una quantità di cose, una quantità di ponti e di lavori.

Io osservo all'onorevole Melissari che, quando un'opera viene proposta col progetto relativo, la direzione dei lavori vi unisce il proprio voto; questo progetto viene passato al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale giudica se quel progetto corrisponde appunto alle obbligazioni che sono imposte alla società appaltatrice.

Sul voto del Consiglio superiore il Ministero ne ordina la esecuzione, attenendosi appunto a questa deliberazione. Quando risulta che in una località i ponti delle ferrovie debbono avere la larghezza per un doppio binario, o per aprire il passaggio alla strada provinciale, in quei luoghi allora i ponti sono costrutti colla misura necessaria. Negli altri luoghi questi ponti non si eseguiscano che per un solo binario, appunto perchè

l'articolo, che l'onorevole preopinante citava, stabilisce che non dappertutto si debbano costruire i ponti con quella maggiore capacità, ma soltanto in quei luoghi dove si trovi una strada provinciale.

Ritenga dunque l'onorevole Melissari che il Ministero si atterrà rigorosamente al contratto ed alle deliberazioni del Consiglio d'arte, il quale solo è competente a giudicare.

Del resto io ringrazio l'onorevole Melissari di aver richiamata la mia attenzione sopra questo grave argomento; ma lo prego a credere che il Governo vi pensa, trattandosi di lavori in corso e di lavori che esigono la sua attenzione.

MELISSARI. Ringrazio l'onorevole ministro delle fatte dichiarazioni, e, prendendone atto, io mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Ora annunzio alla Camera che il deputato Amabile rassegna le sue dimissioni dall'ufficio di deputato del collegio di Avellino, pregando il presidente di darne comunicazione alla Camera prima che essa si proroghi.

L'onorevole Pisanelli ha facoltà di parlare.

PISANELLI. La Camera doveva attendersi a questa rinuncia dell'onorevole Amabile, il quale, fra tutti i suoi pregi, che sono grandi e molti, ha quello di un carattere fermo e risoluto; ma io spero che la Camera non vorrà in questa congiuntura prendere una deliberazione diversa da quella che ha presa per altri onorevoli nostri colleghi pochi giorni fa.

Noi siamo quasi prossimi a sciogliersi; nessun danno può derivare dal prendere per il deputato Amabile la deliberazione già presa per altri, e spero che tornando egli troverà presso dei suoi elettori quella gratitudine, quei conforti, quelle testimonianze di ossequio e di affetto che merita e che potranno pesare sull'animo suo e sforzarlo a ritornare fra noi; e sono certo che, ciò avverandosi, ciascuno di noi lo rivedrà con letizia, poichè deve riuscire a tutti grata la presenza di una persona dotata di tanta virtù, di tanto ingegno e di tanta modestia come l'onorevole Amabile.

MASSARI G. Davvero io non desidererei di meglio se non di potermi associare alle opinioni manifestate dall'onorevole Pisanelli, ma nol posso per due ragioni. La prima, perchè persisto nel credere, ed oggi sono libero più che mai poichè si tratta di un amico politico, persisto nel credere che in queste circostanze ciò che la Camera ha di meglio da fare è di osservare la sua giurisprudenza, o di lasciare il deputato giudice delle proprie risoluzioni.

In secondo luogo (e questa è la ragione più calzante per me e quella che mi ha imposto l'obbligo di chiedere la parola) l'onorevole Amabile mi ha dato mandato espresso, che io adempio con molto rincrescimento, di dire che i motivi che lo hanno indotto a dar le sue dimissioni sono di estrema delicatezza.

L'onorevole Pisanelli ha reso, molto opportuna-

mente e con nobili parole, giustizia al carattere, alla lealtà ed agli elevati sentimenti dell'onorevole nostro collega.

Quindi è che sono persuaso che egli vorrà senza dubbio rendere omaggio ai sentimenti di delicatezza che ha dettato la decisione dell'onorevole Amabile. Questa decisione pur troppo è irremovibile, e quando anche la Camera potesse adottare la stessa decisione che, contrariamente alla sua giurisprudenza, ha in una delle scorse sedute adottata per altri deputati, io ho motivo di credere che l'onorevole Amabile non sarà per recedere dalla sua determinazione.

Quindi è che io, dopo aver fatto questa parte molto ingrata, non mi rimane che ad esprimere il mio più vivo rincrescimento perchè spiacevoli circostanze abbiano determinato uno dei migliori nostri colleghi, un egregio uomo di un nobile carattere, a rassegnare il mandato legislativo, ed in tal guisa privare noi del concorso dei suoi lumi, e privare la città di Avellino di un così benemerito ed operoso rappresentante.

PISANELLI. Mi rincresce di dover insistere nella mia proposta ed oppormi alle opinioni esposte con tanta cortesia sul conto del deputato Amabile dall'onorevole Massari.

Certo farebbe impressione dolorosa il vedere oggi la Camera, rispetto all'onorevole Amabile, procedere con diversa misura di quella che ha tenuta rispetto ad altri colleghi.

La ragione che si allega non ha valore. Nel punto in cui vari onorevoli deputati davano le loro dimissioni avevano in animo di non più tornare nella Camera.

La stessa persuasione è in questo punto nell'animo dell'onorevole Amabile, e nondimeno noi speriamo che, come i primi, così anch'egli tornerà fra noi.

Io spero e confido che l'onorevole Amabile, ricevendo ora questa testimonianza di stima dalla Camera, e più tardi le preghiere dei suoi elettori, mentre per delicatezza verso di essi soltanto egli abbandona il suo mandato, vorrà ritirare la sua dimissione e ritornare su questi banchi.

PRESIDENTE. Dunque io pongo ai voti la proposta dell'onorevole Pisanelli perchè non si prenda atto delle dimissioni presentate dall'onorevole Amabile.

(La Camera delibera di non prendere atto di queste dimissioni.)

MINERVINI. Ho chiesto la parola per un appello al regolamento e per l'ordine della discussione.

Io pregherei i nostri colleghi, i quali hanno proposto una quantità di emendamenti, di volere ritirarli, contentandosi che i loro desiderii siano tenuti in considerazione dal ministro, nell'atto della esecuzione delle opere, senza pregiudicarne però il regolare andamento nell'interesse economico generale.

Per gli altri emendamenti pregherei i proponenti a ritirarli, e per non pregiudicarli, e perchè non potrebbero essere ora attentamente discussi.

Laonde vorranno concordarsi per vedere quali possano veramente formare oggetto delle nostre deliberazioni e vedere di risparmiare una discussione inutile. Intanto pregherei la Camera che stabilisse fin d'ora che continuerà la seduta fino a che non sia votato questo disegno di legge.

La Camera ogni giorno va diradandosi; forse protraendo la discussione a lunedì, non saremo in numero. Dopo votata questa proposta di legge, potremo votar l'altra che riguarda il credito di 16 milioni. Credo che per questo la Camera vorrà dispensarsi dalle solite formalità e discuterla immediatamente. Così sarebbero chiusi i nostri lavori. Faccio dunque due proposte: la prima è che il disegno di legge relativo al credito straordinario di 16 milioni venga sottoposto, senza le formalità richieste dal regolamento, alle deliberazioni della Camera oggi stesso; la seconda mia proposta si è che l'attuale seduta sia protratta fino a che sieno questi due disegni di legge votati.

PRESIDENTE. Onorevole Minervini, vedremo più tardi quello che la Camera potrà fare.

MINERVINI. Ho voluto enunciare le mie idee per riuscire praticamente alla votazione delle cose più urgenti. Del rimanente concordo con le idee dell'onorevole presidente, perchè metta, quando crederà opportuno, a partito le mie proposte.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione relativa alle convenzioni ferroviarie. La Camera ricorda che la discussione è rimasta sospesa all'articolo 21 che ha tratto alla concessione della strada da Modena a Mantova.

La parola spetta all'onorevole Arrivabene per parlare in favore del disegno di legge.

FINZI. La discussione è stata chiusa.

PRESIDENTE. No, la Camera ha deciso di non chiuderla; anzi l'onorevole Finzi è uno di quelli che si sono opposti alla chiusura. (*ilarità*)

ARRIVABENE. Cercherò di condurre la discussione fuori della cerchia nella quale si è ieri rinserrata, elevandola, per quanto mi sarà possibile, a più serena regione, a quella degl'interessi nazionali, di interessi che sono, come direbbero i Francesi, « palpitanti d'attualità. » M'affretterò ad ammetterlo.

Avrei compresa un mese fa l'opposizione alla proposta di legge che discutiamo. La questione di sapere se sia più vantaggiosa la linea diretta Bologna-Verona, se la si deve preferire a quella Modena-Mantova, è questione seria, e che può dar adito, lo riconosco, alle obiezioni che qui si sono sollevate. Tutto ciò, lo ripeto, avrei compreso un mese fa; non lo comprendo oggi.

Non più tardi di ieri, o signori, uno dei più accreditati giornali della Germania del nord, prendendo ad esame le condizioni militari delle diverse nazioni, che nel caso di un conflitto europeo sarebbero forzate a prendervi parte; notava, in ordine alla situazione strategica dell'Italia, come fonte di principal debolezza, la mancanza di una linea la quale avesse a congiungere il campo trincerato di Verona e la fortezza di Mantova, colla grande linea longitudinale del centro d'Italia; e, come il giornalista diceva, col campo trincerato di Bologna, Piacenza ed Alessandria.

Signori, che la guerra che ora è incominciata sulle rive del Reno abbia ad essere lunga, ce lo diceva un sovrano il quale è nella condizione di saperlo più di qualunque altro. L'imperatore dei Francesi, nel suo proclama di Metz, annunciava giovedì che la guerra sarà lunga; ed ammesso che il conflitto Franco-Prussiano non abbia ad arrestarsi, combattuta una grande azione campale, inevitabile conseguenza sarà, che per quanti sforzi si facciano dalle potenze neutre, in un tempo più o meno breve diverrà cotesto conflitto europeo.

Anche l'Italia, suo malgrado, dovrà forse prendervi parte, ed allora il collegamento delle nostre difese verso gli sbocchi del Brennero, diventa di una necessità assoluta. Infatti, o signori, se voi considerate i due attraversamenti del Po quali li abbiamo oggi, quello di Piacenza e quello di Lagoscuro, troverete come siano essi, per lo sviluppo di operazioni militari, direi quasi, ad un'enorme distanza l'uno dall'altro; troverete quindi necessario, assolutamente indispensabile un saldo attraversamento del Po a Borgoforte, giacchè Borgoforte sorge quasi nel mezzo fra Piacenza e Pontelagoscuro.

Per combattere la linea Modena-Mantova, l'onorevole Busi ci leggeva ieri il rapporto del Comitato permanente di difesa, al quale essendo stata sottoposta la questione, quale della linea di attraversamento del Po e di congiungimento delle fortezze del nord colla linea centrale d'Italia fosse preferibile, si esprimeva presso a poco in questi termini:

Che il sistema da adottarsi sarebbe quello di costruire una linea la quale, partendo da Mantova, attraversasse il Po a Borgoforte, dove giunta, si dovrebbe scindere in due, una verso Modena, l'altra verso Parma. Ove però cotesto sistema non fosse praticabile, la linea, giunta a Borgoforte, dovrebbe drizzare verso Reggio, punto centrale fra Modena e Piacenza.

Ma questo argomentare del Comitato di difesa non bisognava troncarsi a mezzo; per completarlo l'onorevole Busi, avrebbe dovuto domandare ai due onorevoli membri di quel Comitato, che veggo sedere sui loro banchi, che risponderebbero se si ponesse loro la seguente questione:

Oggi abbiamo la possibilità di costruire la linea da Modena a Mantova, credete voi che la si debba ab-

bandonare perchè non possiamo costruire quella che da Borgoforte deve andare a Parma?

Evidentemente i due onorevoli generali risponderebbero, come diceva al principiare delle mie parole: è oggi divenuta questa una necessità, costruite la linea Modena-Mantova; affrettatevi, è questione codesta di interesse nazionale, di un grande interesse nazionale. Questa, son certo, sarebbe la risposta dei due onorevoli generali.

Non illudetevi, signori; se l'Italia ha dei pericoli da incorrere, codesti pericoli, nel caso di guerra europea, le verranno piuttosto dal Nord che da altra parte. Qui noi siamo uomini di Stato, e l'uomo di Stato deve esaminare la situazione senza obbedire a simpatie più o meno sentite, a dispetti più o meno giustificati.

Ma, ponendo anche da parte la questione strategica, è evidente, o signori, che una linea Modena-Mantova serve più ai bisogni economici dei paesi che sono attraversati dal Po, di quello che servire non debba in linea diretta da Bologna a Mantova. D'altra parte chi ha mai detto che, costruita la linea Mantova-Modena, non si possa, non si debba costruire la diretta da Bologna a Verona?

Nè valga un'altra obbiezione fatta dai nostri onorevoli oppositori. La linea diretta, dissero, è più breve di 28 chilometri di quella Mantova-Modena. Ma è codesta seria obbiezione? Come? Voi dimenticate che oggi la questione di distanza conta pochissimo nelle considerazioni economiche e di traffico ferroviario? Ne volete un esempio? Datevi a consultare le tariffe del Belgio, della Francia e dell'Alta Italia da una parte e le tariffe del Belgio, della Prussia Renana, della Baviera, dell'Austria e dell'Alta Italia dall'altra. Voi troverete questo fatto: uno il quale spedisce da Bruxelles della merce a Milano per la via del Moncenisio, paga ugualmente di quello che la spedisse da Bruxelles a Milano per la via del Brennero, mentre nel primo caso c'è nientemeno che un percorso di 500 chilometri di più. È dunque evidente che l'ordinamento delle tariffe può far scomparire le distanze, scemarne l'importanza al punto di vista del traffico ferroviario.

Per conseguenza la linea Mantova-Modena che si può aver presto, è per me, lo dico chiaramente, da preferirsi a qualunque altra linea tanto in vista delle considerazioni strategiche, quanto in vista degli interessi economici.

Sino ad un certo punto io comprenderei le obbiezioni de' miei onorevoli colleghi, se fossero venuti in questa Camera ed avessero detto: « eccovi le condizioni della linea Verona-Bologna. Le provincie hanno sottoscritto, si è trovato una combinazione finanziaria la quale assicura il capitale necessario alla sua costruzione; noi siamo pronti, in una parola, a incominciare i lavori appena che il ministro de' lavori pubblici abbia levato il *veto* alla nostra domanda di concessione, ed il Parlamento l'abbia approvata. » Credo

che, a fronte di siffatta dichiarazione, la Camera sarebbe in dovere di accettare la proposta dell'onorevole Borgatti e sospendere, per istudiare la quistione, la sua deliberazione.

Ma gli onorevoli propugnatori della linea diretta da Verona a Bologna non hanno, che io sappia, fatta tale dichiarazione: essi non hanno saputo mostrarci che tutto è presto per effettuare il compimento di questo loro desiderio.

Per lo contrario per la linea Mantova-Modena, vi è una concessione accordata, il concorso pecuniario completo delle provincie interessate, e una combinazione finanziaria già fatta. Manca solo l'approvazione del Parlamento. Io non saprei invero come si potesse consigliare la Camera ad avviarsi su di una via sì perigliosa quale è quella che opporrebbe un diniego alla costruzione di una linea tanto necessaria.

Ho sentito dire che la combinazione finanziaria della Mantova-Modena non è seria, che la linea non costerà che dieci milioni, mentre se ne vogliono spendere dodici; che gli è codesto un affare di banchieri i quali intendono realizzare grossi e forse indebiti guadagni; che i promotori non sono capitalisti... e che so io. Ma son tutte codeste questioni secondarie che non entrano nella questione principale. Tocca alle provincie interessate badare al loro interesse.

Si è pure messo in dubbio l'assentimento incondizionato del Consiglio provinciale di Modena.

Ieri, uno dei nostri colleghi, l'onorevole mio amico Ronchetti, ha parlato ed ha creduto sulla sua responsabilità di poter affermare che questa asserzione era inesatta.

RONCHETTI. Domando la parola per un fatto personale.

ARRIVABENE. Lo ripeto, non entro in questa discussione: e solo rinsero la quistione in questi precisi termini.

Signori, avete voi sì o no due grandi linee longitudinali, una sulla destra, l'altra sulla sinistra della valle del Po? Sì. Le due trasversali del fiume Po a Piacenza ed a Lagoscuro, non sono esse troppo distanti l'una dall'altra? Sì. Avete un interesse di attualità, ed un interesse sovrano di collegare le nostre opere di difesa del nord colla grande linea longitudinale del centro di Italia? Sì. Avete finalmente una combinazione pronta per soddisfare a tutti questi grandi interessi della nazione? Sì. Essendo tutte affermative le risposte, io non saprei davvero come si potrebbe consigliare la Camera a sospendere la sua decisione su di una quistione tanto importante, meno comprenderei che si potesse consigliarla a rifiutare la sua sanzione al progetto di legge.

Io per me son certo, signori, che la Camera, a fronte di questi gravi interessi i quali, come diceva nel cominciare, si elevano al disopra di ogni interesse parziale ed assumono il carattere di nazionali; a fronte della necessità, non forse lontana, di difendere il no-

stro paese; a fronte anche di una quistione di giustizia, son certo, dico, che la Camera vorrà senz'esitanza assentire che si costruisca una linea la quale, in fin dei conti, si farà coi danari delle popolazioni interessate, e non costerà verun sacrificio all'erario.

PRESIDENTE. L'onorevole Ronchetti ha chiesta la parola per un fatto personale, ma mi pare che non vi sia fatto personale.

RONCHETTI. Scusi, vi è dal momento che l'onorevole Arrivabene, forse per non avere comprese le mie parole, mi fa dire quello che non ho detto. È stato messo innanzi che io abbia portato come un fatto sul quale si fonda la proposta sospensiva, che il Consiglio provinciale, o la deputazione provinciale di Modena, avesse fatto condizione risolutiva del contratto il sussidio che il Governo avrebbe continuato per la manutenzione della strada che corre da Modena alla Mirandola.

Ora io ho detto precisamente l'opposto. E non l'ho detto io; lo dice il contratto, e l'ho letto. Dopo tutti gli articoli di esso infatti si è detto: *Rimane poi riservato* alla deputazione provinciale di Modena di definire gli accordi pendenti col Ministero dei lavori pubblici in ordine alla strada nazionale per Mirandola ai confini veneti. È una riserva dunque e non una condizione risolutiva. Così pure come razionale della questione sospensiva si dice che ora non sussistono più i motivi pei quali il Consiglio provinciale di Verona negò ogni sussidio pecuniario alla linea diretta.

PRESIDENTE. Non entri nel merito.

RONCHETTI. Ora questo non è menomamente vero, e vi sono i documenti stampati davanti alla Camera. È strano che siasi fatto a fidanza fino a credere che non si leggano neppure i documenti annessi alle relazioni che sono presentate.

PRESIDENTE. Onorevole Ronchetti, il fatto personale è esaurito, io non posso lasciarla continuare.

RONCHETTI. È una petizione alla Commissione parlamentare, in data del 10 giugno prossimo passato, con cui, le tre provincie, fra cui quella di Verona, inviarono le loro deliberazioni.

PRESIDENTE. La prego di non continuare, onorevole Ronchetti; ella entra nel merito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fornaciari.

FORNACIARI. Dopo gli eloquenti discorsi degli onorevoli Busi e Borgatti a me rimane poco a dire intorno all'argomento del quale ci occupiamo.

Io però non posso a meno di contrapporre alcune osservazioni a quanto ieri disse l'onorevole deputato Sartoretti.

Egli incominciò il suo discorso col dimostrare la utilità di congiungere Verona con Bologna, e così di unire Mantova alla linea dell'Italia centrale.

Io debbo dichiarare all'onorevole deputato Sartoretti che su questo punto non ci può essere dissenso fra noi; anzi siamo perfettamente d'accordo nel rite-

nere che è una necessità l'unire Verona a Bologna e il collegare Mantova alla linea dell'Italia centrale.

Il dissenso sta tutto in questo: alcuni vorrebbero che, per attuare queste comunicazioni, si facesse una sola linea da Mantova a Modena; altri invece sostengono che è più opportuno il fare due linee, una da Verona direttamente a Bologna, l'altra da Mantova a Reggio.

Ora mi permetta l'onorevole deputato di Mantova che io gli osservi che, a parer mio, egli non è stato molto felice quando ha voluto dimostrare i vantaggi che deriverebbero dalla costruzione della linea di Modena in confronto delle altre due. Egli ha osservato che i Modenesi per recarsi a Verona, qualora non si preferisse la linea di Modena, sarebbero obbligati ad andare per la linea di Bologna, oppure per quella di Reggio; ed io potrei rispondergli che, qualora si costruisse la sola linea di Modena, si verificherebbe un uguale, anzi peggiore inconveniente, perchè i Bolognesi e i Reggiani sarebbero obbligati a prendere la linea di Modena.

Mi pare che, quando si tratta di determinare linee ferroviarie, non bisogna partire da questi, che io non esito a dichiarare meschini criteri. Io ritengo invece che bisogna guardare la questione sotto un punto di vista più generale, bisogna cioè osservare agli interessi nazionali ed internazionali, bisogna nel caso nostro guardare di unire nel miglior modo Verona e quindi il passaggio del Brennero con i porti del Mediterraneo e dell'Adriatico.

L'onorevole Sartoretti disse che non capiva come la Commissione per la difesa militare del regno si fosse pronunziata piuttosto per la linea di Reggio che per la linea di Modena.

Egli diceva: ma che differenza ci può essere che la linea Verona-Mantova raggiunga la centrale piuttosto sopra Modena che sopra Reggio? Io debbo dichiarare all'onorevole deputato Sartoretti che tanto io quanto lui non siamo competenti in questa materia, ed io mi rimetto pienamente a quello che trovasi scritto nella risposta dell'onorevole ministro della guerra e nel voto che ha espresso la Commissione permanente per la difesa militare del regno.

In questa risposta è detto espressamente ed in modo molto chiaro che la Commissione permanente per la difesa del regno preferisce la linea di Reggio a quella di Modena, qualora si tratti di fare una sola linea. È vero che, se invece di una linea unica ne volete fare due, allora il ministro della guerra dichiara di essere indifferente, purchè il passaggio del Po si faccia a Borgoforte, che se ne faccia una diretta a Modena e un'altra diretta a Parma. In sostanza il ministro della guerra vuole che si congiunga Mantova alla linea dell'Italia centrale in modo da avere una congiunzione egualmente comoda per Bologna e per Piacenza.

Dunque, stando così le cose, se votiamo la linea di

Modena, noi saremo poi necessitati, in un più o meno lontano avvenire, di fare anche la linea di Parma.

Ma questa linea non viene punto proposta, perchè nel progetto che ci venne presentato, sebbene sia fatto cenno di detta linea, però non si fa alcuna concreta proposta, essendo che non c'è alcuno che ne chieda la concessione, e il Governo non si propone di costruirla a sue spese. Ora noi non siamo chiamati che a concedere la linea di Modena, e determinando solamente la linea di Modena, noi verremmo a fare una deliberazione contraria al voto espresso dalla Commissione permanente per la difesa nazionale.

Io potrei seguire l'onorevole Sartoretti in altre parti del suo discorso, ma per amore di brevità non lo faccio, poichè mi preme di mostrare diverse inesattezze e l'erroneità di alcuni apprezzamenti dell'onorevole relatore della Commissione che ci riferisce su questo progetto di legge.

Il relatore, parlando dell'origine del progetto di ferrovia da Reggio a Mantova, accenna agli atti del 1851 e del 1856, cioè alla convenzione intervenuta fra i cinque Governi d'allora, l'Austria, il Governo pontificio, il granducato di Toscana e i ducati di Modena e Parma, e così anche alla concessione alla società delle Lombardo-Venete. Ma egli dice che l'Austria si obbligava di *permettere* che si facesse la linea di proseguimento della ferrovia Verona-Mantova e che al duca di Galliera era accordato il *diritto* di costruire il tronco Reggio-Mantova.

Ebbene, io credo che l'onorevole relatore convenga meco che non si trattava di una semplice facoltà, di un semplice diritto, ma era imposto l'obbligo di costruire questa linea. Ciò risulta da tutti i rapporti del Ministero dei lavori pubblici. La linea di Reggio sarebbe stata costruita, perchè nel 1859 era già in principio di esecuzione, se gli avvenimenti politici del 1859 non avessero persuaso a sospenderla, atteso che i distretti mantovani rimasero in potere dell'Austria. Era quindi naturale che non si volesse fare allora questa congiunzione perchè gli interessi militari lo vietavano. Ma svanite le circostanze per le quali si sospese questa linea, era parimente naturale che si dovesse mettere mano alla costruzione della medesima. Si fu per ciò che la deputazione provinciale di Reggio nell'Emilia si unì in consorzio con vari comuni della provincia per poter ottenere la concessione di un tronco di questa strada, cioè del tronco da Reggio a Guastalla, e che il Governo accordò la concessione di questo tronco e l'accordò coll'affidamento che la ferrovia sarebbe stata proseguita fino a Mantova.

Un'altra inesattezza io debbo rilevare. Il relatore dice nella sua relazione che la linea da Reggio a Mantova costerebbe 13 milioni; ora, io debbo far osservare all'onorevole relatore che egli fonda questi calcoli sopra la perizia che è stata fatta per la linea di Modena; ma domando io: dal momento che il Mini-

stero ha già una regolare perizia per la quasi metà della linea Mantova-Reggio, cioè pel tronco da Reggio a Guastalla, che bisogno c'è di andare a tirar fuori dei calcoli d'analogia, dei calcoli ipotetici? Badiamo ai calcoli che il Ministero ha nelle mani e che egli stesso ha in certo modo approvati. Ora, da questi conti risulta che la linea da Reggio a Guastalla costerebbe un milione e 700 mila lire, ed è di 25 chilometri.

Gli altri 33 chilometri, che sono necessari per raggiungere Mantova, ammettendo anche i calcoli della Commissione, non potrebbero importare che all'incirca 100 mila lire al chilometro.

Aggiungiamo la spesa pel ponte sul Po e pel passaggio del lago di Mantova, ed avremo una complessiva somma di 9 milioni di lire che costituisce il costo della ferrovia Mantova-Reggio.

Ora si dirà: come va che la linea di Mantova-Modena, di poco superiore in lunghezza alla linea di Mantova-Reggio, è valutata invece 13 milioni? Io credo che il Comitato promotore di questa linea abbia esagerato il costo del lavoro, per poter ottenere dalle provincie interessate un maggiore concorso. E diffatti noi vediamo che da principio quel Comitato voleva dalle provincie 7 milioni e mezzo di lire, e poi si è contentato di 6 milioni. Noi vediamo che voleva essere autorizzato ad emettere azioni ed obbligazioni per 16 milioni e poi si è contentato di 15, e finalmente in quella relazione che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha presentato al Comitato privato, relazione che io non esito a dire, accurata ed imparziale, noi leggiamo che la linea di Modena-Mantova non può costare che 11 milioni, facendo anche dei calcoli larghissimi.

Io non ho bisogno di leggere il brano di quella relazione, dal quale ciò risulta, perchè ritengo che nessuno vorrà mettere in dubbio l'asserzione mia, che cioè il ministro, facendo dei calcoli larghissimi, ha dichiarato che la linea Mantova-Modena non può costare più di 11 milioni.

Ora io chieggo: perchè volete autorizzare la società concessionaria di questa ferrovia ad emettere azioni ed obbligazioni per 15 milioni, mentre essa non può costare più di 11 milioni? E notate che dei 15 milioni ne sono già assicurati sei che danno le provincie alla pari e che bisogna poi tener conto del sussidio di 2 milioni che dà il Governo. Dunque per otto milioni la società è già sicura di poterli avere alla pari.

Il relatore dice che erasi fatto un consorzio tra le provincie di Reggio e Mantova per compiere l'intera linea, e che questo consorzio si è sciolto perchè il Consiglio provinciale di Mantova con posteriore deliberazione l'ha definitivamente annullato.

Ma io domando se, quando si tratta di un contratto, sia rimesso ad una parte sola di dichiararsi sciolta dal medesimo.

Io non comprendo questa teoria legale, ed anzi potrei appellarmi al voto d'illustri giureconsulti che seg-

gono in questa Camera, i quali hanno dichiarato che la convenzione di Mantova con Reggio è una convenzione tuttavia in vigore.

E questo fu anche il senso attribuito dalla provincia di Mantova a quella convenzione, poichè la provincia di Mantova, quando deliberò il suo concorso per la ferrovia di Modena, non disse di ritenersi disobbli-gata verso la provincia di Reggio.

Per mantenere la promessa d'esser breve vengo alla conclusione del mio discorso. L'argomento principale che sta, a mio avviso, contro il progetto modenese è questo: noi abbiamo due progetti rivali. Da una parte stanno due linee, la diretta Verona-Bologna e quella Reggio-Mantova; dall'altra sta la linea di Modena. Ora, guardiamo quali sono i giudizi che su queste linee hanno pronunziate le persone competenti e quali i vantaggi che esse offrono.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici dice *ottima* la congiunzione diretta Verona-Bologna, e chiama semplicemente *buona* quella di Modena. Il ministro dei lavori pubblici nella sua relazione concorda perfettamente in quest'avviso. Per detta linea diretta non si domandano sussidi, ed il Ministero della guerra dichiara che è utile anch'essa alla difesa dello Stato. La linea di Reggio-Mantova è preferita per ragioni strategiche alla linea di Modena, costa meno di quella di Modena e congiunge in modo soddisfacente Mantova coll'Italia centrale. Ma perchè volete dunque dare la preferenza su dette linee alla indiretta Mantova-Modena?

Mi paiono queste ragioni molto evidenti, e che non hanno bisogno di essere ampiamente sviluppate.

Per queste considerazioni io sarei indotto a proporre che si respingesse la convenzione per la linea Mantova-Modena e si concedessero la diretta Verona-Bologna e il tronco da Mantova a Guastalla; ma invece mi associo all'ordine del giorno che è stato presentato dall'onorevole Borgatti, per il quale si domanda la sospensione d'ogni deliberazione su quella linea. E perchè si domanda la sospensione? Perchè vi sono alcune incertezze. E una di queste si è che il Consiglio provinciale di Modena aveva deliberato il suo concorso sotto una condizione che non si è verificata, la condizione cioè di un sussidio governativo di lire 60 mila per 25 anni in compenso del passaggio di una strada dal novero delle governative a quello delle provinciali. Sento dire ora che è giunto un telegramma della deputazione provinciale di Modena, nel quale si dichiara che il Consiglio di quella provincia non ha fatto dell'indicato sussidio una condizione risolutiva. Ma, io dico, abbiamo gli atti del Ministero dai quali risulta il contrario; portate queste deliberazioni del Consiglio provinciale di Modena, esaminiamole, ed allora questa difficoltà sarà sciolta.

La deputazione non può interpretare le deliberazioni del Consiglio provinciale. Si tratta, o signori,

che la provincia di Modena perderebbe lire 1,500,000; non mi pare che questa sia una somma di poco conto.

Di più c'è l'altra circostanza del concorso di Verona.

Il Consiglio provinciale di Verona ha dichiarato di concorrere nella linea Modena-Mantova, alla semplice maggioranza di un voto e con dei considerando: considerando cioè che la linea diretta sarebbe osteggiata dal Ministero della guerra, e questo si è poscia verificato che non è vero; considerando che la società dell'Alta Italia e la società delle Meridionali non sarebbero propense ad esercitare questa linea, ed invece adesso i Bolognesi vi presentano una lettera della società delle Meridionali, nella quale essa dichiara che è pronta ad assumere l'esercizio di questa linea.

Questi considerando del Consiglio provinciale di Verona sono tali che mi persuadono che, se il Consiglio provinciale di Verona fosse nuovamente interpellato, egli forse cambierebbe opinione.

Infine, cosa domandiamo noi? Non domandiamo altro se non che si consultino nuovamente i Consigli provinciali di Modena e di Verona.

CADOLINI. Hanno già deliberato.

FORNACIARI. Scusi: io dico che si consultino nuovamente.

Gli oppositori che cosa hanno da temere? Se essi ritengono che la linea Modena-Mantova sia tanto caldeggiata dalle provincie di Modena e di Verona, possono star sicuri che fra tre mesi ne sarà deliberata la concessione, perchè il Parlamento credo che tornerà a riunirsi fra tre mesi.

Se tanto interessa la detta linea a quelle provincie essi possono star sicuri che i Consigli provinciali confermeranno le precedenti deliberazioni.

Il timore che dimostrano gli oppositori per la proposta di consultare nuovamente i detti Consigli provinciali mi prova che essi sono convinti che la linea Modena-Mantova non presenta tutti quei vantaggi che si vanno proclamando e che ove fossero di nuovo interpellate le provincie interessate forse esse darebbero un voto contrario alle precedenti deliberazioni.

Io perciò raccomando caldamente alla Camera di voler approvare la proposta sospensiva formolata dall'onorevole Borgatti. (*Bravo! Bene! Ai voti! ai voti!*)

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura domando se è appoggiata.

CADOLINI. Domando la parola contro la chiusura.

BONGHI, relatore. Si riserva la parola al relatore?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il ministro chiede di parlare. Io glielo concedo; ma osservo che allora sarà difficile l'addivinare alla chiusura; imperocchè non è nelle consuetudini della Camera che parli il ministro e poi subito appresso si chiuda la discussione. Dopo di lui vorrà ancora parlare qualcuno.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io mi rimetto alla

Camera. Se la Camera crede che non debba parlare... (*Parli!*)

Dirò semplicemente una parola. Negli interessi locali il Governo non può e non deve entrare ora. Gli interessi locali hanno certo un gran peso, ma questo peso relativo degli interessi locali è già stato fatto valere strenuamente dai singoli deputati che rappresentano quei collegi o che hanno creduto di accordare la preferenza all'uno od all'altro progetto.

Io dunque accennerò semplicemente alcune considerazioni che facciano evidente alla Camera il perchè il mio antecessore ha presentato quel progetto di legge, e perchè noi lo abbiamo riprodotto e lo abbiamo appoggiato innanzi alla Commissione.

In questo ordine di progetti il Governo è mosso da due considerazioni. Dalla considerazione generale del servizio e dalla considerazione speciale degli interessi delle finanze.

Quanto alla considerazione generale del servizio, il Governo doveva mirare ad ottenere quella linea che lo congiungesse al suo obbiettivo, che deve essere il Brennero. E sarebbe realmente strano che, mentre abbiamo aperta al nostro commercio la linea del Brennero, non facessimo poi di tutto perchè a quella linea avessero da metter capo rapidamente le nostre ferrovie; questo era quindi un concetto generale che guidava il Governo nell'accogliere volentieri una linea che accorciasse la via a quel passo alpino. Fra le domande che miravano a costruire ferrovie dirette a quel passaggio, il Governo voleva la soluzione più positiva, voleva ottenere il suo scopo sollecitamente e bene; e questo scopo egli l'ottenne appoggiando la proposta del Comitato per la linea Mantova-Modena, poichè tutte le condizioni per l'immediata esecuzione vi erano. Si fa ora eccezione all'abbondanza di mezzi di cui...

Voce al centro. Delle emissioni. Dei banchieri...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sono questi i modi indispensabili per procurare i capitali.

Il mio concetto lo ha compreso, poichè vi ha già risposto.

Io dirò dunque che il Governo raggiungeva il suo fine, di rendere cioè possibile la immediata costruzione di una linea di congiunzione; ma mentre otteneva questo scopo, doveva anche nello stesso tempo desiderare che i suoi interessi economici non ne avessero danno. Ora tutti noi sappiamo che il Governo dà delle garanzie per le diverse linee che conducono nel Veneto e nella Lombardia. Sia la linea dell'Italia centrale che da Bologna conduce a Piacenza, come l'altra che da Bologna conduce a Padova, sono due linee garantite dal Governo. Ora dunque noi costruendo una linea parallela che venisse a togliere la massima parte del transito a quelle due linee, venivamo a portare un danno evidente alla nostra finanza, perchè se è vero che colla nuova ferrovia si otteneva lo scopo di andar direttamente al Brennero, noi venivamo a raccogliere

su questa nuova linea la principal massa dei viaggiatori e delle merci, togliendola alle due linee garantite. Quindi il Governo doveva curare che mentre otteneva il fine, non sacrificasse possibilmente i propri interessi finanziari.

Colla linea di Modena certamente in gran parte si raggiungerà questo scopo.

Osserverò un'altra cosa relativamente alle considerazioni che si deducono dal costruire un ponte piuttosto a Borgoforte che in un'altra località del Po.

Non vorrei dare ora un'importanza eccessiva alle considerazioni militari, nè sarei competente a farlo; ma devo ricordare che abbiamo negli atti le risposte degli uffici e delle persone competenti, e ad esse mi riporto interamente.

Da queste risposte risulta che un ponte a Borgoforte è utile non solo, ma necessario. È necessario per servizi militari e sotto il punto di vista strategico. Ma su questo argomento, sebbene di principalissima importanza, permetta la Camera che io sorvoli, riferendomi, come ho detto, agli atti che furono sottoposti all'esame della Camera.

Col ponte a Borgoforte otteniamo uno scopo economico, ed a questo io mi riferisco principalmente.

Con questo ponte sono rese più facili le comunicazioni colla linea Spezia-Parma, che è per tutti noi importante. Col ponte a Borgoforte veniamo a rendere servizio contemporaneamente a due ferrovie di grandissima importanza. Di più, andando a Mantova, veniamo ad infondere vita alla linea di Mantova, la quale è una linea morta.

Inoltre prepariamo la costruzione del tronco che deve congiungere Cremona a Mantova, tronco che è reclamato ed urgente.

A queste considerazioni d'ordine generale, altro non aggiungerò, perchè mi pare che intorno a quest'argomento la Camera dovrebbe essere abbastanza illuminata. La Camera vede il perchè i miei predecessori hanno creduto opportuno di proporre la concessione di questa linea.

Fra varie linee contendenti hanno creduto il peggiore dei consigli, quello di non sciogliere la questione. Credo che abbiano fatto bene, perchè il meglio è nemico del bene, e spesso nulla si fa per desiderio dell'ottimo. Anche oggi che cosa ci vengono a dire? Che cosa ci vengono a chiedere? Una domanda di proroga.

Sono appunto queste domande di proroghe che ci hanno fatto deviare finora da quello scopo pratico che dovrebbe essere il solo, di costruire cioè quella linea che accorci la ferrovia al Brennero, che renda fruttifere quelle che già abbiamo costrutte, e che sottragga il meno possibile le rendite ai tronchi già garantiti dallo Stato.

Se dunque la Camera vuol fare qualche cosa di concreto, io la prego ad appoggiare il progetto presentato

dal Ministero, e che ha il voto favorevole di tutta la Commissione.

PRESIDENTE. Mi pare che ora si potrebbe venire alla votazione; prima però debbo avvertire che l'onorevole Cavriani ha da più giorni espresso il desiderio di muovere al signor ministro per i lavori pubblici una interrogazione che ha tratto a questa questione. Mi sembra dunque che egli potrebbe fare la sua interrogazione, indi si passerebbe alla votazione giacchè la questione è abbastanza dilucidata.

CAVRIANI. L'articolo 245 della legge sulle opere pubbliche prescrive al Ministero dei lavori pubblici, di subordinare al preventivo esame e parere del Consiglio di Stato, per la parte giuridica ed amministrativa, le domande di concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia pubblica. Questa saggia e prudente disposizione di legge è diretta a tutelare gli interessi delle provincie e dei comuni firmatari di azioni od obbligazioni ferroviarie.

Io vedo quindi rivolgere al signor ministro dei lavori pubblici una semplice interrogazione, che è la seguente: ha il Ministero subordinato al preventivo esame e parere del Consiglio di Stato la domanda di concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Mantova-Modena?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi faccio un dovere di rispondere subito al gentile invito fattomi dall'onorevole deputato Cavriani.

Non mi consta che il progetto della linea di cui si tratta sia stato mandato al Consiglio di Stato per averne il parere; quasi quasi direi di no, ma non voglio asserire una assoluta negativa, perchè non essendo stato avvertito che mi si voleva rivolgere questa domanda, non ho potuto farne la verifica; però ritengo che, se questo progetto fosse stato mandato al Consiglio di Stato, io ne avrei ritenuta nella memoria la deliberazione. Soggiungo poi all'onorevole deputato che non occorre per nulla di mandarlo al Consiglio di Stato.

Quando si tratta di un progetto che viene innanzi alla Camera, è la Camera che deve decidere; il Consiglio di Stato deve consigliare il Ministero e non la Camera. Quando si tratta di concessioni alle quali il Ministero è facoltato dal Parlamento, allora, prima di stipulare la concessione, deve sentire il Consiglio di Stato; ma, quando il progetto di concessione viene presentato alla Camera, io crederei che non sarebbe assolutamente indispensabile che sia consultato il Consiglio di Stato.

Inoltre tutti gli antecedenti stanno contro una tale pratica, cioè di sentire il Consiglio di Stato; nè si ha abitudine di sentirlo per simili concessioni. Ma osservo poi nel caso speciale, a tranquillità dell'onorevole deputato, che fu consultato il Consiglio delle strade ferrate, il quale in questa materia è veramente il Consiglio che ha una competenza speciale e che esamina i

progetti per dare il suo voto; e l'onorevole deputato sa che nel Consiglio delle strade ferrate siedono anche dei consiglieri di Stato autorevolissimi.

Adunque anche dal lato morale, siamo confortati da quel voto, e posso dire all'onorevole deputato che, se il Consiglio di Stato non è stato sentito, se questa formalità, che non era necessaria, non venne praticata, il voto che abbiamo dal Consiglio delle strade ferrate risponde ad ogni maggiore esigenza.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Ora rileggo la proposta.

Voci. Ai voti! ai voti!

LA PORTA. Vorrei pregare la Camera di riservare, per una breve dichiarazione, la parola al relatore.

PRESIDENTE. Ma allora si riapre la discussione, e, come ella vede, si chiede la chiusura.

CADOLINI. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Domando prima se la chiusura è appoggiata.

(È appoggiata.)

L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare contro la chiusura.

CADOLINI. A me pare che la questione che ci sta davanti sia troppo importante perchè si possa così presto chiudere la discussione sulla medesima.

Si tratta di una ferrovia di urgente interesse nazionale la quale, mentre risponde alle necessità dello Stato e, mentre soddisfa pure agli interessi di alcune provincie, urta d'altro canto contro ai desiderii di parecchie altre provincie. Per la qual cosa l'opposizione che si fa alla linea di Mantova-Modena altro non rappresenta che la coalizione degli interessi di queste ultime provincie contro quelli delle provincie che vengono favorite dalla ferrovia di cui si tratta.

Ora a me sembra che sia assolutamente indispensabile che qualcuno, il quale non appartenga alle provincie che sono più direttamente interessate o pro o contro, possa avere occasione di trattare la questione da un punto di vista superiore a tutti questi interessi locali e in nome del solo interesse nazionale che esige la pronta costruzione di questa linea.

Io perciò prego la Camera di non approvare la chiusura della discussione.

PRESIDENTE. A me pare che la Commissione può rinunciare al suo proposito di parlare, perchè la questione è bastantemente dilucidata.

ARALDI. Domando la parola per un fatto personale.

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

PRESIDENTE. Permetta: prima di tutto debbo mettere ai voti la chiusura...

BORTOLUCCI. Ma, signor presidente, la mia mozione è pregiudiziale alla chiusura; permetta che la spieghi.

PRESIDENTE. Non posso darle la parola: la chiusura è stata appoggiata, e debbo metterla ai voti.

Pongo ai voti la chiusura della discussione.

(La discussione è chiusa.)

L'onorevole Bortolucci ha facoltà di parlare per una mozione d'ordine.

BORTOLUCCI. Mi dispiace che l'onorevole presidente mi abbia data la parola in questo momento, quando dopo la chiusura già votata, è divenuta inutile.

Infatti voleva domandare alla Camera che riservasse la parola all'onorevole relatore della Commissione (*No! no!*), giacchè diversamente sarebbe questo l'unico caso in cui si sarebbe fatta una discussione, ed una discussione piuttosto ardente, senza sentire l'avviso della Commissione, anche per rettificare certi fatti che sono stati esposti in modo per lo meno inesatto. Ma siccome l'onorevole presidente non mi ha lasciato parlare a suo tempo, la mia proposta è divenuta inutile.

PRESIDENTE. Mi rincresce che le mie parole non siano state intese dall'onorevole Bortolucci, giacchè prima aveva dichiarato che a me pareva inutile che la Commissione si riservasse di parlare, perchè mi sembrava che la questione era abbastanza dilucidata.

L'onorevole Araldi si è riservato di parlare per un fatto personale. Ne ha facoltà.

ARALDI. (*Della Commissione*) Non abuserò del tempo della Camera. Voglio rilevare soltanto un appunto che mi è stato fatto ieri dall'onorevole Borgatti, e questo appunto si fu che nella relazione speciale io non ho riprodotta l'opinione dei miei colleghi della Commissione.

A tranquillizzare su questo proposito l'onorevole Borgatti gli dirò che la relazione speciale fu stampata a parte. Le prime prove di stampa furono spedite a ciascheduno dei membri della Commissione, i quali la esaminarono; quindi in seduta della Commissione si discusse la relazione medesima: ogni membro che aveva osservazioni da fare, le fece, e la relazione fu modificata nel senso acconsentito dalla Commissione.

BORGATTI. Domando la parola per un fatto personale.

BONGHI. Domando la parola per una dichiarazione personale.

ARALDI. Io esprimo l'opinione personale dei membri della Commissione.

PRESIDENTE. La discussione è chiusa; non posso accordare facoltà di parlare che per i fatti personali.

BORGATTI. Io non affermai in modo assoluto che il relatore del rapporto speciale non riportasse l'opinione della Commissione; dissi solo di dubitarne e di aver desunto questo dubbio dal confronto dei due rapporti.

Del resto, non ho inteso fare insinuazione che potesse apparire non conforme a quella stima che io nutro e pel sapere e per la imparzialità dell'onorevole Araldi.

BONGHI, relatore. Avendo l'onorevole Borgatti moti-

vato, anzi provocato dichiarazioni personali dal relatore speciale, debbo aggiungere che io non intendo quale differenza vi sia tra la relazione generale e la relazione speciale dell'onorevole Araldi. In cotesta questione della ferrovia Mantova-Modena la Commissione è unanime, e di tutte le convenzioni che essa propone all'approvazione della Camera non ve ne è nessuna che proponga con più convinzione di questa. Ed io confesso che personalmente sono stato molto meravigliato che egli, magistrato, abbia voluto, per contrastare questa convenzione, analizzare il voto di un'assemblea a fine di annullarne il valore; egli, partigiano delle libertà provinciali e comunali, voglia combattere una strada la quale è fatta tutta quanta coi voti delle provincie e dei comuni; di una strada per la quale non si chiede allo Stato se non la metà di quello che esso dovrebbe spendere per una utilità pubblica e generale, da se solo, se le provincie di Modena, Mantova e Verona non si fossero unite, come hanno fatto, per costruire esse una strada la quale darà vita a tutto il tronco da Mantova a Verona e a quello tra Cremona e Mantova, che voterete fra breve.

PRESIDENTE. La discussione generale è chiusa.

BONGHI, relatore. Cosicchè io non posso...

PRESIDENTE. Non la posso più lasciar continuare; la discussione generale è chiusa, ed è chiusa per tutti.

BONGHI, relatore. Ma io...

PRESIDENTE. Scusi: non dipende da me, non è la volontà del presidente, è il regolamento che così vuole.

L'onorevole Borgatti ha ora facoltà di parlare. Lo prego attenersi strettamente al fatto personale.

BORGATTI. Non uscirò dai termini del fatto personale.

Prego l'onorevole Bonghi a considerare che qui non sono un magistrato, ma un deputato, come ogni altro, il quale è in diritto e in dovere di servire alle sue convinzioni nel modo stesso e colla stessa libertà concessa agli altri.

Mi dolgo che l'onorevole Bonghi ieri non abbia avuta la pazienza di ascoltare con attenzione le osservazioni che ebbi l'onore di fare alla Camera. Se egli avesse avuta la pazienza di prestarmi attenzione, avrebbe risparmiato a se stesso il dispiacere, almeno così io credo, per l'amicizia che egli mi ha sempre mostrata, di rivolgere al mio indirizzo parole che non sono applicabili a me e al caso concreto.

Io mi intrattenni particolarmente sulla questione della condizione risolutiva, che io credo che esista, e intorno alla quale in ogni modo giudicheranno i tribunali.

BORTOLUCCI. Non sussiste la condizione risolutiva. La verità è verità, ed è bene che si conosca.

PRESIDENTE. Non entriamo nel merito, poichè la discussione generale è chiusa.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

BONGHI, relatore. Dichiaro che quella condizione non esiste.

PRESIDENTE. Rileggo la proposta sospensiva presentata dagli onorevoli deputati Borgatti ed altri:

« La Camera, considerando che ora non sussistono più i motivi pei quali il Consiglio provinciale di Verona negò ogni sussidio pecuniario alla linea diretta *Verona-Bologna*, e che è mancata la condizione, per la quale il Consiglio provinciale di Modena assunse di concorrere alla spesa della costruzione della linea *Mantova-Modena*, sospende ogni risoluzione su quest'ultima linea finchè non siano stati di nuovo interpellati i due Consigli provinciali suddetti. »

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

La pongo ai voti.

(La Camera non l'approva.)

Ora si passerà alla votazione dell'articolo 21.

Rileggo l'articolo 21:

« Il Governo del Re è autorizzato:

« I. A stipulare definitivamente col Comitato promotore della ferrovia Mantova-Modena una convenzione per la costruzione ed esercizio della linea medesima in base alla convenzione provvisoria conchiusa tra il Governo ed il Comitato suddetto sotto la data 26 ottobre 1868, e colle modificazioni risultanti dalla obbligazione in data 28 maggio 1870, fatta al Governo dal Comitato suddetto (Allegati 11 e 12).

« Mediante appositi stanziamenti nel bilancio passivo dello Stato verrà a suo tempo provvisto pel pagamento delle quote di concorso convenute coll'articolo 18 della convenzione provvisoria suddetta in data 26 ottobre 1868, e modificata nella successiva obbligazione del 28 maggio 1870. »

Pongo ai voti questa prima parte.

(È approvata.)

Leggo la seconda parte dello stesso articolo:

« II. Ad accordare alla società anonima Briantèa, concessionaria della ferrovia Monza-Calolzio un sussidio annuo di lire trenta quattro milaquattro cento finchè il prodotto lordo di questa ferrovia non raggiunga il limite di lire venti mila, di prodotto lordo chilometrico.

« La decorrenza del sussidio comincerà dal giorno in cui la strada nazionale Monza-Lecco cesserà di essere a carico dello Stato in forza della legge vigente sui lavori pubblici.

« La predetta somma verrà annualmente inscritta nel bilancio delle finanze al capitolo delle garanzie per le società ferroviarie; e verrà contemporaneamente soppressa al relativo capitolo dei lavori pubblici la spesa di manutenzione della strada nazionale da Monza a Lecco. »

A questa parte l'onorevole Villa-Pernice propone

di sostituire la redazione ministeriale. La Commission e accetta?

BONGHI, relatore. La Commissione accetta la modificazione proposta dall'onorevole Villa-Pernice.

PRESIDENTE. Il Ministero l'accetta?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'accetta. Era il progetto ministeriale, per cui la modificazione proposta dall'onorevole Villa-Pernice non è che un ritornare al concetto del Ministero. La sua proposta era quella del Governo.

PRESIDENTE. Adunque la seconda parte dell'articolo 21 sarà così concepita:

« Ad accordare alla società anonima Briantèa, concessionaria della ferrovia da Monza a Calozio, la somma di lire 400,000 a titolo di sussidio per le spese di costruzione.

« La predetta somma verrà iscritta in apposito capitolo del bilancio passivo dei lavori pubblici per lo esercizio 1871, e sarà pagata ad opera ultimata ed a condizione che la strada venga regolarmente aperta all'esercizio entro un anno dalla data della promulgazione della presente legge. »

La pongo ai voti.

(È approvata.)

« III. A stipulare per la concessione della linea Cremona-Mantova, già autorizzata coll'articolo 6, lettera d, della legge 14 maggio 1865, n° 2279, che la garanzia accordata di un *maximum* di rendita chilometrica lorda di lire 20,000 sia estesa anche al tratto interposto tra il già confine mantovano e Mantova. »

La pongo ai voti.

(È approvata.)

« IV. A concedere alla società delle Meridionali per la costruzione delle linee di Pescara-Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso, sino a un punto di congiunzione colla linea di Foggia-Benevento-Napoli e della continuazione da Maglie ad Otranto, delle quali essa società è concessionaria in forza delle leggi 21 agosto 1862, n° 763, e 14 maggio 1865, n° 2279, nuovi termini, i quali, a contare dal giorno in cui sarà pubblicata la presente legge, non potranno estendersi per un tempo maggiore di quello che alla costruzione dei singoli tronchi era assegnato nella convenzione approvata colla suddetta legge 14 maggio 1865, n° 2279, i cui effetti rimangono tuttavia in pieno vigore anche relativamente alle multe in cui la società delle strade ferrate meridionali sia incorsa e sarà per incorrere prima che le siano stati dal Governo assegnati i nuovi termini in forza della facoltà di sopra concessa. »

L'onorevole Angeloni ha facoltà di parlare sopra questo numero IV dell'articolo 21.

ANGELONI. Signori, io non verrò qui a svolgere tutta l'ampia materia che l'articolo ora sottoposto alla nostra discussione ci presenta, tanto più che già alcuni degli onorevoli oratori che mi hanno preceduto hanno pur trattato delle principali questioni relative all'ar-

gomento che trattiamo. Io potrò quindi essere il più possibilmente breve; sicchè con questa promessa io spero che la Camera mi accorderà quella benevola attenzione, che altrimenti le mie parole non potrebbero ottenere nella fretta che si ha di por termine alla presente discussione.

Io restringo pertanto le mie considerazioni a due punti principali:

1° A talune concessioni stabilite colla legge del 14 maggio 1865;

2° Alle provvidenze che credo necessarie di prendere in ordine a talune ferrovie, le quali, quantunque non concesse per legge, tuttavia non hanno una minore importanza.

Colla legge 14 maggio 1865 fu concessa alla società italiana delle Meridionali la costruzione e l'esercizio di varie linee, specialmente di quella da Pescara a Rieti per Popoli ed Aquila, con un tronco da Popoli a Solmona, e da Termoli a Campobasso fino all'incontro della ferrovia Napoli-Foggia.

In essa vennero stabilite alcune condizioni, di cui ricorderò le principali: termine della costruzione di anni 8 e più per la prima linea, e di anni 5 per la seconda; penalità di 2 mila lire al chilometro, qualora la società non le compiesse nel termine stabilito; garanzia di 20 a 22 mila lire il chilometro.

Passarono più anni, e la società non cominciò tampoco ad adempiere i suoi obblighi; anzi, non ostante le numerose squadre d'ingegneri che spediva sui luoghi, non terminava neppure gli studi delle principali sezioni delle linee concesse. Allora il paese cominciò a mormorare ed a credere che il Governo stesso non volesse darsi pensiero di soddisfare i suoi legittimi bisogni. E questa opinione divenne poi convincimento quando si videro le due convenzioni del 14 e 21 ottobre 1868, colla prima delle quali si concedeva alla società delle Meridionali lo scioglimento dall'obbligo della costruzione delle linee ora accennate, col rilascio di 2 mila lire al chilometro per le linee a lei già concesse, e colla seconda si dava facoltà alla società Vitali e Francia di studiare queste due linee con un determinato compenso, ed oltre a ciò le si dava la concessione eventuale di costruirle.

Io non voglio trattenere la Camera a dimostrare i danni gravissimi che sarebbero avvenuti al paese, se queste convenzioni fossero state eseguite.

La relazione della nostra Giunta notomizza questi danni troppo bene, ed io non saprei meglio additarli alla Camera. Senonchè, siccome taluni oratori che mi hanno preceduto, specialmente gli onorevoli Sormani-Morette e l'onorevole Gabelli, hanno espresso dei concetti che potrebbero metterli in dubbio, e perchè gioverebbe pure alla Camera di persuadersi maggiormente dei grandi vantaggi che verrebbero al paese dalle costruzioni di quelle linee, io mi permetterò di guardare la questione sotto un altro punto di vista.

Il Governo stipulava quelle convenzioni per ottenere l'economia di 7 ed 8 milioni, ma quest'economia veniva ad essere distrutta dalla mancanza di quella ricchezza e prosperità che, per il miglior sistema di viabilità e di strade ferrate, doveva verificarsi nel paese.

Io non ricorderò quello che hanno detto molti scrittori che hanno trattato della materia. Io non voglio annoiare la Camera; dirò semplicemente col Daru, il Dupuit e lo Chevalier che le strade ferrate accrescono il capitale del paese, perchè producono un risparmio straordinario nei trasporti, nei transiti delle merci e dei passeggeri; che quest'economia si valuta almeno al 60 per cento della spesa di trasporto, ed in ultimo dirò che nel 1842, quando appena si cominciava quella fitta e bellissima rete delle strade ferrate del Belgio, si valutava il risparmio ottenuto in quello Stato a più di 12 milioni di lire.

Ora il vantaggio di questa minore spesa che si proponeva il Governo era neutralizzato interamente, e impediva quell'aumento che procaccia al capitale il risparmio de' trasporti e dei transiti.

Ma questo danno al paese veniva subitamente a tradursi in danno del pubblico erario; imperocchè ognuno di noi conosce che la causa principale per cui le primarie nostre linee, e specialmente le romane e le meridionali, sono di aggravio sul bilancio passivo dello Stato, per i molti milioni che si pagano per le garanzie chilometriche, è appunto quella che queste reti mancano di tutte le altre linee di strade trasversali che portino nelle arterie principali la vita ed il movimento.

E qui risponderò all'onorevole Gabelli, il quale voleva sostenere questo principio, che cioè le linee trasversali che si fanno in un paese, il quale abbia già le linee arteriali, non portano alcun beneficio; anzi egli diceva che le strade ferrate italiane, quantunque fossero state aperte altre linee, non avevano dato tutto quel beneficio che si riprometteva. Se io non temessi di annoiare la Camera, potrei presentare dei dati statistici sul movimento chilometrico delle linee del Piemonte, della Francia, del Belgio, ed egli vedrebbe che le ragioni di questi fatti sono ben diverse da quelle che egli volle asserire, e dipendono da altre cagioni.

Ora ne consegua che queste linee da Pescara a Rieti e da Termoli a Campobasso, quanto più subitamente saranno costruite, tanto più presto lo Stato diminuirà la somma che paga nella passività chilometrica.

Cosicchè il Governo, nel fare quelle convenzioni, invece, come credeva, di venire in aiuto alle forze stremate del nostro paese, in effetto, non faceva altro che impedire le più vive sorgenti della sua ricchezza.

Dopo aver accennato alla Camera i danni di quelle convenzioni, io non starò a dimostrare quali sono i vantaggi di quelle linee, nè ricorderò quanto si disse intorno a ciò allorchè si discusse di esse. La Camera è

in uno stato che non mi permette di essere più lungo; sicchè basterà tutto quello che ho detto per non mettere in dubbio i benefizi di quelle costruzioni non solo a favore del paese, ma anche della stessa società.

Per convincersi maggiormente di ciò, basta il riflettere alla popolazione all'ubertosa delle contrade che quelle linee dovevano percorrere nel Molisano, negli Abruzzi, e specialmente nel bacino del Pescara, nella fertile e florida pianura di Solmona e nella valle dell'Aterno.

La società intanto delle Meridionali, o che avesse meglio guardati i suoi interessi, o che le condizioni del mercato finanziario fossero migliorate, chiese la disdetta della convenzione del 1868. Il Governo però si oppose, ed in altri termini veniva a dire: non voglio che facciate le ferrovie; sicchè avvenne questo fatto straordinario che, quando il Governo doveva costringere la società ad adempiere quegli obblighi, sui quali le popolazioni avevano fondato le più vive speranze, questo Governo non lo faceva, anzi, forse senza volerlo, l'aiutava a costruire le linee più facili ed a rimandare alle calde greche quelle più difficili, ma poi quando questa società voleva costruirle, il Governo si opponeva.

Ma come si vuole che dopo questi fatti possa crescere la fiducia delle popolazioni! Io trovo che una delle cause per cui il malcontento è venuto crescendo, e quella fiducia scemando in noi e nelle leggi è appunto il vedere le leggi inadempite, le promesse fallite e i bisogni più sentiti del paese continuamente disconosciuti. Di tal che noi abbiam visto per queste ragioni dei fatti deplorabili, e per fino dei tumulti e delle ribellioni in un paese che ha sparso il proprio sangue per costituirsi come si è costituito! E perciò non è poi strano che, uscendo dall'atmosfera di quest'Aula che respiriamo continuamente e andando fuori, sentiamo ripetere nelle nostre orecchie queste parole: è il Governo stesso che vuole il malgoverno e sino la rivoluzione! Lo dicono in linguaggio volgare, ma insomma vogliono intendere che il Governo stesso è la causa di questo malcontento.

Intanto il Ministero, sia che non avesse potuto resistere alla opinione pubblica, sia che fosse stato più esatto estimatore degli interessi del paese che non furono le precedenti amministrazioni, sia che avesse dovuto ottemperare alle deliberazioni del Comitato che stabilì di discutere anche delle ferrovie concesse alle Meridionali contemporaneamente a questo progetto di legge, il Ministero, diceva, accettò la disdetta, ma non fece altro.

Ma, o signori, arrivati a questo punto permettetemi di domandare alla Camera quale sia la posizione del paese rispetto a queste ferrovie.

Io ritengo perfettamente quello che dice la nostra Giunta, cioè che sarebbe stato desiderabile che il Governo avesse mostrato un desiderio maggiore di spingere la costruzione di quelle linee con una novella con-

venzione che avesse potuto render più agevolmente attuabile ciò che era stato stabilito dalla legge del 1865. Ritengo per altro che anche le convenzioni del 1868 possono considerarsi come non più esistenti, giacchè la convenzione col Vitali non può più aver vita senza quella con la società delle Meridionali, e questa più non esiste. Ciò è evidente, e quindi su questo non vengo a discutere; ma però il Governo avrebbe dovuto studiare se era il caso di riformare qualche condizione contenuta in quella legge, nel momento che la legge stessa veniva col fatto sospesa.

Io non seguirò l'esempio dell'onorevole Sormani-Moretti che ha voluto discutere ampiamente tutte queste questioni, ed ha creduto di non trovare in queste linee un vantaggio pel paese.

Egli è venuto a dire che queste ferrovie bisogna farle con sistemi economici.

Ma mi permetta l'onorevole Sormani-Moretti: egli sostiene anche che debba dapprima determinarsi un sistema organico; e fino ad un certo punto io approvo quel concetto che la stessa Giunta ci propone con un articolo del suo progetto. Ma da 10 anni che si è promesso questo lavoro organico non si è fatto nulla finora, e tutto ciò non è un favorevole antecedente per le nostre popolazioni.

Passeranno altri 10 anni ancora, ed esse avranno un bell'attendere le nostre promesse! E poi l'onorevole Sormani-Moretti propone che tutto quello che si economizzerebbe sulle linee abruzzesi e molisane si versasse per l'altra ferrovia di Ceprano-Terni, come se questa sola fosse più importante di quelle due!

Non starò a ricordare alla Camera tutto ciò che si è detto intorno all'importanza di quelle linee.

Molte voci. Ai voti! Ai voti!

PRESIDENTE. Onorevole Angeloni, veda di restringersi.

ANGELONI. Mi permettano che io esprima le mie idee su quest'argomento. (*Rumori a destra*)

PRESIDENTE. Com'ella vede, la Camera è impaziente di venire alla votazione.

ANGELONI. Ognuno conosce l'importanza di queste linee. È vero che in Francia ed in Inghilterra si sono fatte strade col sistema economico, ma si trattava di strade di secondo e di terzo ordine. Infatti chiunque segue con studio i trovati di questi nuovi mezzi di trazione e locomozione e la loro applicazione sa che in Inghilterra da Portmadoc a Festinsog, ed in Francia da Commentry al canale di Barry, ed in Alsazia vi sono i più bei tipi di queste ferrovie a binari ristretti od altri sistemi economici; ma, ripeto, sono strade di secondo e di terzo ordine. Le linee di cui ci occupiamo sono importantissime e quindi richiedono la migliore costruzione possibile. Mi si permetta qui ora un'avvertenza in ordine a ciò che il Governo avrebbe dovuto tentare almeno per rendere più utile l'attuazione della linea concessa.

Il Governo avrebbe dovuto studiar meglio qual-

che tracciato e avrebbe dovuto modificare e migliorare talune condizioni di quelle concessioni.

In ordine ai tracciati, quantunque si creda che non se ne possa occupare la Camera, pure mi permetto ricordarle che la linea Pescara-Rieti passa per Popoli, pochi chilometri distante da Solmona. E questa ultima città è molto importante. Sede di tribunale, capoluogo di circondario, città industrie e fiorente, nel centro di ubertosa pianura, ricca di svariati prodotti agricoli, è il punto ove converge tutta la economia agraria, industriale e commerciale di quella vasta zona di territorio che dal bacino del Fucino si distende fino alla valle del Sangro. Ora sarebbe desiderabile, nell'interesse stesso dei servizi governativi, che quella linea toccasse anche quella città.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Onorevole Angeloni, venga alla conclusione.

ANGELONI. Ed io conforto queste mie idee colle parole dell'onorevole senatore Menabrea il quale, quando nel Senato si discuteva la legge del 1865, ebbe a dire così:

« Solo avrei desiderato che si fosse mantenuta la linea da Popoli a Solmona, perchè Solmona può considerarsi come lo sbocco naturale di molte valli. Abbiamo un articolo che ci assicura 100,000 lire l'anno per la società che farà questa linea, ed io spero che mediante questo sussidio non sarà abbandonata. »

Lo stesso relatore nella pagina 20 mette in dubbio che possa farsi con sì scarso sussidio questo tronco. Io quindi ho presentata l'aggiunta di modificare quel tracciato nel senso di passare per Solmona; ma, se ciò si rifiutasse, mi riservo di proporre che si dichiarasse con questa legge la concessione delle 100,000 lire annue pel tronco da Popoli a Solmona.

PRESIDENTE. Onorevole Angeloni, parla sopra l'altra proposta? (*Vivi segni d'impazienza*)

ANGELONI. Ma, se parlo ora, mi risparmierei di parlare un'altra volta; sarà un'economia di tempo.

PRESIDENTE. Ma permetta, mi pare che l'abbia già sviluppata.

ANGELONI. Sarò brevissimo. Ripeto dunque alla Camera: se non si vuole accettare modifiche ai tracciati, deve dichiararsi nella legge che la concessione delle 100,000 lire stabilita da Popoli a Solmona assolutamente debba essere dichiarata come tuttora esistente e compresa nella legge presente.

PRESIDENTE. Ha finito?

ANGELONI. No. Ora dovrei discutere tutto quello che...

PRESIDENTE. Ah! non ha finito ancora?

ANGELONI... riguarda le altre condizioni che il ministro avrebbe potuto, se non modificare, certamente meglio studiare, e principalmente dirò delle garanzie chilometriche. Io non comprendo questo sistema. Quando ad un capitale ad un'industria si assegna un

reddito certo, è indubitato che l'industriale non curerà di accrescere il profitto, quando questo profitto non vada a suo beneficio. In ogni modo, non potendo ora sviluppare queste idee, mi basta averle accennate allo studio del ministro.

Circa le penalità...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Angeloni, la Camera non è in grado di ascoltare.

ANGELONI. Allora, quando non si vuole ascoltare, conchiudo dicendo che, quantunque non vi fosse alcun dubbio sul diritto dello Stato per le multe a peso della società delle Meridionali, pure sarebbe utile che si potesse verificare un accordo per più prestamente poter soddisfare i giusti desiderii delle popolazioni interessate.

Infine dichiaro che accetto il progetto di legge e tutto ciò che può influire all'adempimento della legge medesima. Se mi permette...

PRESIDENTE. Onorevole Angeloni, io non posso permetterle di continuare; parmi che ella dovrebbe osservare l'impazienza della Camera, e quindi avervi riguardo. (*Segni d'assenso in vari banchi della Camera*)

ANGELONI. Voleva dire al signor presidente che mi permetta che sviluppi...

PRESIDENTE. Non posso più lasciarle la parola. È ormai tempo che io legga la sua proposta.

ANGELONI. Allora mi riservo la parola.

PRESIDENTE. Do lettura della prima proposta dell'onorevole Angeloni che consiste in un nuovo paragrafo da porsi dopo il quarto:

« 5° A variare il tracciato della linea Pescara-Popoli-Aquila-Rieti, stabilito nella detta legge dei 14 maggio 1865, con questo di Pescara-Popoli-Solmona-Aquila-Rieti; e, qualora ciò non potesse avvenire, resterà sempre in vigore il disposto dell'articolo 6 della medesima legge, relativamente al sussidio di 100,000 lire annue, concesso pel tronco da Popoli a Solmona. »

La Commissione accetta questa proposta?

BONGHI, relatore. La Commissione prega l'onorevole Angeloni a ritirare le sue proposte; in quanto alla prima, che concerne il sussidio delle lire 100,000 per la strada da Solmona a Popoli, questo sussidio è accordato dalla legge del 1865, e resta inalterato.

Quanto al volere che la strada passi per Solmona è una questione di tracciato che è affatto nella libertà del potere esecutivo.

Riguardo alla seconda proposta che concerne una linea da Caianiello-Solmona-Popoli, l'onorevole Angeloni sa meglio di me che questa linea ha bisogno di essere studiata; cosicchè il ministro potrà tenerne conto in quello studio complessivo delle strade ferrate italiane che la Commissione le raccomanda nell'ultimo articolo; ma nè la Commissione potrebbe consigliare, nè il Ministero potrebbe accettare, credo, di prendere oggi un impegno preciso rispetto a questa strada.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io debbo dichiarare

all'onorevole deputato Angeloni e ricordare alla Camera che noi abbiamo deciso in via preliminare questa questione dei tracciati; già fino dal primo giorno si è stabilito che la Camera non debba occuparsi di tracciati. Queste proposte potranno valere come raccomandazione, ed io certamente rileggerò attentamente, nel resoconto ufficiale della seduta, quello che oggi egli ha avuto la compiacenza di esporre; ma io non potrei accettare nessun vincolo, nessun ordine del giorno, perchè ripugnerebbe a quello che abbiamo fatto finora.

BONGHI, relatore. Resta sempre la sovvenzione delle lire 100,000 promessa dalla legge del 1865.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Onorevole Angeloni, ritira la sua proposta?

ANGELONI. Perdoni...

PRESIDENTE. Se non la ritira, debbo domandare se è appoggiata.

Interrogo la Camera se appoggia la proposta dell'onorevole Angeloni.

(È appoggiata.)

ANGELONI. Se mi permette, io mi contento di una dichiarazione del ministro e della Giunta, che è mantenuta la somma di lire 100,000, stabilita dalla legge del 1865...

BONGHI, relatore. Siccome quell'articolo non è derogato da nessun altro, resta sempre in vigore.

PRESIDENTE. Con quest'intelligenza ritira la sua proposta?

ANGELONI. La ritiro.

PRESIDENTE. E la seconda no?

ANGELONI. Sulla seconda mi permetta di esporre qualche idea alla Camera. (*Rumori*)

PRESIDENTE. L'ha già sviluppata.

ANGELONI. Non l'ho ancora sviluppata, e prego la Camera di essere così giusta e discreta da lasciarmi parlare.

PRESIDENTE. Permetta: domanderò se è appoggiata; poi, se sarà appoggiata, la svolgerà.

La proposta dell'onorevole Angeloni consiste nell'aggiungere un paragrafo VII così concepito:

« A studiare e provvedere in tempo opportuno per la costruzione della linea da Caianiello a Popoli, lungo le valli del Volturno e del Sangro, per Venafro, Isernia, Castel di Sangro e Solmona, servendosi di tutti i sussidi che possono essere dati dalle provincie, dai comuni, dai corpi morali e particolari cittadini interessati. »

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

L'onorevole Angeloni ha facoltà di svolgerla.

ANGELONI. Prego la Camera di essere sicura che dirò pochissime parole: strozzerò io stesso la discussione, giacchè così si vuole, senza bisogno che sia strozzata da altri.

Questa linea è importantissima; mette in relazione la provincia di Napoli, e Napoli stessa, con Terra di Lavoro, con Molise, cogli Abruzzi, col Rietino e col' Italia del centro. È una linea non più lunga di 133 chilometri, che congiunge i più ricchi bacini di quelle provincie, cioè del Volturno, del Sangro, di Solmona e dell'Aterno, e partendo da Caianiello sulla ferrata Napoli-Roma, e per Venafro, Isernia, Castel di Sangro e Solmona, raggiungerebbe a Popoli la linea Pescara-Aquila-Rieti.

Essa è di una grande importanza economica e politica. Infatti transiterebbe per i paesi più popolosi e per le terre più fertili e meglio provviste di strade carrettiere. Venafro ed Isernia sono importanti per i loro prodotti di olii e di cereali. Castel di Sangro si trova in un punto ove sboccano tutte le vie della parte occidentale di Molise e meridionale dell'Abruzzo-Aquilano. Solmona, come ho già detto, è cospicua per le sue fertili terre, abbondanti prodotti e folta popolazione del suo bacino. Aquila infine, città importante, da cui una parte della linea correrebbe per Rieti a Roma, ed un'altra per via diretta e facile raggiungerebbe a Fuligno la ferrata di Firenze.

E tutti quei paesi che ho indicato, non ostante la loro posizione favorevole al corso di una strada ferrata, restano fuori di ogni movimento commerciale e fra di loro separati! Ed è questo cui io alludevo quando diceva che vi era anche un interesse politico. Non già che io creda che vi possa essere pericolo per la unità della patria comune, questa è una illusione dei suoi nemici, dopo tanti sacrifici che si son fatti e che si fanno per costituirli; ma mi si consentirà di affermare che, se noi non accresciamo quegli anelli di congiunzione, che sono certamente indispensabili per riunire e consolidare gli interessi economici del nostro paese, quella unità non può dare quei frutti che giustamente da essa si debbono attendere.

D'altronde, o signori, io credo che, una volta che il ministro, la Giunta e la Camera hanno accettato di far studiare altre linee, non possono e non debbono rifiutare lo studio di una linea così interessante come quella da Caianiello a Popoli lungo le ricche valli del Volturno e del Sangro per Venafro, Isernia, Castel di Sangro e Solmona, affine di dare almeno questa soddisfazione a quelle popolazioni, che non hanno poi minor diritto delle altre, e che pure come le altre, se non di più, hanno patito danni e fatti sacrifici di sangue e di sostanze.

Oltre a ciò consideri la Camera il gran numero di petizioni di circa 100 comuni di Terra di Lavoro, di Molise e degli Abruzzi, che chiedono quella ferrovia e di centinaia di cittadini, e tutti con la promessa di unirsi in consorzio, di cui già si è fatta iniziatrice la città di Solmona per mezzo dell'onorevole suo Consiglio municipale, al cui lodevole patriottismo mi piace di qui fare pubblico elogio.

Della linea del Sangro, che è la base della linea di cui si parla, fin dal 1861 si è sempre discusso. Prescindendo dalla concessione fatta dal Governo borbonico fin dal 1855, quando si discusse la legge del 1865 sul riordinamento delle ferrovie, il ministro Jacini la dichiarò linea arteriale e promise di farla studiare. E la nostra Giunta stessa riconosce la grande importanza della linea Caianiello-Popoli e de' suoi diversi allacciamenti nelle pagine 13 e 25 della relazione generale e 10 della speciale.

Dico di diversi allacciamenti, imperocchè da Isernia protraendosi per Campobasso e Lucera per Foggia e Brindisi sarebbe la linea più breve che riceverebbe tutto il commercio d'Oriente verso l'Europa centrale, specialmente col prolungamento da Aquila per Fuligno, oltre di quello già stabilito per Rieti, senza parlare degli altri congiungimenti minori da Solmona ad Avezzano pel bacino del Fucino e dal Fucino lungo la sorgente del Sangro.

Ho qui presente un quadro comparativo, disteso da abile ingegnere, delle diverse distanze. La Camera è stanca e non mi permetto di leggerlo; ma dirò così fugacemente che da esso si desume che la linea Sangro-Aterno, co' suoi possibili attacchi con altre linee, è la più breve da Napoli a Firenze e quindi a tutte le altre città del settentrione del nostro paese, da Brindisi a Genova, da Napoli ad Ancona, ecc., ecc.

È adunque una linea importante che merita di essere studiata. (*Segni di stanchezza in vari banchi della Camera*)

Io avrei molte altre cose a dire, ma non discuterò più a lungo. Io confido nella giustizia della Camera che, dopo aver fatte simili promesse per altre provincie, non vorrà, lo ripeto, negare a queste popolazioni, non meno patriottiche, la stessa soddisfazione.

Signori, si tratta degl'interessi più vitali del paese, si tratta di consolidare vieppiù quella gloriosa unità che abbiamo costituita: si tratta di riparare a tanti torti facendo cessare i lunghi e dolorosi disinganni di generose e patriottiche popolazioni, le quali non vogliono restare più duramente e più lungamente separate dal consorzio delle provincie sorelle. Così, o signori, il Parlamento avrà soddisfatto ai più caldi voti del paese, e avrà contribuito eziandio, permettetemi il dirlo, a non rendere più profondo quell'abisso che separa tuttora il paese dai sistemi e dagli uomini che lo hanno governato, e che lo governano.

PRESIDENTE. La Commissione dunque respinge la proposta dell'onorevole Angeloni?

BONGHI, relatore. La respinge.

PRESIDENTE. Essendo già stata appoggiata la pongo ai voti.

(È respinta.)

Onorevole Mannetti, ella è iscritto per parlare sul numero IV.

MANNETTI. (Della Commissione) Io mi era iscritto

per difendere le conclusioni della Commissione; ma, non vedendole combattute da alcuno, non posso far di meno che rinunziare alla parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Brunetti propone:

« Al numero IV dell'articolo 21, titolo terzo, in luogo delle parole « della continuazione da Maglie ad Otranto, » sostituire le seguenti: « del compimento della linea per Otranto. »

L'onorevole Brunetti ha facoltà di svolgere questa sua proposta.

BRUNETTI. Innanzitutto ringrazio la Giunta e l'onorevole ministro che hanno evocata una linea la quale era quasi obliata. Il mio emendamento si traduce solo in questo: di togliere, come diceva poc'anzi l'onorevole ministro dei lavori pubblici, la questione dei tracciati.

Io lascio piena e libera la facoltà al signor ministro di adottare quel tracciato che crederà più conveniente dietro maturi studi e maturo esame dei fatti.

Il mio emendamento dunque non è che una facoltà che concedo al Governo, e spero non incontrerà difficoltà.

PISANELLI. Io non posso spiegarmi l'emendamento che propone l'onorevole Brunetti.

C'è stata gran questione se la linea da Lecce ad Otranto doveva condursi per Martano, secondo i desiderii dell'onorevole Brunetti, o se dovesse passare per Maglie...

BRUNETTI. Secondo i desiderii dell'onorevole Pisanelli.

PISANELLI. Secondo i desiderii dell'onorevole Pisanelli e di molti altri (*Ilarità*), e mi permetterò di aggiungere, secondo gl'interessi della provincia e del paese.

Dunque questa questione è stata risolta; la linea è stata condotta fino a Maglie. Ora, poichè si tratta di rinnovare la prescrizione che la linea toccasse Otranto, non può toccarla altrimenti che proseguendo per Maglie fino ad Otranto. Sarebbe strano che si venisse a dire: si continui la linea sino ad Otranto, implicando il concetto che possa disfarsi la linea fatta fino a Maglie...

BRUNETTI. No, no!

PISANELLI.... o che possa un'altra linea costruirsi da Lecce sino ad Otranto tralasciando Maglie. Se il Governo e il Parlamento fossero in grado di decretarla, io non mi opporrei.

Ad ogni modo o l'emendamento ha questo senso o non ne avrebbe alcuno, perchè, dovendosi proseguire per Otranto, non si può proseguire che dal punto fin dove è stata condotta.

Ecco perchè dico che l'emendamento presentato o ha un senso che contraddice alle disposizioni già prese intorno a questa linea, o veramente non ne avrebbe alcuno, nè so comprenderlo.

BRUNETTI. Io rispetto l'opinione dell'onorevole Pisanelli di essere stato sostenitore della linea per Maglie,

ma mi permetta però di riflettere che egli non è stato in quella questione sostenitore degli interessi dello Stato, malgrado che in quel tempo occupasse qualche ministero. Non è stato sostenitore degli interessi dello Stato per la semplice ragione che per andare a Maglie si sono fatti 18 chilometri di più sopra una linea di 57 chilometri.

PISANELLI. Ma che, vogliamo rifare la questione?

BRUNETTI. Perdoni, lei non è stato interrotto, prego di non interrompere me.

Vi è stata nel 1867 una sezione del Consiglio dei lavori pubblici, e fu della mia opinione. Poi il Ministero ha voluto il parere del Consiglio dei lavori pubblici in adunanza generale, e il Consiglio dei lavori pubblici in adunanza generale era di opinione diversa da quella dell'onorevole Pisanelli. Non contento il ministro Cantelli, perchè assolutamente la linea si voleva portare a Maglie, paese che ha ottenuto speciale deferenza dal Ministero, non so perchè, non contento di questo, riuni nuovamente il Consiglio superiore dei lavori pubblici in adunanza generale, e il Consiglio superiore dei lavori pubblici si tenne fermo nel suo parere già dato.

Malgrado questo, i lavori si proseguivano dal ministro Cantelli, e allora fu che io nel 1868 interpellai da questi banchi, e l'onorevole Lanza, allora presidente della Camera, rinviò, ossia prepose il rinvio del mio ordine del giorno ad una Commissione che allora si occupava delle Meridionali, quell'ordine del giorno fu rimandato, e fu visto questo strano spettacolo, e questo non torna ad onore del ministro Cantelli che, mentre il mio ordine del giorno doveva ancora essere discusso dalla Commissione, mentre la Camera doveva dare un giudizio su quello, già il ministro Cantelli aveva eseguito la linea per Maglie.

Ma ora dice l'onorevole Pisanelli: e che, volete voi di nuovo agitare la questione?

Ma niente affatto, io non parlo nè per Maglie, nè per Martano, nè per altri paesi, io dico solamente che vi è questo fatto, che la linea da Maglie ad Otranto non può andare diritta, e ciò risulta dai rapporti fatti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dagli studi fatti dal Ministero e dagli studi fatti dai commissari per le curve lunghissime e per il terreno in molte guise accidentato.

Ora la linea da Zollino ad Otranto è più breve della linea da Maglie ad Otranto appunto per le curvilinee che si evitano, ed io sono certo che, lasciando oggi la linea qual è integra e ferma per Maglie, e cominciando la linea da Zollino, le due quantità da Zollino ad Otranto e da Zollino a Maglie, sommate insieme, sono minori della sola linea da Maglie ad Otranto.

Ora, se gli interessi di Maglie, grazie a certe influenze, fino ad oggi sono stati soddisfatti, mi permetterà l'onorevole Pisanelli che anche gli interessi degli altri paesi siano soddisfatti, soprattutto quando ci sono impegnati quelli dello Stato, perchè, se io vi

dico che questa linea, anche con il tratto che rimarrebbe, è più breve, se la linea è stata conservata per Maglie, e se gli altri paesi hanno il loro interesse, mi pare che in questo modo, conciliando gli interessi dello Stato cogli interessi di quelle popolazioni le quali sono state troppo illuse e deluse, a me parrebbe conveniente qui di non vincolare la legge nella linea da Maglie ad Otranto.

Ma io dico all'onorevole Pisanelli: che forse sto proponendo qui un tracciato?

Ma niente affatto; io col mio emendamento lascio arbitro il Ministero, e se vi sarà in carica l'onorevole Gadda, lascio arbitro l'onorevole Gadda di stabilire quel tracciato che vuole.

Dunque l'onorevole Gadda, o altri per lui, quando verrà la discussione della costruzione di questa linea, se persisterà che la linea deve andare da Maglie ad Otranto, andrà da Maglie ad Otranto; ma se, invece, studi migliori dimostreranno che un altro tracciato è possibile, il Ministero potrà seguirlo.

Io non propongo verun tracciato, credo che la Camera è incompetente a risolvere preventivamente questioni di tracciato, epperò dico di lasciare libera facoltà al Ministero.

Ora, io credo benissimo che il Ministero farà quella linea che sarà più utile e più conveniente, perciò gli accorda libera facoltà di scelta; e l'onorevole Pisanelli non mi vorrà presentare lo strano spettacolo di avere minore fiducia di me nel Ministero. È vero che nei giorni passati abbiamo visto delle grandi e strane metamorfosi in questa Camera, ma credo poi che per una piccola questione l'onorevole Pisanelli non vorrà negare la sua fiducia all'onorevole Gadda. Se in quell'epoca sarà all'amministrazione l'onorevole Gadda io avrò in lui la stessa fiducia che gli do in questo momento; prego perciò la Camera e l'onorevole ministro di non fare questioni perchè non si tratta di un tracciato che io propongo, ma di una facoltà che do al Ministero.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PISANELLI. Non entrerà punto nella questione personale e locale. Io soglio discutere solo con le ragioni, e credo soltanto alla influenza delle buone ragioni. Noi abbiamo certamente creduto che fosse più conveniente agli interessi di quelle provincie e dello Stato la linea da Maglie ad Otranto; ora colla sua proposta l'onorevole Brunetti vorrebbe disfare una linea già fatta.

BRUNETTI. No, non ho detto questo.

PISANELLI. Quale era la questione che si è agitata, e che è stata decisa da Jacini, da Cantelli e da tutti i ministri? Si doveva andare da Lecce ad Otranto, si trovò che alla linea retta per Martano era preferibile quella che traversava centri popolosi come Maglie, ed io desiderava pure che passasse per Galatina. Questa linea era meglio corrispondente agli interessi delle popolazioni e più utile agli interessi dello Stato, per-

chè il pagamento delle garanzie vi sarebbe stato minore.

Si decise pertanto di arrivare a Maglie. Ora, dice l'onorevole Brunetti: arrivati a Maglie, non continuate da Maglie fino ad Otranto, ma tornate indietro; partirete da Zollino, cosicchè lascerete Maglie fuori ed andrete poi da Zollino ad Otranto. Ma in questo modo, perdoni l'onorevole Brunetti, è chiaro che bisognerebbe disfare il già fatto, si tratterebbe cioè di disfara, non solamente ciò che si è deliberato dalla Camera e dal Governo, ma di disfare eziandio quello che è già stato eseguito.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La Commissione respinge od accetta?

BONGHI, relatore. La Commissione persiste nella sua redazione per una ragione assai semplice, e che apparirà evidente a chiunque prende in mano la carta.

La strada è già arrivata fino a Maglie, ed il gomito che voleva fargli evitare l'onorevole Brunetti, è già girato. Cosicchè per la prontezza di costruzione di questa strada conviene che il punto di partenza della strada da farsi sia Maglie, come la meta n'è Otranto.

Io prego poi l'onorevole Brunetti, e tutti i deputati napoletani, a fare il minor numero possibile di proposte di tracciati nuovi, perchè sono causa d'indugio e fanno sì che, invece d'aver le cose migliori, non le hanno poi in nessuna maniera.

(Il ministro dei lavori pubblici si alza per parlare.)

Molte voci. Ai voti! ai voti!

RATTAZZI. Il ministro dei lavori pubblici dovrebbe spiegarsi in questa proposta. Dovrebbe dire se accetta questa facoltà che gli si vuol dare, oppure se intende aderire alla proposta della Commissione, la quale lo vincola nelle sue facoltà.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io stava appunto per dichiarare l'opinione del Ministero, ma poi, parendomi che la Camera ne avesse a sazietà di questa discussione, mi era trattenuto.

Ora, giacchè sono specialmente invitato a parlare, dirò che l'emendamento dell'onorevole Brunetti, sotto forme mitissime, direi quasi benevole, come confermano anche le sue parole d'oggi, e per le quali lo ringrazio, in sostanza però mira a risollevare la questione.

È un fatto che venne fissato e già compiuto il tronco fino a Maglie. Egli dice che si è fatto ciò per considerazioni che io non credo sussistenti; ma ad ogni modo oggi la strada ferrata l'abbiamo già costruita ed in esercizio fino a Maglie. Ora coll'emendamento Brunetti si tratterebbe di cambiare questa strada. Egli risusciterebbe la questione, volendo che il tronco che è già fatto venga abbandonato.

Io perciò non posso accettare l'emendamento dell'onorevole Brunetti, perchè, sotto una forma in apparenza semplice, racchiude il pericolo di mettere nuovamente in discussione ciò che è già stato deciso.

BRUNETTI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Accenni il fatto personale.

BRUNETTI. C'è il fatto personale, perchè tanto l'onorevole Pisanelli, quanto l'onorevole ministro mi hanno attribuita l'idea che io volessi abbandonato il tronco da Zollino a Maglie. Niente affatto: io invece intendo rispettarlo; dico soltanto che, prendendo il punto di partenza più basso, lo Stato fa un'economia.

Di più dico che io lo accenno soltanto, ma non lo metto nel mio emendamento questo cambiamento di linea per Otranto. Lascio ad arbitrio del ministro di farla da Maglie, se lo crede opportuno.

Io non capisco poi come il ministro rifiuti di accogliere maggiori facoltà che noi vogliamo dargli.

PRESIDENTE. Come la Camera ha inteso, al numero IV dell'articolo 21, invece di dire: « colla linea di Foggia-Benevento-Napoli e della continuazione da Maglie ad Otranto, » come propone la Commissione, l'onorevole Brunetti vorrebbe che si dicesse: « del compimento della linea per Otranto. »

Domando se questo emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

Lo metto ai voti.

(Dopo prova e controprova, l'emendamento è respinto.)

Pongo ai voti il numero IV dell'articolo 21.

(La Camera approva.)

Al n° V la Commissione propone la seguente redazione invece di quella che si trova nel progetto stampato.

« V. Concedere alla stessa società delle Meridionali la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, assegnandole una sovvenzione annua di lire 60,000, e dandole inoltre le lire 200 mila di capitale, che si dovrebbero erogare nella esecuzione della strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere, a norma della legge 27 giugno 1869, n° 5147, relativa alle strade nelle provincie meridionali.

« La sovvenzione di lire 100 mila annue, che l'articolo 6, lettera E, della legge 14 maggio 1865, n° 2279, attribuiva a tutta la linea da Candela, per Ponte Santa Venere, alla fiumana di Atella, rimane ridotta a lire 60 mila annue da erogarsi specialmente in sussidio del tratto da Ponte Santa Venere alla fiumana di Atella.

« Al di più che potrà bisognare, sia per le spese di costruzione, sia per quelle di esercizio, dovranno supplire i corpi morali interessati uniti in regolare consorzio, salva la disposizione del seguente articolo 22. »

L'onorevole Del Zio è iscritto per parlare su questo n° V. Desidera parlare anche sulla nuova redazione?

DEL ZIO. Sì, sì.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DEL ZIO. Io non starò a tediare la Camera col rac-

conto di molti fatti, e col ricordo di tutte le ragioni che rendono legittima la proposta della Commissione, letta or ora dall'onorevole presidente. L'ampia ed elaborata relazione che serve di prova all'articolo di legge risolve ogni obbiezione e limita il mio compito a pochissime osservazioni.

Quando fu sospesa la linea di Conza venne conservata, per motivi di equità e di alti interessi economici, la continuazione della linea da Candela, per Ponte Santa Venere, alla fiumana di Atella.

Questo tratto di strada è composto da due tronchi, il primo dei quali ha dieci chilometri. Breve per estensione, e quasi tutto su terreno pianeggiante ha il raro pregio di riunire ad una grande strada carreggiabile nazionale tre circondari di tre provincie del regno che contengono una popolazione di circa 400 mila abitanti, estendendo in altre vicine regioni il raggio della loro influenza.

Detto tronco è contemplato nell'articolo 6, lettera E, della legge 14 maggio 1865; si avvantaggia di una somma di 200 mila lire, attribuita dalla legge del 1869 ad una rotabile che avrebbe dovuto essere costruita nello stesso luogo, e non offre alcuna seria difficoltà per la quale possa essere più a lungo trascurato.

Su queste semplici basi la Commissione ha formulata l'ottima proposta che or ora avete udito, e che non differisce nella sostanza da quella indicata nel testo della legge. Io quindi me ne acconto e ringrazio la Commissione. Se il Ministero non ci fa contrasto, non mi resta che pregare il presidente perchè subito la ponga ai voti nel convincimento che debba essere accolta quasi ad unanimità dalla Camera, essendo proposta giusta, utile, non onerosa per lo Stato e pienamente fondata in leggi anteriori.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ci occupiamo appunto della cosa.

PRESENTAZIONE DI DUE RELAZIONI, E DI DUE RINUNZIE.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Spantigati per presentare una relazione.

SPANTIGATI, relatore. A nome dell'onorevole Mancini ho l'onore di presentare la relazione della Commissione per l'interpretazione dell'articolo 45 dello Statuto. (V. Stampato n° 3ter)

NICOTERA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per un credito straordinario di 16 milioni di lire da iscriversi sul bilancio del Ministero della guerra e su quello della marina per l'anno 1870. (V. Stampato n° 135-A)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Darò comunicazione alla Camera del seguente telegramma ricevuto testè dai deputati Depretis e Varerio:

« Signor presidente della Camera dei deputati,
« I sottoscritti la pregano di esprimere alla Camera la loro gratitudine per la benevolenza che ha dimostrata a loro riguardo; debbono però persistere in una determinazione che considerano come l'adempimento di un dovere.

« Rinnovano la preghiera perchè sia preso atto della loro dimissione. »

Si dà atto agli onorevoli Depretis e Valerio delle loro dimissioni, e si dichiarano vacanti i collegi di Stradella e Carmagnola.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DI CONVENZIONI FERROVIARIE.

SELLA, ministro per le finanze. Io prego la Camera di portare un momento la sua attenzione sopra le discussioni in cui stiamo per ingolfarci.

Vi sono già qui varie proposte di ferrovie: una da Candela a Ponte Santa Venere, una seconda ferrovia da Ivrea ad Aosta, un'altra da Zollino a Gallipoli, una quarta da Lucera a Manfredonia, e ne vedo poi ancora sorgere delle altre dagli emendamenti.

Per esempio, se ne propone una che metta a Teramo, un'altra da Treviso a Belluno, una terza da Spaurise a Gaeta, ecc., ecc.

Ora, o signori, se noi vogliamo abbandonare il programma che ci eravamo imposto di seguire, certamente lo possiamo, ma prego la Camera di considerare un momento la via in cui ci mettiamo.

Il concetto che guidò il Ministero nelle sue proposte fu di occuparsi delle linee le quali erano già state approvate per legge, ovvero di approvare taluni contratti determinati, definiti, di cui potete misurare interamente gli effetti, i carichi, i vantaggi, il grado di guarentigia e via discorrendo.

Adesso mi pare che stiamo per abbandonare questo programma per imbarcarci... (*Vari deputati domandano la parola*) in un pelago di proposizioni, di nuove linee, le quali possono essere interessanti, interessantissime, ma che noi dobbiamo combattere ad oltranza.

Nci ci domandiamo che cosa potremmo fare di una legge in cui si fossero accumulate linee sopra linee; imperocchè, signori, si fa presto a dire: si faccia questa, si faccia quest'altra linea, ma altra cosa è poi il trovare i fondi necessari.

Io prego quindi istantemente la Camera a mantenersi nel programma che ci siamo tracciato, ed a dare all'amministrazione i mezzi per compiere le linee nel medesimo indicate.

Io capisco, per esempio, che si restituisca al Governo la facoltà che questo aveva colla legge precedente per la linea Taranto-Brindisi; per quella di Palermo-Marsala-Trapani, ma io prego la Camera di non andare più in là.

Evidentemente però, se vogliamo metterci per questa strada, non ho bisogno di dire che allora ogni campagna vorrà essere rappresentata, e la discussione sarà molto fastidiosa.

Laonde non posso a meno di pregare la Camera di volersi attenere ad un programma che è già vastissimo, che molti troveranno poco meno che superiore alle nostre forze e che certo è molto audace, specialmente nelle condizioni in cui è il nostro credito pubblico.

Nulla voglio dire contro le varie proposte che si sono fatte. Ad ognuna di esse potrà venire il suo tempo.

La Camera comprenderà il punto di vista dal quale io parto. Quindi senza fare altre parole, pregherei la Camera di lasciare in disparte tutte queste proposizioni delle quali ho fatto cenno. Per queste proposte adunque non addurrò ragioni speciali, riservandomi, come l'onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici, ad entrare in questa discussione se tant'è che si voglia fare.

RATTAZZI. Vorrei sapere se colla parola che ha pronunziato l'onorevole ministro per le finanze intenda di precludere interamente la via allo sviluppo dei vari ordini del giorno che vennero proposti, poichè pare che abbiano questo scopo le considerazioni generali da lui emesse.

Se tale fosse la sua idea, lo pregherei d'abbandonarla, perchè la discussione che in questo caso sorgerebbe, potrebbe farci perdere molto più tempo che noi farebbe il discutere su ciascun ordine del giorno.

Mi sembra quindi che sia meglio lasciare che ognuno sviluppi il suo ordine del giorno; la Camera deciderà sui medesimi, e così faremo molto più cammino che se si aprisse una discussione per vedere se si debbano svolgere o no.

MINISTRO PER LE FINANZE. Ho creduto adempiere ad un obbligo di coscienza, chiedendo che le proposte di cui ho fatto cenno siano lasciate in disparte, poichè ritengo che l'inoltrarsi in lunghe discussioni sopra nuove proposte non potrebbe che compromettere i risultati già ottenuti.

Non credo quindi necessario aggiungere altre parole per dimostrare alla Camera, nell'interesse stesso delle sue discussioni, l'opportunità di contenerle nei limiti del programma che ci siamo prefisso, programma che potrebbesi da molti ravvisare superiore alle nostre forze.

PRESIDENTE. Io farò osservare che noi perdiamo tempo; poichè, quando sono appoggiate le proposte, i loro autori hanno diritto di svolgerle; ed a tenore del regolamento non vi ha luogo a proposta alcuna della quale si possa impedire lo svolgimento ove sia appoggiata.

MINISTRO PER LE FINANZE. Se la Camera crede che io faccia perdere tempo, me ne rimetto alle sue decisioni.

BONGHI, relatore. Darò un semplice schiarimento, ed è questo, che l'onorevole ministro delle finanze crede di dissentire dalla Commissione, ma non ne dissente. L'onorevole ministro non ha avvertito che fra quelle proposte non ve ne sono che due della Commissione, e queste due non vi sono che per ragioni speciali e dipendenti in parte dalla legge proposta dal Ministero precedente; cosicchè la Commissione consente col Ministero che la Camera non debba entrare, nell'accordare linee nuove, in un pelago infinito di nuove concessioni.

La Commissione però tiene ad osservare che le proposte che essa ha fatte non dipendono da considerazioni generali, ma da disposizioni di legge, che è d'uopo che il Parlamento dichiari se intende mantenere.

PRESIDENTE. Questo si vedrà nel merito.

BONGHI, relatore. Ma ciò intanto prova che il Ministero non avrebbe dovuto abbracciare nello stesso sguardo e nello stesso concetto proposte che hanno una natura diversa.

PRESIDENTE. Ora veniamo al numero V dell'articolo 21. Il Ministero accetta questa nuova redazione proposta dalla Commissione?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non può accettarla dopo le dichiarazioni dell'onorevole Del Zio.

PRESIDENTE. Onorevole Del Zio, intende di parlare ancora; su che?

DEL ZIO. Sulla proposta.

PRESIDENTE. Allora appoggia la nuova proposta della Commissione.

DEL ZIO. Io credeva che il Ministero avrebbe fatto buon viso alla proposta riformata dalla Commissione. Mi sono ingannato e però mi torna moralmente impossibile astenermi dall'insistere sopra oggetto sì grave. Io devo pregare la Camera a volersi compiacere di darmi ascolto per qualche momento.

Cominciamo col ben fissare, onorevoli ministri, che col tronco che si vuole costruito non si domanda una linea nuova. È da dieci anni circa che il tronco è decretato, prima come parte e poi come l'unico avanzo della grande ferrovia, che da Foggia lungo l'Aufido doveva arrivare ad Eboli. La Camera nella sua giustizia lo volle conservato; vi ravvisò un diritto acquisito ed efficace per le popolazioni che lo reclamavano, e che lo reclamano, nè potrebbe permettere che con artificiali ritardi venisse infermato il beneficio.

Quali sono dunque le serie ragioni per le quali il Governo non intenderebbe di accettare la facoltà che gli è offerta colla proposta della Commissione? Tutte le amministrazioni anteriori non hanno forse udito le giuste lagnanze delle popolazioni e dentro e fuori del Parlamento?

Il predecessore dell'attuale ministro dei lavori pubblici, cioè il compianto Pasini, non l'aveva forse domandata?

Il rifiuto potrebbe essere in qualche modo ammissibile, qualora il ministro dimostrasse ad evidenza che nelle leggi anteriori non vi siano fondi reali e sufficienti.

Ma come ho di già accennato si prova facilmente il contrario. Sui fondi assegnati dalla legge 1865 valgono pel primo tronco in questione lire quaranta mila. Altre venti mila almeno possono, secondo gl'intendimenti della legge stessa, prelevarsi dalle 36 mila che annualmente lo Stato percepisce dalla società delle meridionali per avere consentito che fossero concessi alla linea Foggia-Napoli i primi nove chilometri della linea Foggia-Candela. Una annualità di 60 mila lire poi, come interesse all'8 e mezzo per cento, corrisponde ad un capitale di 750 mila lire. Aggiunte le 200 mila lire fornite dalla legge del 1869 per le strade carreggiabili meridionali, si arriva molto da vicino a quella somma di un milione che si reputa sufficiente alla costruzione del tronco.

Quanto alla spesa di esercizio poi l'onorevole ministro non mi negherà che dalle statistiche della società risulta produttiva la linea, se le cifre si considerano raddoppiate, e debbono così considerarsi, poichè il movimento dovrà almeno duplicare, non appena sarà aperto il tratto da Candela a Ponte Santa Venere.

Dov'è dunque il motivo superiore ed invincibile che vieta all'onorevole ministro di accettare l'autorizzazione? In quali casi analoghi l'ha respinta? Non è unanime la Commissione nel proporla?

La Commissione anzi ha fatto di più. Per eliminare tutti i dubbi, per vincere ogni scrupolo, si è dato il lodevole incarico di considerare se potesse esservi spesa di aumento nella costruzione o nell'esercizio. Prevedendo questa eventualità, ha lasciato intendere in qual modo si potrebbe superare. Essa ha ritenuto che sulle 75 mila lire annue di sovvenzione accordate al tronco Foggia-Candela, vi è per lo stato un risparmio di 5 mila lire, che può essere attribuito al tronco susseguente. E ad ogni modo i consorzi fatti e da farsi possono colle rispettive rate soddisfare ad ogni spesa ulteriore che potesse veramente considerarsi come necessaria.

Un'ultima ragione debbo ancora aggiungere alle già dette. Se le popolazioni del Melfese non fossero state interpellate più volte dalle autorità provinciali e locali, se non avessero dichiarato di voler corrispondere alle aspettative del Governo nella misura della legge e delle loro forze, se non fosse ogni ritardo di scambi e di commerci ritardo di ricchezza e di civiltà, comprenderei che si potesse chiedere e tollerare per qualche altro tempo il silenzio sopra argomento così vitale.

Ma quando esiste, o signori, in quei paesi da dieci anni un'agitazione morale per entrare potentemente nel nuovo corso della vita; quando si fecero non promesse, ma leggi, che restarono poi inesequite o revo-

cate; quando sotto tutti i Ministeri risorge la questione della ferrovia dell'Aufido e durano i diritti, le petizioni, i reclami e le preghiere, bisogna pur finire col soddisfare al voto di quelle genti e riconoscere che hanno ragione.

Ad ogni costo noi dobbiamo affermare e far regnare l'idea che il Governo, non solo sia l'amico di ogni legittima speranza de' popoli, ma rispetti da per tutto e sempre gl'interessi tutelati dalla legge.

In conclusione il tronco da Candela a Santa Venere è di capitale importanza; pone in maggiori comunicazioni contrade ubertose, popolate e celebri, e non può restare come semplice disegno nei cartoni del Ministero dei lavori pubblici.

Per queste sommarie considerazioni spero che l'onorevole ministro voglia arrendersi e, come il *Burbero benefico* dell'arte italiana, desistere alla fine dal suo proposito di continuo diniego. È una vera, chiara e certa giustizia che a termine di legge si reclama, ed io confido che voglia fare adesione alla proposta della Commissione.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi duole molto di non poter aderire ai desiderii dell'onorevole deputato Del Zio. Comprendo anche io che le sue considerazioni hanno moltissimo peso, ma la Camera deve osservare che gli obblighi assunti dal Governo erano condizionati all'intervento dei comuni ed all'adesione della società delle Meridionali di assumersi la costruzione e l'esercizio di quella ferrovia alle condizioni stabilite. Ora queste condizioni non si sono potute verificare, malgrado che il Governo abbia sollecitato, come lo stesso deputato ha detto, i comuni e le provincie ad intervenire. Se dunque le condizioni non si sono potute verificare, egli vede che il Governo non ha altro vincolo.

E qui, mi piace di ricordarlo, si facevano dal mio collega delle finanze considerazioni di ordine generale, perchè le opposizioni che noi solleviamo sono appunto d'ordine generale, onde essere in grado, cioè, di adempiere agli altri oneri che ci assumiamo. Io quindi debbo opporre alle domande dell'onorevole Del Zio quelle stesse considerazioni di interesse pubblico finanziario che opponeva il ministro delle finanze.

L'onorevole Del Zio ripeteva alla Camera che questi obblighi il Governo li ha già in base ad una legge; ma, se già vi sono per legge, è inutile fare nuove disposizioni.

Lasciamo adunque che le cose rimangano nel loro stato, non le pregiudichiamo; e, se si crede che vi è già questo impegno, non lo viziato, non lo dissipiamo oggi, non veniamo a dire che il Governo si toglie di dosso un obbligo che aveva. Ma, se quest'obbligo per caso non ci fosse, e perchè vorrà la Camera assumerlo in questo momento, a fronte di quanto già siamo costretti a fare malgrado le condizioni delle finanze?

Quindi io conchiudo col mio collega, pregando gli onorevoli della Commissione e gli altri onorevoli deputati che hanno proposta quell'aggiunta di non insistere, e in ogni caso pregando la Camera a respingerla.

BONGHI, relatore. Quando si dice altrui: parla, parla, si dice a sè medesimo: taci, taci.

L'opposizione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici non può non rincrescere alla Commissione. Questa aveva ragione di credere che, in un animo equo e giusto come il suo, la lince fosse stata già fatta dai molti discorsi che pure si eran tenuti rispetto a questa strada da Candela alla fiumana d'Atella.

Cominceremo dall'osservare che qui non si tratta di quelle linee di nuova immaginazione delle quali il ministro delle finanze si sgomenta; si tratta di una strada ferrata la quale è stata surrogata dal Parlamento nel 1865 alla strada di Conza, piccolo compenso alle popolazioni alle quali quella era tolta. Coteste popolazioni hanno aspettato fino a qualche mese la prima parte di questa strada, il tronco da Foggia a Candela, per il quale è stata votata la convenzione colle Meridionali nella giornata di ieri.

Il Governo ha fatto il dover suo verso quelle popolazioni, lasciando compiere cotesti tronchi così tardi, e negandosi ora a compiere il resto. Era questo ciò che la legge del 1865 ordinava? No. La Camera, votando la convenzione colle Meridionali, vi avrà osservato che il Governo vi si è obbligato a contribuire per 70 mila lire nelle spese di esercizio; ora la legge del 1865 apriva a quella strada per questo fine un credito di lire 75 mila. D'altra parte il Governo ritrae un profitto da questa strada che non spetterebbe ad esso.

Il Parlamento aveva voluto dare questa strada a quelle popolazioni, come diceva, per un compenso; aveva detto loro: se voi supplite fino ad un certo punto, io supplirò al rimanente. Ed il Governo che cosa fa invece? Come la società delle Meridionali gli ha chiesto di poter usare 8800 metri di cotesta strada, quanti se ne contano da Foggia a Cervaro; donde vi spicca la strada per Benevento a Napoli, il Governo gliel'ha accordato ed ha fatto bene; ma poichè con ciò questa seconda strada s'allunga di 1600 metri, sui quali sarà quindi pagato un soverchio di garanzie, il Governo ha stipulato colla società che questa le deve pagare 36 mila lire all'anno. Ora, coteste 36 mila lire sono un vantaggio che il Governo ha accattato per sè sopra una strada di cui il Parlamento aveva concesso il beneficio a quei comuni, e per la quale cotesti comuni si erano obbligati ad un compenso fisso. Poichè il Governo se ne profittava, non deve andare a diminuzione del carico de' comuni almeno una parte di coteste 36 mila lire?

E v'ha di più; nel 1868 il Parlamento ha stanziata una somma di lire 200,000 per una strada nazionale da Candela a Ponte Santa Venere, senza scemare la sov-

venzione chilometrica assegnata nel 1865 alla strada da Candela alla fiumana d'Atella. Questa strada non si è fatta.

Ora queste popolazioni rinunziano a questa strada nazionale.

E che cosa vi si domanda ora dalla Commissione? Non vi si domanda niente di nuovo o di eccessivo. La Commissione ha receduto dal chiedere che il Governo dia a quei comuni, come avrebbe pur potuto, tutte le 36,000 lire, le quali pure, non sono un preciso equivalente del di più di garanzia sui metri 1600 di più della strada, perchè la società si è obbligata a pagarle in perpetuo, anche dopo che la garanzia non ne dovrà più essere pagata, il che sarà più presto sulla strada da Foggia a Napoli che sopra qualunque altra delle Meridionali.

Adunque, qui non si chiede nulla al Governo; si domanda solo che tenga il patto al quale il Parlamento l'ha obbligato nel 1865 verso i comuni lungo la strada da Foggia alla fiumana d'Atella.

Si può egli, contro una domanda così discreta e fondata sopra ragioni così speciali, opporre, come ha fatto l'onorevole ministro delle finanze, una ragione generale, che non regge punto, poichè questa non è strada nuova, nè si domanda per essa stanziamento nuovo?

È vero che la sovvenzione chilometrica complessiva, che con questo articolo della Commissione si propone, è di 120,000 lire; dove la sovvenzione chilometrica che la legge del 1865 prometteva a questa stessa strada era di 100,000 lire. Ma io vi ho detto che il Governo sopra questa strada ha risparmiato 50,000 lire, e prende dalle Meridionali 36,000 lire all'anno; cosicchè le 20,000 lire di più che sulla sovvenzione chilometrica si aggiungono non sono un nuovo onere, ma la restituzione o la conferma d'una parte di ciò che non ha diritto di guadagnare.

Vuole l'onorevole ministro delle finanze essere così avaro di benefizi per popolazioni verso le quali siamo così severi già noi nell'imporre contribuzioni; vuole essere così arcigno e duro appunto con quelle popolazioni del regno, le quali, basta che egli guardi una delle carte d'Italia che ha davanti a sè, per accorgersi come sieno sprovviste di mezzi di comunicazione, come sieno sprovviste di tutti quei mezzi di ricchezza pubblica, della quale egli prende pur tanta parte per l'erario pubblico?

Io prego dunque l'onorevole ministro ad uscire da quella nube di opposizione nella quale si è posto per fulminare così questa come tutte le altre strade possibili. Qui non si tratta di sfolgorare da Giove, ma si tratta di ragionare da uomo (*Si ride*), e, se egli mi prova che questa domanda sia soverchia, che sia irragionevole, così per l'importanza della strada, come per la giustizia dovuta alle popolazioni della Basilicata, la Commissione rinunzierebbe alla sua proposta; ma

egli non lo potrà provare, poichè è evidente che non è così, e la Commissione non può quindi che persistere nella proposta fatta e pregare la Camera di volerla accogliere.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io non amo stare nelle nuvole, e tanto meno fulminare l'onorevole Bonghi, dalle cui frecce stento a difendermi.

Memore del resto della discussione nostra del 1865 (imperocchè vedo che sta per tornare in campo Manfredonia, che era allora valorosamente rappresentata in Parlamento dall'onorevole Bonghi)...

BONGHI, relatore. Ne parleremo poi.

MINISTRO PER LE FINANZE... l'onorevole Bonghi ha questo modo di ragionare.

Se per caso, per un dato lavoro è stata deliberata una spesa di *tot*, e che all'effettuazione di questo lavoro questa somma non sia stata spesa tutta, pare che quell'economia, quella diminuzione di spesa sia una cosa che debba essere assegnata alle popolazioni a cui beneficio il lavoro si fece.

BONGHI, relatore. In continuazione del lavoro stesso.

MINISTRO PER LE FINANZE. Parmi sia questo l'ordine delle idee dell'onorevole Bonghi. Ma egli mi concederà di vedere la cosa un po' diversamente.

Io qui in sostanza trovo che per la linea di cui si tratta, da Candela alla fiumana di Atella, mentre la legge precedente assegnava l'annualità di 100 mila lire, l'onorevole Bonghi propone un'annualità di 120 mila lire, in totale qualche cosa di più.

Quando questa strada si faccia, cessa di essere nazionale la strada parallela, la strada ordinaria; per conseguenza quelle 120 mila lire, che l'onorevole Bonghi viene ad assegnare a questa linea come corrispettivo della non costruzione della strada ordinaria, mi ammetterà che sono un vero soprappiù; giacchè, ogniqualvolta la strada si costruisse, non ci sarebbe da fare la strada ordinaria, poichè non sarebbe strada nazionale.

Aggiungo ancora un'altra osservazione.

L'onorevole Bonghi sa egli se a queste condizioni le Meridionali accettano questa concessione? Se egli lo sa, devo dichiarare che su quest'argomento ne sa più di noi, perchè noi ignoriamo interamente se a queste condizioni la società delle Meridionali accetta questa concessione.

Io per conseguenza non credo di racchiudermi nelle nuvole, pregando la Commissione di attenersi alle cose che sono state deliberate, e di accettare soltanto contratti formali, come sono quelli che furono infino ad ora proposti; o almeno se trattasi di facoltà accordate al Governo, di tenere queste facoltà nei limiti precisi, quali sono stabiliti dalle leggi precedenti, perchè, se veniamo a variare, ad allargare indefinitamente questi limiti, è evidente che ci imbarchiamo in una discussione la quale ci disvia affatto dal cammino che ci eravamo prefisso.

Io poi non credo di meritare il rimprovero che mi fa l'onorevole Bonghi di avarizia rispetto alle popolazioni di cui discorriamo; mi pare che il contegno tenuto dal Ministero in tutta questa faccenda delle strade ferrate gli deve aver dimostrato che, se un proposito abbiamo, egli è il proposito serio di condurre a compimento le grandi linee che interessano le provincie meridionali; ma, per riescire in questo stesso intento, fin da principio, io non lo nascondo, abbiamo fatto il viso dell'armi contro tutte queste aggiunte che vengono a complicare e qualche volta a mettere a rischio, a compromettere le grandi linee.

Noi ci siamo prefisse essenzialmente le grandi arterie; intorno a queste non vi è sacrificio che ci paia soverchio; quindi preghiamo la Camera, massime nelle attuali condizioni, di limitarsi ad assicurare le grandi linee, e di non smarrirsi in tanti complementi, contro i quali io non ho nulla a ridire, e non li voglio attaccare in merito, ma, dico, prego la Camera di limitarsi ora alle sole proposizioni che le sono state fatte.

Per queste ragioni io combatto questa prima e combatterò ancora più le altre proposizioni che in appresso verranno.

E qui giova spiegare un concetto che è nella mente di molti.

La società delle Meridionali, ad esempio, è incorsa in certe multe, queste multe sono acquisite al Tesoro come un'altra entrata qualunque; ora pare a taluni che non sia un sacrificio pel Tesoro il prendere l'ammontare di quelle multe, applicandolo alla costruzione di questa o di quell'altra strada ferrata. Io combatto questo principio, e prego l'onorevole Bonghi di credere che non è per combattere l'esecuzione delle strade, ma sibbene per stare nei limiti di ciò che è possibile di fare nell'attuale condizione di cose.

Rifletta l'onorevole Bonghi, e rifletta la Camera che per parte mia credo già audacia, ed audacia grandissima nelle contingenze attuali il prendere impegno di eseguire il progetto di legge nei limiti che vi sono presentati. Egli è sotto questo punto di vista che prego la Camera di non andare al di là delle proposte che le sono state fatte dal Ministero, e di non accettare neppure l'articolo a favore del quale parlava l'onorevole Bonghi.

Voci. Ai voti! ai voti!

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

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la pongo ai voti.

(La discussione è chiusa.)

Dunque, come la Camera ha inteso, la Commissione ha proposto una nuova redazione del numero V dell'articolo 21 di cui ho dato testè lettura.

Il Ministero ha dichiarato di respingere questo numero V. Lo pongo ai voti.

(La Camera lo approva.)

« VI. Ad accordare in base all'annesso capitolato (Allegato 13) la concessione di una linea di strada ferrata da Ivrea ad Aosta, mediante 3 milioni e 500 mila lire, che sarà pagata al concessionario o con numerario o con titoli di rendita del debito pubblico al corso del giorno.

« Verrà a suo tempo iscritta in bilancio la somma occorrente per l'indicato sussidio. »

L'onorevole Crotti ha facoltà di parlare.

CROTTI. Signori. Le cause giuste e chiare non hanno bisogno di lunghi discorsi, nè di eloquenti oratori. Vi farò una semplice esposizione, e non vi tratterò più di sette od otto minuti.

Siatemi cortesi della vostra attenzione.

La proposta che, in seguito al voto espresso dal Comitato della Camera, vi ha fatto la vostra Commissione, propone l'approvazione della costruzione della strada ferrata da Aosta ad Ivrea; ed entrando nello spirito di quanto diceva un momento fa l'onorevole ministro Sella, lo propone come un complemento indispensabile della nostra grande arteria ferroviaria, perchè Aosta è la prima città italiana verso il nord. Essa è in comunicazione giornaliera colla Svizzera e colla Francia; dalle quali due estere nazioni Aosta si trova a poche ore di distanza. Questa è dunque una posizione importantissima per l'Italia. Al contrario di quanto disse l'onorevole ministro Sella, io vi dirò che, tra tutti i progetti di strade ferrate finora proposti, e non ancora eseguiti, quello della strada da Aosta ad Ivrea è il più antico. Di questo progetto si occuparono costantemente, da sei a otto anni, tutti i Ministeri.

Questo progetto di ferrovia da Aosta ad Ivrea ebbe già una sanzione legislativa; non è quindi un progetto nuovo. Ebbe una sanzione legislativa colla legge del 14 maggio 1865. Il Governo a quell'epoca ha imposto alla società dell'Alta Italia di prendere l'esercizio di questa linea tostochè fosse costruita, e di dare alla compagnia costruttrice il 50 per cento del prodotto lordo della linea. Assicurava così a questa società molti milioni, poichè essa avrebbe con questo favore potuto emettere, con interesse assicurato, molte migliaia di obbligazioni. Ma v'ha di più: questo progetto venne assicurato dal ministro dei lavori pubblici col dare alla società concessionaria di questa strada ferrata le lire 3,500,000 che avrebbero dovuto impiegarsi pel riattamento della strada nazionale. Questo riattamento si sospese d'accordo con tutte le amministrazioni della valle d'Aosta per riservare la somma suddetta a favore della futura strada ferrata.

Se non si accordasse adesso la concessione di questa strada ferrata, la valle d'Aosta non avrebbe nè la strada nazionale riordinata nè la strada ferrata.

Questo progetto di legge è quello che io credo meriti maggiormente l'approvazione della Camera, non solo per un sentimento di equità e di giustizia verso quel circondario abbandonato, ma ben anco riguardo

agli interessi commerciali, industriali e di saggia antiveggente politica italiana.

Io non entro nelle speciali dilucidazioni di questi articoli, come ho fatto quando ho parlato nel Comitato della Camera, mentre l'onorevole presidente della vostra Commissione, a pagina 22, ha trattato con molta lucidità molti di questi punti, e, dopo un succinto storico di questa lunga pratica, propose di approvare questo progetto di strada arteriale italiana da Ivrea ad Aosta, non solamente per un principio di equità e di giustizia verso un circondario italiano che soffre moltissimo pel suo isolamento, ma ben anche in favore delle finanze dello Stato, le quali avrebbero molto a profittare del maggior prodotto sulle altre linee ferrate.

Io devo ancora respingere alcune idee erronee sulla valle d'Aosta. La valle d'Aosta è povera. La strada ferrata si dice: farà pessimi affari.

Da molti anni a questa parte è verissimo che la valle d'Aosta è divenuta poverissima, i capitali si sono allontanati, il commercio è nullo. Ma perchè? Perchè essa ha perdute tutte le sue industrie metallurgiche per il caro prezzo dei trasporti con cavalli sul mercato italiano.

Lo stabilirsi dei vapori e delle strade ferrate che hanno prodotto tanti vantaggi alle industrie, al commercio ed all'agricoltura fu però fatale a quei paesi i quali ne furono e ne sono tuttora privi. Dall'epoca dell'introduzione dei vapori, gl'interessi dei popoli furono spostati e, mentre gli uni crescono ogni giorno in prosperità ed in ricchezza, gli altri di giorno in giorno cadono nella più profonda miseria. È il caso della valle d'Aosta, la quale, per essere priva di una strada ferrata, perdette tutte le sue industrie metallurgiche. Essa vede rovinati, perchè quasi abbandonati, i suoi tre stabilimenti di acque minerali di Saint-Vincent, Saint-Didier e Courmayeur; vede emigrare ogni anno una parte della sua popolazione perchè manca di lavoro. Collo stabilimento di una strada ferrata, fra pochi anni, non solo cesserebbe questo stato miserabile, ma la valle d'Aosta risorgerebbe a nuova vita e sarebbe floridissima, perchè essa ha nel suo seno molti elementi di grandissima prosperità dei quali non può servirsi.

Tutti sapete che la città di Aosta si trova al punto d'intersecazione tra le Alpi occidentali e le Alpi principali; essa occupa il centro di una regione ove si trovano filoni e rocce le più interessanti sotto il punto di vista industriale. Tutti sanno che nella valle d'Aosta vi sono miniere di ferro eccellentissime ed in gran quantità, miniere di rame, di piombo argentifero, di nikel, di cobalto, di manganese, di antracite, di gesso; vi è pietra calcarea, pietre di costruzione; vi sono marmi bellissimi. Ora, se vi fosse una strada ferrata, qual profitto non si trarrebbe da tutte queste risorse? A che cosa servono adesso queste incontestate

ricchezze del sottosuolo aostano ad Aosta ed all'Italia? Servono a niente! Il caro prezzo del trasporto con cavalli, lungo una strada di 65 chilometri, ove sono pendenze del 12 o 14 per cento, per le quali bisogna mettere molti cavalli di rinforzo per un carico ordinario, fa sì che i ferri svedesi, inglesi ed i ferri francesi giungono coi vapori sul mercato italiano a molto minor prezzo di quel che possono giungervi i ferri aostani, e per conseguenza cessarono i minerali dell'alto val d'Aosta dall'essere estratti.

Ma vi ha di più, la strada ferrata Ivrea-Aosta aprirebbe al commercio dell'Italia un importantissimo nuovo sbocco. Dall'anno scorso in cui fu presentato il disegno di legge per la ferrovia da Aosta ad Ivrea dal ministro Pasini, gl'ingegneri svizzeri si portarono a fare degli studi sul Gran San Bernardo e vi lavorano tuttora. Quindi sarebbe a sperare che, mentre s'aprirebbe la strada da Aosta ad Ivrea, si aprirebbe a poca differenza di tempo anche una strada carreggiabile pel San Bernardo e forse per una ferrata col nuovo sistema Lermenjat.

Termino, onorevoli signori, raccomandandovi di prendere in considerazione questo progetto che non è nuovo, che è un diritto che ha la valle d'Aosta, e che se verrà eseguito, sarà sorgente di grande prosperità anche per tutta l'Italia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berti Domenico.

BERTI D. Siccome vedo che nessuno combatte il progetto della Commissione, m'astengo dal parlare, riservandomi, ove questo progetto fosse oppugnato, di addurre qualche ragione in sostegno del medesimo.

MINISTRO PER LE FINANZE. Sarò battuto in questa come in altre questioni...

BERTEA. C'è la questione politica.

MINISTRO PER LE FINANZE. Permetta, faccio il mio dovere come l'intendo; la Camera batta, ma ascolti. Ciascuno ha la responsabilità del suo mandato. Se v'ha chi crede che si possa largheggiare nelle concessioni, io ho il convincimento contrario e prego la Camera di tenere una condotta contraria. Capisco che la causa che ho preso a sostenere, solo in parte fruttuosamente, in parte è con poco frutto: dacchè furono deliberati i lavori del porto di Santa Venere, va perdendo terreno, e comincia a prodursi una gara individuale. Infatti, se si ottempera alla richiesta di Ponte Santa Venere, perchè non si concederà la ferrovia d'Aosta all'onorevole Crotti.

Ad ogni modo non posso far a meno di osservare che, quando v'è un contratto stabilito con un concessionario al quale si sono guarentiti certi dati sussidi, se fosse constatato che i sussidi a fornirsi dai comuni e dalle provincie interessate, fossero realmente insufficienti per poter eseguir l'opera; e dall'altra parte si domandasse un sussidio (poniamo pure in una somma come quella di cui si parla in quell'articolo di legge)

corrispondente alla manutenzione della strada oruina-ria capitalizzato, per i lavori da farsi intorno alla strada stessa per compirla, per parte del Governo non ci sarebbe nulla in contrario a stabilirlo e presentarlo all'approvazione della Camera. Ma, signori, prima che tutte queste condizioni si sieno avverate, deliberare che si dia facoltà fin d'ora al Governo di fare una concessione, ed impegnare l'erario pubblico per 3 milioni e mezzo, io dico che non è opera di buona amministrazione, e che almeno, a mio modo di vedere, non è opera savia; perchè prima d'impegnare l'erario in somme determinate, bisogna vedere se questo impegno (e dico questo nell'interesse stesso delle istituzioni parlamentari) sia contratto in termini che si giudichino soddisfacenti.

Quindi è che, se le provincie ed i comuni interessati votassero tutti i sussidi che sono necessari, per parte mia ed anche dell'onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici, non ci sarebbe difficoltà di venire ad un progetto di contratto e di proporlo all'approvazione della Camera; ma così, senza aver neppure la sicurezza che con questo sussidio si possa ottenere quello che occorre, e nella condizione attuale di cose, relativa al credito pubblico, che mi pare debba incutere timori ad ogni uomo che abbia occhi in testa, deliberare la facoltà d'impegnare l'erario per somme ragguardevoli, mi pare non sia opera opportuna.

E qui debbo aggiungere che mi costa personalmente non poco il fare queste dichiarazioni a proposito della strada ferrata della valle d'Aosta, imperocchè, parlando della valle d'Aosta, non posso scordare di essere un alpinista, non posso scordare tutto quello che c'è di buono e notevole in quella valle.

BERTI D. Io che ben di spesso approvo e mi trovo d'accordo coll'onorevole mio amico Sella, debbo in quest'occasione discostarmi da lui e combatterlo. Mi spiace di dovergli dire che egli presenta la questione sotto un aspetto diverso affatto da quello che è realmente.

Qui non si tratta di una strada nuova, non si tratta nemmeno di stanziare somme le quali il Governo non abbia già promesso e non abbia debito di stanziare, ma si tratta di un negozio che si trascina da anni, si tratta in una parola di venire finalmente alla decisione di una questione nota, esaminata e discussa sotto tutte le forme. Se dovessimo attenerci al sistema dell'onorevole Sella, allora noi dovremmo rimandare questa questione a tempo indefinito, ossia non risolverla mai; il che un Governo saggio non può nè deve fare.

Il Governo fin dal 1865 ha incluso la strada da Ivrea ad Aosta nella legge generale, assicurando a questa strada l'esercizio al 50 per cento, ossia il Governo assicurò alla medesima non meno di quattro milioni.

Questo sussidio non costituiva forse un impegno, o meglio, con questo sussidio non si diceva forse che,

invece di spendere una somma a rifare la strada nazionale, il Governo era deciso di compiere il disegno iniziato, attuando il sistema della legge del 1865, che era quello di dare alla valle d'Aosta una strada ferrata?

Diffatti, se ora noi non risolvessimo questa questione, noi faremmo un beneficio alla società dell'Alta Italia di quattro milioni, noi quasi verremmo a distruggere il contratto che il Governo già iniziò e sul quale bisogna finalmente che la Camera si pronunzi.

Se poi non si troverà una società, come dice l'onorevole Sella, allora non si daranno i tre milioni e mezzo che ora vi si propone di accordare.

L'onorevole Sella dice: io sono disposto a dare questa somma se si presenta una società. Ebbene, io dico, assegnatela, e se si presenterà questa società, come si è già presentata, e l'onorevole Sella lo sa, mentre era ministro l'onorevole Jacini, si darà; se poi non si presenterà, allora il voto della Camera rimarrà sterile.

Ma non sarebbe logico che il Governo dopo avere compreso nella legge del 1865 la strada di Aosta, di una valle così importante, così ricca di produzioni, così percorsa da viaggiatori, vi rinunziasse oggi e senza ragione. Perchè vorrà egli più a lungo tenere in sospeso quelle buone popolazioni? Si pronunzi e si compia l'opera incominciata.

La strada nazionale che vi converrebbe di fare, ove la strada ferrata non venisse eseguita, costringerebbe il Governo, ad un dipresso, agli stessi carichi e non promouvrebbe con eguale misura l'interesse generale. Spondereste il danaro senza contentare le popolazioni della valle e senza recare loro un vero giovamento.

Quindi io credo che se c'è una strada la quale sia in condizione speciale, per cui si è già incominciato un contratto, e per la quale nulla si innova, sia precisamente la strada di Aosta. Confido nel voto della Camera, e sono più che persuaso che essa non vorrà obbligarci a ritornare tutti gli anni su cotesto argomento in cui l'interesse e la giustizia vanno di conserva e d'accordo.

MINISTRO PER LE FINANZE. Mi perdoni il mio amico Berti, ma veramente non credo che debba rinfacciare a me quello che si è fatto nel 1865, giacchè io ebbi parte non piccola, come l'onorevole Berti non ignora, nel far sì che si stabilisse che l'esercizio della ferrovia della valle d'Aosta, una volta fatta, fosse eseguito al 50 per cento. E questo mi pare sia una dimostrazione dell'interesse che io prendo a questa strada, e dell'importanza che le attribuisco, perchè, oltre le ragioni economiche che sono state indicate, vi sono delle ragioni politiche. Ma prego l'onorevole Berti di considerare che è da un pezzo che il Governo si dichiara pronto a venire ad una concessione di questa ferrovia, concedendo un sussidio di tre milioni e mezzo, e facendola esercitare al 50 per cento, ma finora non si è potuto...

CROTTI. Si è presentata una società, ed aveva già fatto il deposito della cauzione.

MINISTRO PER LE FINANZE. Permetta un momento. Sono i corpi morali che non hanno ancora deliberato il concorso che sarebbe necessario perchè la concessione sia possibile.

CROTTI. Aspettano che il Parlamento abbia deciso.

MINISTRO PER LE FINANZE. Questo è lo stato delle cose, e per parte mia non esito a dichiarare che, quando tutti i sussidi che devono essere accordati perchè la strada diventi possibile, siano definitivamente deliberati, tanto il mio collega quanto io non avremo difficoltà a firmare il contratto ed a presentarlo all'approvazione del Parlamento.

Fra il Ministero e gli onorevoli proponenti non c'è che una differenza di apprezzamento intorno al modo di intendere la cosa: noi crediamo che sarebbe meglio addivenire ad una concessione e poi presentarla all'approvazione del Parlamento, invece l'onorevole Berti, l'onorevole Crotti ed altri sono d'avviso che sia meglio dare al Governo la facoltà di stipulare una concessione, accordando un sussidio di tre milioni e mezzo. Per me crederei che convenisse procedere diversamente; ma, siccome vedo che sono battuto in tutte le questioni di questo genere...

Voci. No! no!

MAZZARELLA. Lo meritate.

MINISTRO PER LE FINANZE. So bene che devo pure meritarmelo... così per ora mi taccio.

LANZA, ministro. Prima di tutto sono necessari i danari.

PARIS. L'onorevole ministro delle finanze si mostrebbe disposto a consentire alla ferrovia di Aosta se, egli dice, i corpi morali interessati avessero già fatte le loro offerte e si fossero presentati pronti a concorrere. Poi egli soggiunge: non è il Governo, ma questi corpi morali che debbono mettersi avanti.

Questo a me pare che sia un circolo vizioso. Il Governo dice ai corpi morali: mettetevi avanti; ed i corpi morali dicono al Governo: ma fate prima la legge, voi, fatevi autorizzare a far concedere la ferrovia e determinate il concorso dello Stato.

Bisogna dunque giocare a chi fa il primo passo?

L'onorevole ministro Sella dovrebbe quanto meno acconsentire che il Governo facesse lui il primo passo, dopochè la proposta è presentata al Parlamento, e stiamo per discuterla.

L'onorevole Sella dice poi che i corpi morali non hanno fatta alcuna offerta di concorso.

Questo è inesatto: poichè il Consiglio provinciale di Torino deliberò fino dal 1867 all'unanimità un concorso di 750,000 lire, riservandosi di concorrere ancora per una somma maggiore, ove il Governo venisse definitivamente autorizzato a concedere la linea, e stabilisse il suo proprio concorso.

È evidente che questa condizione era savia, e che i

comuni e gli altri corpi interessati, mentre questa condizione da parte del Governo non era adempiuta, è evidente, dico, che essi non potevano determinare il loro definitivo concorso.

Si sono pure interpellati i comuni della valle di Aosta ed i comuni in parte del circondario d'Ivrea. Questi comuni hanno risposto di fare piena adesione e di offrire il loro concorso nei limiti del giusto e del possibile. Se non furono stabilite le loro quote, ciò avvenne perchè non si potevano stabilire allora; ma si stabiliranno quando il Governo esso stesso avrà determinato il sussidio che intende attribuire alla ferrovia di Aosta, e verrà approvato dal Parlamento il relativo progetto di legge.

Il ministro Sella poi insiste sulle ragioni d'economia per le circostanze nelle quali noi versiamo in questo momento. Ma bisogna riflettere che qui non si fa una economia. Prima di tutto fa d'uopo ricordare che la somma proposta di tre milioni e mezzo non è poi una gran somma che possa impedire il pareggio del bilancio. Questa somma si pagherà solo poco per volta, a misura che i lavori si faranno; e la metà della medesima non si pagherà che dopo collaudata l'opera.

In secondo luogo, se il Governo non vuole pagare per la ferrovia di Aosta questa somma di tre milioni e mezzo, egli deve pur spenderla per sistemare la strada rotabile. E quest'obbligo di sistemare la strada rotabile è imposto già al Governo dalle leggi del 1852 e del 1854.

Il Governo ha precisamente indugiato a compiere quest'opera di sistemazione della strada rotabile, perchè si era egli stesso proposto, ed aveva preso impegno formale, impegno consacrato dalla legge del 1865, di costruire una ferrovia invece della strada carreggiabile.

Questi tre milioni e mezzo non si risparmierebbero dunque in nessun caso. Inoltre, se non fossero spesi per la ferrovia, si perderebbe ancora il beneficio della convenzione fatta colla società dell'Alta Italia, come ha osservato l'onorevole Berti.

Ricordatevi poi che qui vi è una questione politica e che la valle d'Aosta è una posizione strategica importantissima. Ricordatevi che questa valle non è mai stata trattata come le altre provincie; essa ha avuto di comune colle altre provincie i tributi, le tasse, i pesi e i sacrifici d'ogni sorta, ma non ha mai avuto nessun compenso. Non vi sono costumi italiani, non vi si parla la lingua italiana, nè la si conosce. Bisogna legare questa valle alle provincie italiane, se volete che, per interesse, come lo è stata sempre per cuore, questa provincia rimanga egualmente italiana come lo sono tutte le altre. (*Bene! Bravo!*)

Io raccomando dunque alla Camera questo progetto, e spero che essa vorrà accoglierlo.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi permetta la Camera di fare una sola considerazione, onde spiegare sempre più quanto sia ragionevole l'opposizione del Governo.

Gli onorevoli Berti e Paris accennavano come argomento principale, per concedere i loro sussidi alla linea d'Aosta, che oggi ne è già obbligatorio l'esercizio al 50 per cento. Ora, questo mi pare un argomento fortissimo per non dare un altro sussidio. (*Rumori e conversazioni*)

D'altronde faccio osservare alla Camera... (*Segni di impazienza*) Perdonino, sono osservazioni brevissime: faccio osservare alla Camera che nell'attuale progetto noi abbiamo delle condizioni che escludono questo sussidio, perchè l'attuale progetto stabilisce quali sono le condizioni con cui lo Stato deve concorrere a sussidiare queste linee secondarie.

Ora queste condizioni escludono appunto che si dia un capitale, e stabiliscono che si dia un'annualità corrispondente a quella somma che il Governo spende per mantenere le strade nazionali.

BONGHI, relatore. Domando la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Prego adunque la Camera a considerare che, accettando la proposta degli onorevoli oratori che hanno appoggiato la domanda per la valle d'Aosta, noi andremmo in contraddizione col nostro stesso progetto.

Per ultimo accennerò che la questione politica ha certo un gran peso.

Io conosco il merito di quelle popolazioni; ma da noi non si dice: non vogliamo fare la strada ferrata; ma si dice: oggi non è il caso di darvi sussidi, perchè non abbiamo un progetto concreto; quando la cosa sarà concreta, allora il Governo dirà la sua parola; oggi non può aderire e si oppone.

Voci. Ai voti! ai voti!

BONGHI, relatore. Ho domandato la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Voci. Ai voti! ai voti!

BONGHI, relatore. Mi permettano di dire due parole.

Voci. Parli! parli!

BONGHI, relatore. Io voglio dire all'onorevole ministro delle finanze e all'onorevole ministro dei lavori pubblici che io li ammiro per l'opposizione che fanno, perchè davvero la fanno mosso da un istinto certamente lodevole. Essi credono di difendere l'erario pubblico e di evitare con questa opposizione universale ogni altra domanda.

Però, se abbandonando questa idea generale, fossero scesi per ciascheduna di queste strade allo studio delle loro condizioni particolari, avrebbero visto che dalla posizione nella quale si son voluti mettere, non potranno che essere ricacciati e respinti un passo dopo l'altro.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici si è fondato

sugli ultimi articoli della presente legge per ricusare ad Aosta il sussidio di un capitale, anzichè di un'annualità come in questi articoli è stabilito per le linee secondarie.

Ma l'onorevole ministro non è egli stesso quello che ha ammesso cotesto sussidio di capitale, pochi momenti fa, alla linea da Monza a Calolzio; anzi non è egli stesso quello che l'ha proposto per il primo?

La Commissione dunque non ha fatto rispetto alla strada da Ivrea ad Aosta che rimanere nelle idee dell'onorevole ministro attuale, che riprendere una proposta dello stesso signor ministro dei lavori pubblici e di accordare ad Ivrea Aosta un capitale come egli l'ha accordato a Monza-Calolzio.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. 400 mila lire.

BONGHI, relatore. Di più egli si è contraddetto anche in un'altra cosa: ha detto che non voleva concedere nulla ad Ivrea-Aosta, perchè Ivrea-Aosta aveva già quel sussidio dell'esercizio al 50 per cento del prodotto lordo. Ma Monza-Calolzio non aveva già anche essa questo sussidio del 50 per cento del prodotto lordo?

Noi non abbiamo fatto che mettere tutte quante le proposte che sopravvivevano alle leggi passate nelle stessissime condizioni, e la Commissione assicura l'onorevole ministro delle finanze di avere guardato all'erario pubblico nè più, nè meno che l'onorevole ministro stesso; e se la Camera non fosse stanca, e se valesse la pena, io mi farei forte di provare ai due ministri che il progetto della Commissione obbliga lo Stato complessivamente ad una spesa minore di quello a cui lo sottoponeva il progetto del Ministero, nonostante le poche aggiunte che la Commissione ha fatte.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Una parola sola per stabilire la differenza che vi è tra la linea di Monza e la linea di Aosta.

Se per quella si capitalizza l'annualità che comprende solo l'importo della manutenzione, non vi ha contraddizione perchè la proposta attuale era fatta dalla Commissione, non dal Governo...

BONGHI, relatore. Dal Ministero antecedente.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io parlo del progetto presentato da me.

Quindi voglio fare osservare alla Camera che non ci è contraddizione.

Nel sussidio che si domanda per Ivrea-Aosta noi troviamo 3 milioni e mezzo, mentre per Monza-Calolzio trattasi di 400,000 lire.

È quindi evidente che la differenza della somma dà un diverso peso al sussidio. Per Aosta non si capitalizza solo l'annualità corrispondente alla manutenzione, ma si mette in conto la spesa per fare subito una importante rettificazione alla strada nazionale. In quest'ipotesi si fissa un sussidio che rappresenti non già la sola spesa di manutenzione, ma quella

benanco di costruzione: si suppone la necessità di un'opera nuova, e la si paga. Ci sono quindi delle grandi differenze tra una strada e l'altra.

Ho voluto dir questo, perchè pareva che l'onorevole Bonghi facesse quasi di questo diverso giudizio un appunto a me personale.

Voci! Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Rileggo il comma VI dell'articolo 21.

« VI. Ad accordare in base all'annesso capitolato (allegato 13) la concessione di una linea di strada ferrata da Ivrea ad Aosta, mediante tre milioni e 500 mila lire che saranno pagate al concessionario o con numerario o con titoli di rendita del debito pubblico al corso del giorno.

« Verrà a suo tempo inscritta in bilancio la somma occorrente per l'indicato sussidio. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Prima di passare alla votazione complessiva dell'articolo, debbo annunciare alla Camera che l'onorevole Alvisi propone la seguente aggiunta:

« Il Governo è autorizzato a concedere alle provincie di Treviso e Belluno il bosco detto del *Consiglio* per la costruzione della linea Treviso-Belluno. »

La Commissione accetta o respinge?

BONGHI, relatore. La Commissione respinge quest'aggiunta per effetto dei ragionamenti che ha fatto finora.

Qui usciamo dalle costruzioni già decretate per legge, ed entriamo in quel campo sconfinato e buio del quale aveva parlato il ministro delle finanze.

Ed ora comè può la Commissione deliberare, non che altro, sulla proposta dell'onorevole Alvisi? Chi di noi sa il valore del bosco del *Consiglio*? Chi di noi ha notizia di questa proposta? Dove ci fermeremo se accettiamo l'approvazione di strade immaginate qui su due piedi? La Commissione fu attenta a non lasciare da parte nessun diritto legittimo già acquisito, se si può così dire; ma ora si oppone alla proposta dell'onorevole Alvisi, appunto perchè non vuole entrare in un campo indefinito ed ignoto, e nel quale, se entrassimo, tutta la legge per certo si smarrirebbe.

Voci. La chiusura! Ai voti!

PRESIDENTE. Il ministro respinge anche?

Una voce a sinistra. Probabilmente accetta.

MINISTRO PER LE FINANZE. Oh! no. Io accetto solo negli utili.

Veramente io ammiro la forza di raziocinio dell'amico Bonghi, il quale trova che, cedendo il bosco del *Consiglio*, che è un bosco demaniale ragguardevole, le finanze cedono qualche cosa, e troverà probabilmente fra poco che, cedendo le multe da pagarsi dalla società delle Meridionali per fare la linea di Manfredonia, le finanze non cedono nulla. Ma ammirando sempre la sua potenza comprensiva, non posso che unirmi a lui per pregare la Camera a far ragione alle considerazioni giustissime che egli svolse in questo

momento, perchè non sia ammessa la proposta dell'onorevole Alvisi e di parecchi altri suoi colleghi.

PRESIDENTE. Domando se la proposta dell'onorevole Alvisi, è appoggiata.

(È appoggiata.)

BRUNETTI. Ho domandato la parola.

PRESIDENTE. Ora non gliela posso dare.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Alvisi.

ALVISI. Le stesse considerazioni che hanno indotta la Camera a dare il voto per la linea di Aosta mi presagiscono un'accoglienza egualmente favorevole alla mia proposta, che è stata appoggiata da deputati che siedono nei diversi banchi della Camera.

L'onorevole ministro delle finanze dovrebbe andare d'accordo con me, inquantochè non sarà mai possibile che gli si offra un'altra occasione per poter fare 84 chilometri di strada nazionale senza aggravio del Tesoro.

Inoltre le considerazioni politiche, per le quali la Camera approvò la proposta relativa alla linea della valle di Aosta, reggono molto più in questo caso dal punto di vista della difesa nazionale.

Basta ricordare i nomi del duca di Cadore, del duca di Belluno e del duca di Feltre, nomi storici di cui si fregiarono i generali francesi, per persuadersi che in quelle posizioni si sono sempre combattute le battaglie contro le invasioni austro-germaniche.

Anche nel 1848 si fu intorno al Piave, sui poggi di Cornuda e nel piano di Treviso che accaddero i primi fatti d'armi i quali suggellarono il patto nazionale dell'indipendenza e dell'unità della patria.

Vi ricorderò ancora, signori, che questa vastissima provincia confina, anzi si confonde colla valle del Brenta e quindi con quella popolazione del Trentino che è, si può dire, immedesimata colla vita economica intellettuale e morale di tutta l'Italia.

Oltre a ciò il Governo deve essere solidale degli antecessori Ministeri; e quindi è obbligato a rispettare le promesse che così il Ministero dei lavori pubblici come quello di finanza hanno fatto in favore della cessione del bosco del *Consiglio*, onde poter costruire il tronco di ferrovia che da Treviso lungo il Piave conduce a Belluno e che, quando il consentiranno i mezzi economici o i facili trovati della meccanica, può per il Cadore congiungersi alle linee del Brennero e della Baviera.

L'onorevole Cantelli, allora ministro dei lavori pubblici, scrisse in questi termini al Comitato delle due provincie di Belluno e Treviso: « Fate il progetto tecnico di questa linea, poichè il Ministero delle finanze non ha nulla in contrario a cedere questa proprietà demaniale in aiuto della sua costruzione. »

Il Comitato delle due provincie ha ordinato il progetto all'egregio ingegnere Tatti di Milano, i comuni si dispongono ad accordare gratuitamente i terreni, ed il Ministero si trova già impegnato a dare la con-

essione ora che ogni atto preparatorio è compiuto. Di più, mi sono informato che il progetto del Tatti fu giudicato assai buono ed accolto con voto favorevole dal Ministero dei lavori pubblici, per cui l'ufficio superiore si è pronunziato per far concorrere il Governo colla somma d'un milione e mezzo per eseguirlo.

Ma, nelle condizioni attuali del credito italiano e delle finanze italiane, bisogna pure apprezzare la opposizione dell'onorevole ministro delle finanze che nega tale concorso in denaro. È per ciò che, trattandosi di una strada che non importa esborso per parte del Governo, io spero che la Camera autorizzerà il Governo a cedere una proprietà la quale, secondo lo stesso onorevole ministro di finanze, l'onorevole Cambray-Digny, fu riconosciuta di poca utilità per l'erario, di nessuna per la marina.

E quale compagnia assumerebbe la costruzione di questa linea? domanda l'onorevole Sella.

Io credo che la compagnia dell'Alta Italia, colla cessione del bosco del *Consiglio*, si impegnerebbe facilmente a costruire ed esercitare questo tronco che si distacca dalla stazione di Treviso. È questa una linea, secondo me, importantissima per la quiete politica dell'Italia, in quanto che essa è il fine dell'arteria nazionale; è poi necessaria per difendere il nostro territorio, come è assolutamente indispensabile per la vita economica d'una popolazione laboriosa e piena di patriottismo.

Avendo chiesto alla Camera pochi minuti, non credo di dover altro soggiungere.

PRESIDENTE. Rileggo la proposta aggiuntiva dell'onorevole Alvisi, che prenderebbe il numero 7, ove venga approvata:

« Il Governo è autorizzato a concedere alle provincie di Treviso e Belluno il bosco detto del *Consiglio* per la costruzione della linea Treviso-Belluno. »

Metto ai voti questa proposta.

(Dopo prova e controprova è respinta.)

Pongo ai voti l'articolo 21.

(La Camera approva.)

« Art. 22... A quest'articolo l'onorevole Cadolini ha proposta la seguente redazione in sostituzione di quella della Commissione:

« Art. 22. È data al Governo la facoltà di concedere, per decreto reale, all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate:

« Da Zollino a Gallipoli;

« Da Lucera a Manfredonia;

« Da Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella;

« Da Giulianuova a Teramo.

« L'ammontare delle multe delle quali risulterà debitrice la società delle strade ferrate meridionali, in virtù dell'articolo 8 della convenzione 28 novembre 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, numero 2259, sarà applicato come sussidio, distribuito in ra-

gione dei chilometri rispettivi, alla costruzione delle suddette ferrovie.

« Nel caso in cui, per l'apertura di una di queste ferrovie, una strada cessi di essere nazionale, il Governo accorderà, con decreto regio, per la costruzione di essa, un sussidio corrispondente ad una annualità eguale all'annua spesa media fatta nell'ultimo decennio dallo Stato per le riparazioni e la manutenzione della stessa strada nazionale e all'economia ottenuta dallo Stato medesimo nei trasporti postali e per altri servizi pubblici eseguiti sulla strada ordinaria. »

Invito la Commissione a dichiarare se accetta questa proposta.

SEBASTIANI. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. So che cosa vuol dire...

SEBASTIANI. Ritiro la mia proposta e mi unisco a quella dell'onorevole Cadolini.

BONGHI, relatore. In quanto al primo e secondo capoverso dell'articolo proposto dall'onorevole Cadolini è tutt'uno con quello della Commissione, dall'aggiunta in fuori della strada da Giulianuova a Teramo che la Commissione aveva in mente di proporre essa stessa; e forse la redazione ne è in alcune parti più chiara; ma, rispetto all'ultimo capoverso di questo articolo, fa osservare all'onorevole Cadolini che è inutile sotto due rispetti. Primo punto: lungo queste quattro strade ferrate non vi sono strade nazionali; secondo punto: l'aggiungere qui questo capoverso vuol dire rigettare anticipatamente gli ultimi articoli della legge proposta dalla Commissione i quali riguardano le norme generali dei sussidi che il Governo può accordare alle strade ferrate, quando corrono lungo una strada nazionale.

Ora non mi pare che vada questa questione risolta così anticipatamente; perciò preghiamo l'onorevole Cadolini a rinunziare all'ultimo comma, mentre la Commissione accetterebbe i due primi.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini consente a rinunziare all'ultimo comma?

CADOLINI. Io accetto di sopprimere quest'ultimo comma, sebbene, secondo il mio giudizio, non si possa accettare l'articolo 27 della Commissione.

Siccome ritengo che, qualora la Camera si persuadesse di non accettare l'articolo 27, sarebbe sempre lecito di fare un'aggiunta speciale, purchè la seconda parte dell'articolo medesimo potesse essere applicata a queste strade, così io non ho difficoltà ad accettare la proposta della Commissione.

Ora io dirò due brevissime parole per giustificare il mio emendamento.

La Commissione ha proposto che quelle multe fossero distribuite come sussidi sopra queste tre linee. Ora, se con un articolo della legge non è innanzitutto data facoltà al Governo di far la concessione di queste

ferrovie, è vano il dire che il Governo debba attribuire le multe come sussidi alle medesime. Perciò io ho creduto opportuno che si dovesse far precedere la dichiarazione relativa alla facoltà accordata al Governo.

Importa poi che io aggiunga una parola per dimostrare all'onorevole Sella che l'articolo di cui ci occupiamo non è destinato a portare allo Stato un aumento grave di spesa.

Noi tutti comprendiamo come egli sostenga che le multe, essendo entrate sulle quali lo Stato può contare, si possa dire che il giorno in cui esso perda queste entrate, va a contrarre una spesa; ma, quando noi consideriamo l'utilità che può trarre lo Stato dalla costruzione di queste strade ferrate per l'aumento di movimento che dovrà apportare sulla linea adriatica, che è garantita dallo Stato; quando, insomma, vogliamo tener conto della diminuzione che lo Stato otterrà sulla sovvenzione che è obbligato a pagare per la linea adriatica, noi possiamo tenere per fermo che, applicando le multe come sussidi alla costruzione di queste ferrovie, lo Stato farà un buon affare e si assicurerà un utile considerevole. Il desiderio di abbreviare la discussione, mi dispensa dall'entrare in più minuti particolari.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor ministro delle finanze.

MINISTRO PER LE FINANZE. Vorrei ricordare all'onorevole Bonghi ed alla Camera le parole che egli diceva un momento fa.

Egli chiedeva: che cosa è questo bosco del *Consiglio*, di cui non si misura il valore?

Ora io domando all'onorevole Bonghi: come saranno definite queste multe che si concedono come sussidi perchè sieno fatte strade ferrate? Sono esse fuori di contratto? Sono liquidate? Sa egli a quanto ammontino?

Non capisco affatto il concetto che possa informare una proposta di questo genere. Non so comprendere in qual modo le multe in cui incorra una società ferroviaria possano essere applicate alla costruzione di qualche tronco di ferrovia. Si vuole forse separare il bilancio di una strada ferrata e tutto ciò che vi si attiene dal resto del bilancio dello Stato? È questo il principio che vi dirige? Badate allora che altre provincie vi potrebbero domandare somiglianti garanzie.

Vorreste forse considerare queste multe come un provento diverso da un altro? Bisognerebbe dunque applicare a spese diverse proventi diversi. Questo sarebbe un concetto dissolvante per l'amministrazione.

Torno all'argomento primo. Queste multe sono esse state definite in modo incontrastato? Questi sussidi che si daranno sotto forma di multa saranno sufficienti? Avete commisurato bene tale sussidio coll'effetto che volete ottenere? Niente affatto.

La forma dunque di questo provvedimento è la negazione di ogni buon principio amministrativo, e non

è neanche conveniente sotto il punto di vista politico. Perciò prego la Camera di non accettare simile proposta.

L'onorevole Bonghi mi rimprovera quasi d'ingratitude perchè io mi permetto di combattere qualcuna appena delle proposte della Commissione. Egli diceva di poter dimostrare che il progetto della Commissione viene a costare qualche milione di meno di quello che costa il progetto ministeriale.

Ebbene, sia pure, la Commissione ha introdotto delle migliorie per la pubblica finanza, ma l'onorevole Bonghi ha egli tanta premura, se si è ottenuto qualche milione di risparmio, ha egli tanta premura di spenderli così presto?

Voglia l'onorevole Bonghi considerare che in questo momento le nostre condizioni sono tali, che per verità se si riesce a conseguire un dato effetto con una minore spesa, non è questa una ragione per affrettarsi subito a consumare quel risparmio. Quindi sotto tutti i punti di vista io insisto perchè non sia accettato l'articolo, così quello proposto dell'onorevole Bonghi, come quello dell'onorevole Cadolini, che ormai pare si sieno fusi, perchè mi pare che l'onorevole Bonghi almeno abbia accettata anche l'aggiunta da Giulianova a Teramo, che sarebbe da costruirsi per mezzo degli anzidetti sussidi.

PRESIDENTE. L'onorevole Mazzarella ha facoltà di parlare.

MAZZARELLA. La cedo all'onorevole Bonghi; parlerò dopo.

PRESIDENTE. Perdoni, dopo c'è l'onorevole Sebastiani.

MAZZARELLA. Allora parlerò io.

PRESIDENTE. Parli pure.

MAZZARELLA. Finalmente è giunto il momento che si possa parlare della ferrovia da Zollino a Gallipoli. È dal 1861 che nel Parlamento italiano vi fu una Commissione che disse: è necessario che vi sia una strada ferrata da Zollino a Gallipoli. E poi nel 1864, e poi nel 1867 non c'è stata Commissione o ministro che non abbia detto essere necessaria la strada ferrata da Zollino a Gallipoli! Nell'attuale progetto la strada viene ad essere posta nell'ultimo articolo. Ciò non toglie però che sia di grande necessità, e la necessità è accresciuta, perchè quella stessa strada ferrata che giunge sino a Zollino non può avere la sua vera conclusione se non giunge a Gallipoli. Ora la questione delle multe sarebbe il modo di prolungare indefinitamente la cosa, ed è giusto che la Commissione ne parli solo per togliere ogni difficoltà. Ma il ministro anzitutto deve riconoscere la necessità di questa strada. Ora l'onorevole ministro delle finanze, coll'unire insieme le due questioni, quella della strada e quella delle multe, venne a metter fuori gravi difficoltà, e così perder di vista questa vera necessità di strada. Si riconosca finalmente questa necessità. Io questo precisa-

mente desidero, cioè che sia presto riconosciuta. Non voglio neppure esser lungo, ma dico: pensate che Gallipoli finalmente ha bisogno di una strada; l'avete data a tutti, ben anche ad Ivrea ed Aosta, l'avete data dappertutto; finalmente siamo giunti all'ultimo articolo, e si venga anche su questo ad una decisione.

Voci. Ai voti!

BONGHI, relatore. L'onorevole ministro delle finanze ha detto che la Commissione aveva premura di spendere da una parte ciò che aveva risparmiato dall'altra.

Io ringrazio l'onorevole ministro delle finanze di aver riconosciuto che la Commissione si è dato carico di risparmiare da una parte; ora dall'altra non si è dato punto carico di spendere, come egli dice, ma bensì si è dato carico di diminuire il peso delle garanzie che gravano annualmente sul bilancio, e diminuirlo nelle provincie meridionali appunto nelle quali queste garanzie pesano di più. Esso ha cercato di trovare nelle lunghe discussioni del Parlamento, nelle promesse fatte dal Governo a più riprese, e nel fatto stesso dei luoghi, se si potessero, senza dispendio dell'erario, costruire alcune strade le quali, congiungendo alcuni dei principali centri di produzione e di commercio, avessero fatto accrescere il movimento sulle linee arteriali che il Governo ha costruito, e così accrescessero i prodotti di queste.

Il signor ministro delle finanze poi mi ha più volte ripetuto, con un certo sorriso, Manfredonia. Ma io non sono più deputato di Manfredonia da gran tempo, e non avrei rispetto ad essa altro obbligo che di non darmene nessun pensiero, poichè due volte non ha voluto me ed ha scelto in mia vece non so chi, ma certo un cittadino migliore di me. (*Si ride*) Se il ministro delle finanze avesse avuto tempo di occuparsi di una così piccola cosa, come è una strada ferrata da Lucera a Manfredonia, avrebbe idea dei comuni a cui essa giova e della provincia di Capitanata; poichè io non so in quale parte del regno, per una strada di 55 chilometri, sia stato già assicurato fra comuni, provincie e privati un sussidio di due milioni, cioè di più della metà della spesa...

Voci. È in pianura.

BONGHI, relatore. E per la strada da Zollino a Gallipoli i sussidi già ammontano a lire 700,000; sono meno notevoli, ma non mancano per quella da Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella, e per l'ultima da Giulianova a Teramo. E quanto a quest'ultima poi è bene osservare che Teramo è il solo capoluogo delle provincie napoletane che non è ricongiunto a nessuna linea di strada ferrata. Ed ora per la costruzione di cotesta strada che cosa chiediamo? Abbiamo osato forse chiedere al Governo un sussidio, uno stanziamento nuovo sul suo bilancio? Abbiamo dato al Governo l'obbligo di aggiungere per costruire questa linea tutto ciò che manchi ai sussidi votati dai comuni

e dalle provincie? No; abbiamo solo sostenuto un principio che non so come possa parere così strano al ministro delle finanze. Noi abbiamo visto che l'erario ha una fonte di entrata di un carattere speciale, quantunque certo sia una di quelle alle quali ha attinto finora quasi nulla, e questa fonte di entrata consiste nelle multe che debbono pagare le società le quali hanno indugiato le loro costruzioni al di là dei termini stabiliti per legge.

Ora noi abbiamo detto: se queste multe ci debbono essere, non è egli giusto che debbano andare a beneficio di coloro ai quali fu prodotto il danno economico di cui queste multe sono la conseguenza? Questo danno economico fu prodotto a quelle provincie in cui queste strade si dovevano costruire quattro o cinque anni fa, ed in cui non si sono costruite. Si può egli immaginare un compenso più modesto, più ragionevole che quello di concedere a queste provincie il prodotto di tali multe, onde aiutarle a costruirsi delle altre strade? Queste multe saranno poche o molte; noi non diciamo già al Governo di darne molte se saranno poche, o poche se saranno molte; darà quello che risulterà. Anzi abbiamo dato al Governo il mezzo di potersi intendere più facilmente colla società delle Meridionali, quando questo principio sia accettato, poichè è evidente che la società delle Meridionali sarà meno restia, quando saprà che quello che dovrà pagare come multa è un danaro che dovrà essere speso ad aumentare il prodotto sulle sue linee stesse; ecco dunque la ragione dell'articolo che la vostra Commissione ha proposto: non mi resta che pregare la Camera a votarlo.

Voci. Ai voti! ai voti!

RANALLI. Domando la parola.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non aggiungerò parola a quanto ha detto il mio onorevole collega; solo richiamar deggio l'attenzione della Camera sulla natura della proposta dell'onorevole Cadolini, colla quale si viene a preoccupare tutto il futuro, perchè quella proposta è illimitata. Non dice le multe maturate fino ad oggi, ma dice in genere le multe di cui risulterà debitrice la società; dunque noi veniamo con questa proposta a preoccupare il futuro insieme ed il passato, ed a rendere interessate tante località a fare che la società delle Meridionali ritardi la costruzione delle linee, onde abbiano a maturare nuove multe in esclusivo vantaggio loro.

Questo è un vizio inerente alla proposta, che non essendo limitata non lascia sapere che cosa si vota, poichè si ignora la precisa somma a cui portano le multe decorse, e molto meno poi si conoscono quali saranno quelle future. Anche per ciò io debbo oppormi alla proposta.

(*Vari deputati chieggono di parlare.*)

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Sembra che si voglia passare ai voti.

CADOLINI. Io vorrei...

PRESIDENTE. Se deve proseguire la discussione, la parola spetta all'onorevole Brunetti, il quale aveva proposta un'aggiunta all'articolo; ma dopochè la Commissione ha dichiarato che accetta la proposta Cadolini, io credo che non ha più ragione di essere.

BRUNETTI. Io non voglio fare un discorso.

PRESIDENTE. Sarebbe inutile.

BRUNETTI. Sebbene io e Mazzarella abbiamo proposto quell'emendamento che coincide sostanzialmente pel concetto con quello dell'onorevole Cadolini, pure vedendo la sua proposta redatta con più precisione e con maggiore evidenza, io dichiaro di ritirare la mia associandomi alla proposta dell'onorevole Cadolini, e con me gli onorevoli Mazzarella, Grassi ed altri che l'hanno sottoscritta.

Rammerò solo che l'onorevole Jacini, ministro dei lavori pubblici, quando fece nel 1865 il decreto della linea per Zollino, disse nell'articolo 3 di esso: « La stazione di Zollino deve essere conformata in guisa da permettere una diramazione per Gallipoli. » Veda dunque l'onorevole Gadda come il Ministero da lungo tempo maturava questo disegno. E se a questo si aggiunge che il Consiglio provinciale, al quale ho l'onore di appartenere, ha già votato mezzo milione, mi pare che questi due fatti basterebbero per rendere persuasa la Camera.

Solo voglio osservare in questo emendamento dell'onorevole Cadolini che le parole « è data facoltà al Governo di concedere » sono parole le quali altra volta nella Camera hanno eccitato delle discussioni. Io ricordo che, quando si trattava a Torino della linea Taranto-Brindisi, dove nella legge è detto « è data facoltà al Governo di concedere, » quando io e l'onorevole Nisco e l'onorevole Pisanelli proponevamo le parole « è autorizzato il Governo, » il Ministero non volle accettare, perchè si è ritenuto sempre che colle parole « è data facoltà » si stabilisce una facoltà proprio facoltativa, mentre colle parole « è autorizzato il Governo » s'impone una certa obbligatorietà.

Io pregherei quindi l'onorevole Cadolini e la Giunta di sostituire alle parole « è data facoltà al Governo di concedere » le seguenti: « il Governo è autorizzato a concedere. » (*Bisbiglio*)

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo 22 come venne proposto dall'onorevole Cadolini, accettato dalla Commissione, e respinto dal Ministero.

« È data al Governo la facoltà di concedere... »

BRUNETTI. Io ho proposto il sub-emendamento che si dica cioè: « il Governo è autorizzato a concedere. » (*Rumori*)

PRESIDENTE. La Commissione accetta questo sub-emendamento?

BONGHI, relatore. È la stessa cosa: non è il caso.

BRUNETTI. Quando si dichiara che è la stessa cosa,

che si dà quel senso che io intendo si dia, io ritiro la mia proposta, e prendo atto di questa dichiarazione della Commissione.

PRESIDENTE. Dunque rileggo l'articolo quale fu proposto dall'onorevole Cadolini:

« Art. 22. È data al Governo la facoltà di concedere, per decreto reale, all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate:

« Da Zollino a Gallipoli;

« Da Lucera a Manfredonia;

« Da Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella;

« Da Giulianuova a Teramo.

« L'ammontare delle multe delle quali risulterà debitrice la società delle strade ferrate meridionali, in virtù dell'articolo 8 della convenzione 28 novembre 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, numero 2259, sarà applicato come sussidio, distribuito in ragione dei chilometri rispettivi, alla costruzione delle suddette ferrovie. »

L'altro paragrafo rimane soppresso?

CADOLINI. Sì, signore, rimane soppresso.

DE CARDENAS. Propongo la divisione.

PRESIDENTE. È tardi. Doveva domandarla prima. Pongo ai voti questo articolo 22.

(Dopo prova e controprova è ammesso.)

PECILE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su che?

PECILE. Per fare una proposta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PECILE. L'onorevole Valerio, quando sedeva in mezzo a noi, aveva proposto un progetto di legge per ordinare un servizio cumulativo sulle linee ferroviarie dipendenti da diverse società, ecc., ecc.; progetto che tutti hanno letto nel numero 1 degli emendamenti.

Io farei una semplice raccomandazione al ministro perchè volesse prenderlo in considerazione.

PRESIDENTE. Onorevole Pecile, non è qui il caso di parlare di questo, ne discorrerà dopo.

PECILE. Ho già finito. Raccomando al signor ministro di voler far esaminare e studiare quell'importante progetto.

PRESIDENTE. Non posso lasciarla parlare su questo argomento che non trova qui il suo posto.

« Art. 23. Il Governo ha facoltà di concedere per decreto regio la costruzione di una strada ferrata da Terni ad Avezzano e Roccasecca, e di un'altra da Parma a Spezia, entro tre anni dalla data della presente legge, alle condizioni stabilite nel capoverso ultimo dell'articolo 6 e nell'articolo 22 della convenzione del 22 giugno 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, numero 2279.

« Non è derogato, rispetto a quelle due strade, ai diritti di precedenza, che le società esistenti possono avere alla loro costruzione. »

Qui cade però una variante proposta dalla Commissione.

Dopo le parole « da Parma a Spezia » si aggiungerebbero queste: « contemplate nell'articolo 11 della legge 14 maggio 1865, numero 2279; » poi ripiglia il progetto « entro tre anni dalla data della presente legge, » ecc.

L'onorevole Oliva aveva chiesta la parola.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. Accetta l'onorevole ministro quest'aggiunta?

Voci dal banco della Commissione. L'ha accettata.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io ho accettato l'articolo di legge proposto dalla Commissione nel senso che non siano modificati gli obblighi che si hanno attualmente; ma vedo che qui sono omesse le parole *per legge speciale*.

BONGHI, relatore. Qui si dice invece *per decreto reale*.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io dunque desidero che siano rimesse le parole: *per legge speciale*. (*Rumori*)

Io desidero di riservare alla Camera tutti quei diritti che la Camera ha creduto altre volte di riservarsi. (*Rumori*)

Non è oggi il momento e l'ora in cui la Camera debba spogliarsi dei suoi diritti; io ho acconsentito alle modificazioni nel senso che erano già stabilite da leggi precedenti.

CADOLINI. A me pare che si possa lasciare l'articolo come è, potendosi d'altronde presumere ed anche essere certi che la concessione di questa linea verrà data per legge, perchè è naturale che il Governo, quando debba fare concessioni di tanta importanza, senta il bisogno di sottoporle al voto del Parlamento.

L'importante per noi tutti sta in ciò che con questo articolo si rimettano le cose nello stato primitivo, e si rinnovino i voti pronunziati altre volte dalla Camera, affinchè resti ben stabilito che queste linee devono essere comprese, devono essere mantenute nella rete arteriale delle ferrovie italiane, da costruirsi a carico o con garanzia dello Stato.

A me pare che, mantenendo l'articolo com'è proposto, non venga pregiudicata nessuna questione, e che sia meglio votarlo qual è per non sollevare discussioni le quali veramente non sono strettamente necessarie.

MONTI CORIOLANO. (*Della Commissione*) A dire il vero, mi pare che poco fa l'onorevole ministro per le finanze aveva anzi appoggiato i suoi rifiuti per altre linee nel senso di accettare l'articolo 23 del progetto della Commissione, riguardante queste strade di primaria importanza. Io credo che nessuno sia, non solo in questo recinto, ma nell'intera Italia che si occupi un poco di strade ferrate, il quale non comprenda di che importanza siano queste strade. Oggi stesso, nel trattare la questione del tronco Mantova-Modena, si è fatto rilevare come il ponte a Borgoforte approdi alla strada da Parma a Spezia. Tutte le strade anche secon-

darie in questo progetto di legge, oltre aver ottenuta una conferma, hanno fatto un passo innanzi.

La Commissione non ha avuto altro scopo nel proporre l'articolo quale è presentato, e nel dare facoltà al Governo perchè addivenga a tempo opportuno, e consentendolo le circostanze, coi mezzi che la legge stabilisce, a fare queste linee, non ha avuto altro scopo che di fargli fare un piccolissimo passo. Poteva credersi che per l'importanza stessa delle strade si faceva luogo a proposte assolute e decisive, in guisa che queste primarissime arterie non fossero postergate a linee tanto inferiori. Invece la Commissione si è limitata per ora a domandare che solamente per decreto reale si possa fare la concessione a tempo opportuno e secondo le prescrizioni della legge del 1865.

Io prego il ministro dei lavori pubblici a considerare che la larghezza usata per tutte le altre strade deve anche essere usata per questa. Si tratta di strade di primaria importanza e, se non fosse la ristrettezza del tempo, si potrebbe ampiamente dimostrare di quanto riguardo e di quanta entità siano. Per conseguenza, a nome della Commissione, io raccomando alla Camera l'approvazione dell'articolo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Era mio dovere di far rilevare alla Camera la differenza che esiste tra l'antica redazione e la nuova, perchè effettivamente c'è la differenza, e la Camera viene a spogliarsi di un diritto... (*Rumori*)

Voci dal banco della Commissione. È una facoltà.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Però, dopo le dichiarazioni fatte, trattandosi di facoltà che spettano alla Camera e che vuol delegare, io non insisterò.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo 23:

« Il Governo ha facoltà di concedere per decreto regio la costruzione di una strada ferrata da Terni ad Avezzano e Roccasecca, e di un'altra da Parma a Spezia, contemplate nell'articolo 11 della legge 12 maggio 1865, entro tre anni dalla data della presente legge, alle condizioni stabilite nel capoverso ultimo dell'articolo 6 e nell'articolo 22 della convenzione del 22 giugno 1864, approvata con legge del 14 maggio 1865, numero 2279.

« Non è derogato, rispetto a quelle due strade, ai diritti di precedenza, che le società esistenti possono avere alla loro costruzione. »

(La Camera approva.)

« Art. 24. È rinnovata altresì al Governo la facoltà di cui all'articolo 20 della convenzione 19 maggio 1863, approvata con legge del 25 agosto 1863, di comprendere nella rete calabro-sicula la strada ferrata da Palermo a Marsala e Trapani, e di concederne la costruzione e l'esercizio, sia al consorzio delle provincie interessate, sia ad una società distinta, sia alla società stessa che assumesse, secondo il disposto del titolo 2, articolo 1

della presente legge, la costruzione e l'esercizio della rimanente rete calabro-sicula, ogni qualvolta le provincie e i comuni si obblighino a concorrere nella spesa con un sussidio annuale corrispondente all'eccedenza della garanzia chilometrica del tracciato prescelto in confronto di quello indicato nell'articolo 20 superiormente citato.

« Il Governo è del pari autorizzato a comprendere nella concessione della rete calabro-sicula, di cui al titolo 2, articolo 1, della presente legge, la diramazione da Taranto a Brindisi, in conformità dell'articolo 22 della stessa convenzione del 9 luglio 1863, approvata con legge 23 agosto 1863, n° 1440. »

Prima di passare alla votazione su quest'articolo, debbo rammentare alla Camera che l'onorevole Salvatore Morelli aveva proposto un articolo addizionale, che, secondo lui, prenderebbe il posto dell'articolo 24, e sarebbe il seguente:

« Il Governo ha facoltà di concedere la costruzione di una linea ferroviaria da Sparanise a Gaeta, con un sussidio annuo per un decennio, corrispondente al risparmio delle spese postali, telegrafiche e di pubblica sicurezza, nonchè ai trasporti di guerra e marina fra le due fortezze di Capua e Gaeta, i quali servizi verrebbero assunti dalla società costruttrice durante il tempo della concessione con minore dispendio. »

E sullo stesso argomento l'onorevole Comin aveva presentato un ordine del giorno in questi termini:

« E a complemento delle reti di Terra di Lavoro il sottoscritto propone che all'ordine del giorno della Commissione si aggiunga pure, per raccomandarlo allo studio del Governo, *il tronco Sparanise-Gaeta.* »

L'onorevole Comin ha facoltà di parlare per isvolgere il suo ordine del giorno.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. Allora do la parola all'onorevole Morelli Salvatore.

MORELLI SALVATORE. Appena fu nominata dalla Camera una Commissione per le leggi sulle ferrovie, io, interpretando la urgenza in cui versa la provincia di Terra di Lavoro e specialmente il circondario di Formia per la costruzione del tronco che congiunge Sparanise a Gaeta, mi feci il dovere di trasmetterle i documenti opportuni a farlo prendere in seria considerazione. Ma vedendo che nel progetto di legge non era contemplato come la specialità del caso esigeva, e che la Commissione lo aveva coinvolto nell'articolo 7, con cui ha creduto provvedere genericamente alle costruzioni d'iniziativa privata, mi risolsi a formulare il presente articolo.

Io, a dir vero, non so spiegarmi come il Governo, il quale riconosceva importante e necessaria questa ferrovia sotto il rapporto economico, commerciale, militare e politico, siasi da tre anni circa fermato nei preliminari della concessione, senza ultimarne il contratto. Se si richiedessero al suo compimento molti milioni, l'indugio sarebbe in certo modo giustificabile;

ma quando si tratta di un'opera per la quale il Consiglio provinciale di Caserta ha assegnato 800,000 lire, e quei di Sessa, Carinola, Castelforte ed altri, con notevole gara patriottica hanno aggiunto larghissimi sussidi; quando di questa via trovansi già costrutti dodici chilometri che fra pochi mesi potrebbero entrare in esercizio, si trovano espletati ed approvati gli studi tecnici dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; quando i ministri dell'interno e della guerra hanno ritenuto strategicamente necessario ed economicamente utile questo tratto di ferrovia, volerne oggi osteggiare il compimento sotto il pretesto finanziario non è concetto degno d'un Governo che ha l'obbligo di dare ai popoli in istituzioni l'equivalente degli oneri penosissimi di cui diurnamente li aggrava.

Quest'articolo, signori, è ispirato al senso dell'equità e della giustizia. Io con esso, senza imporre all'erario alcun dispendio, anzi procacciandogli il risparmio di circa 8 milioni sui servizi che si dovrebbero assumere con un terzo di meno dalla società costruttrice durante il tempo della concessione, credo pure dare la dovuta riparazione a quel circondario della Campania felice, il quale dopo la guerra del 1860 sostenne vigorosamente e con sacrifici inauditi quella del brigantaggio cosmopolita che regnò nelle montagne ausoniche a nome del papa e degli spodestati.

In ogni caso, quand'anche la Commissione tenace nel suo proposito voglia confondere questa proposta nei sensi dell'articolo 7 della legge, io mi auguro almeno che il ministro dei lavori pubblici tenga conto della condizione speciale ed urgente di questa ferrovia per provvedere a modo suo, onde essa possa essere completa nel più breve tempo possibile.

Ho detto.

PRESIDENTE. Parli l'onorevole Comin.

Voci. Ai voti!

COMIN. Io desidero di richiamare l'attenzione del signor ministro dei lavori pubblici non solamente, ma anche del ministro della guerra, il quale potrebbe venire in mio soccorso...

BERTEA. C'è.

COMIN. Lo vedo bene, e per questo mi dirigo a lui... potrebbe venire in mio soccorso per consigliare il ministro delle finanze, che è quello il quale si ribella più spesso alle spese di ferrovie, di appoggiare con il suo concorso questa strada. Questa strada è già fatta per dodici chilometri e tende ad unire Capua a Gaeta; essa, prima di tutto, è essenzialmente militare; per il suo compimento i vari comuni di Terra di Lavoro hanno contribuito per 760,000 lire, poi la provincia di Terra di Lavoro si è obbligata per 20,000 lire all'anno per quarant'anni.

Ora io credo che vi sono pochi esempi di un concorso così largo da parte delle provincie e dei comuni in fatto di ferrovie.

Questa è certamente una linea secondaria, ma se è

secondaria rispetto alle grandi linee dell'Italia del sud è pure una linea che presenta grandissimi vantaggi dal lato economico e dal lato militare.

Io quindi desidero che il ministro dei lavori pubblici ed il ministro della guerra abbiano la compiacenza di persuadere l'onorevole Sella ad accordare quello che si domanda, che poi non è una gran cosa.

Non si domandano se non che 2500 lire al chilometro, mi pare, per dieci anni. Si domanda poco; e ripeto: è una strada militare forse necessaria per la difesa della valle del Volturno, è una strada indicatissima economicamente, è una strada per la quale sono stati accordati sussidi importantissimi da parte della provincia e dei comuni interessati.

Quindi mi pare che il Governo farebbe un atto conveniente ed opportuno ad affrettarla ed a recare un così gran vantaggio a quelle popolazioni.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Prego la Commissione di dare il suo avviso su queste proposte.

BONGHI, relatore. Se le parole degli onorevoli deputati sono conformi fra loro, mi pare però che le proposte non sieno identiche.

COMIN. No, non sono identiche.

BONGHI, relatore. Allora, quanto alla proposta dell'onorevole Morelli, la Commissione risponde che alla strada da Sparanise a Gaeta verranno naturalmente assegnati i sussidi che egli propone, dagli ultimi articoli di questa legge, perchè non eccedono i limiti di quegli aiuti che il Governo potrebbe, secondo quelli, assegnare ad una strada ferrata che si trovi in certe condizioni.

Quanto poi alla proposta dell'onorevole Comin, essa si riduce a ciò: all'assegno di un sussidio nuovo di 2500 lire per chilometro ad una strada, della quale il Parlamento non ha prima d'ora deliberato...

COMIN. C'è una concessione del 1868.

BONGHI, relatore. La concessione è stata fatta in virtù del capoverso *f* degli articoli 3 e 4 della legge del 1865. Quella concessione dunque è stata fatta sotto la condizione che non dovesse portare nessun onere allo Stato. Ora bisogna cambiare la condizione alla quale quella concessione fu fatta, ed io sono costretto dalla logica, tetra e crudele dea, a ricusare questa, come ho ricusato per parte della Commissione ogni altra concessione o costruzione di strada ferrata che importasse un onere nuovo al bilancio, o che non fosse già compresa nelle leggi anteriori.

COMIN. Non faccio che un'osservazione sola, ed è che la strada è già cominciata per 12 chilometri, che militarmente è una buona strada, e che infine il sussidio non è tale che possa atterrire l'onorevole Sella.

Del resto, desidero sempre d'udire l'avviso dell'egregio ministro della guerra.

GOVONE, ministro per la guerra. Non v'ha dubbio che una strada non è mai inutile; qualche vantaggio lo

dà sempre; ma quando quella propugnata dall'onorevole Comin importasse un onere qualunque per lo Stato, non la consigliereei, ove ciò fosse per l'unico motivo dell'utilità che può avere nella posizione di Gaeta. (*ilarità*)

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole Comin ritira la sua proposta? (*Rumori*)

COMIN. Non ho neanche fatto una proposta. Mi rimetto.

MORELLI S. Giudicando infruttuoso l'insistere, mi attengo alla dichiarazione del presidente della Commissione, prendendone atto, e ritiro il mio articolo.

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo 24, al quale occorre una variazione proposta dal Ministero:

« È rinnovata altresì al Governo la facoltà di cui all'articolo 20 della convenzione 19 maggio 1863, approvata con legge del 25 agosto 1863, di comprendere nella rete calabro-sicula la strada ferrata da Palermo a Marsala e Trapani, e di concederne la costruzione e l'esercizio, sia al consorzio delle provincie interessate, sia ad una società distinta, sia alla società stessa che assumesse, secondo il disposto del titolo 2, articolo 1, della presente legge, la costruzione e l'esercizio della rimanente rete calabro-sicula, con che l'onere proveniente alla finanza non sia maggiore di quello che risultava dall'esecuzione dell'articolo 20 superiormente citato.

« Il Governo è del pari autorizzato a comprendere nella concessione della rete calabro-sicula, di cui al titolo 2, articolo 1, della presente legge, la diramazione da Taranto a Brindisi, in conformità dell'articolo 22 della stessa convenzione del 9 luglio 1863, approvata con legge 23 agosto 1863, n° 1440. »

(È approvato.)

« Art. 25. Sono approvate le spese straordinarie, l'una di lire un milione cinquecentomila (1,500,000), l'altra di lire un milione ottocentotredicimila duecento (1,813,200), autorizzate provvisoriamente sui bilanci 1867 e 1868 del Ministero dei lavori pubblici, la prima con decreto reale del 17 novembre 1867, n° 4065, e la seconda con decreto reale del 4 novembre 1868, n° 4686, per la continuazione dei lavori della strada ferrata da Asciano a Grosseto e per il servizio a tutto l'anno 1868 delle obbligazioni già emesse per far fronte alle spese di costruzione della linea medesima. »

(È approvato.)

« Art. 26. È autorizzata la spesa straordinaria di lire 5,246,783 09 occorrente ad ultimare i lavori della strada ferrata da Asciano a Grosseto, ed al servizio per gli anni 1869 e 1870 delle obbligazioni emesse per far fronte alle spese già occorse per la costruzione della linea medesima.

« La predetta somma verrà inscritta nel bilancio passivo dei lavori pubblici, ripartendola in parti eguali fra i due esercizi 1870 e 1871. »

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Prevedendo che non è possibile il compimento della linea Asciano-Grosseto nel 1871, io pregherei la Commissione di aggiungere anche il servizio delle obbligazioni pel 1871, e quindi autorizzare la spesa nella somma di lire 6,160,533 09 invece che di 5,246,783 09.

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo 26 emendato dal signor ministro :

« È autorizzata la spesa straordinaria di 6,160,533 lire e cent. 09 occorrente ad ultimare i lavori della strada ferrata da Asciano a Grosseto, ed al servizio per gli anni 1869, 1870 e 1871 delle obbligazioni emesse per far fronte alle spese già occorse per la costruzione della linea medesima.

« La predetta somma verrà inscritta nel bilancio passivo dei lavori pubblici, ripartendola in parti eguali fra i due esercizi 1870-71. »

(È approvato.)

Prima di passare all'altro articolo che non ha più tratto a stanziamenti di fondi, do lettura di una proposta fatta dagli onorevoli Como, Calandra, Sineo e Michelini che sarebbe la seguente :

« Il Governo del Re è autorizzato a far procedere al traforo del colle di Tenda, stanziando sul bilancio dello Stato la somma di lire 3,000,000 da dividersi sugli esercizi 1871-72 73-74-75, mediante l'annuo stanziamento di lire 500,000. »

La parola spetta all'onorevole Como per isvolgere questa proposta.

FINZI. Queste proposte debbono passare per il Comitato.

PRESIDENTE. Vi sono state oggi tante proposte che non passarono pel Comitato !

La parola spetta all'onorevole Como.

COMO. Il progetto del traforo del colle di Tenda fu preso per ben due volte in considerazione dal Parlamento subalpino; furono circostanze eccezionali che non permisero di tradurre in fatto quest'opera la quale non può a meno di essere di somma utilità all'Italia. Nessuna meraviglia pertanto che si presenti nuovamente al Parlamento italiano, e che siasi fatta istanza dai deputati delle antiche provincie perchè il Governo si occupasse di questo progetto. Ma, esistendo due progetti per l'esecuzione di quest'opera e il Governo non avendo potuto far esaminare quale di essi dovesse prescegliere, non fu possibile di ottenere un disegno di legge.

Fortunatamente venne inviata una Commissione sulla località per procedere a questo esame, e questa Commissione fu unanime nel riconoscere la bontà dell'opera e la necessità della medesima, e come non si possa ritardare anche per circostanze eccezionali l'effettuazione di questo traforo.

Egli è a ritenere anzitutto che una parte dei comuni i quali non furono ceduti al Governo francese col famoso trattato della cessione di Nizza rimangono pri-

vati di comunicazione col regno nostro, e debbono essere sottoposti a continue visite doganali, perchè per recarsi nel territorio italiano debbono passare nel territorio francese, e per restituirsì al loro paese debbono nuovamente attraversare il territorio estero; epperò sono sottoposti continuamente a vessazioni gravi che tolgono la libertà del commercio.

Ora queste popolazioni reclamano il diritto di avere una strada, il diritto di essere considerate come sudditi italiani. Quindi la questione politica deve anche suggerire al Parlamento l'esecuzione di questa strada.

Vi ha poi un'altra considerazione, la quale deve indurre le finanze dello Stato ad accelerare l'esecuzione di quest'opera. La strada attuale è in tale stato di deplorabile condizione, che il Governo spende nella sua manutenzione in media lire 80,000 all'anno. Oltre a ciò, questa strada non potrà più essere restaurata, poichè frana continuamente il suolo su cui era fondata, cosicchè dovrà essere assolutamente ricostrutta. Quindi piuttosto che fare una nuova costruzione, la quale costerebbe un'ingente somma, ed inoltre, come fu dichiarato dagli ingegneri, non potrebbe sostenersi, è meglio por mano ad un lavoro stabile, sicuro che formerà un'opera degna d'encomio, e che darà vita ad un florido commercio.

Il commercio che si esercita per questa via è di somma considerazione. Bisogna ritenere che nel 1869 passarono 80,000 capi di bestiame. Questo dato solo deve persuadere la Camera dell'importanza di questo progetto, e come, quando si abbia un tragitto libero e stabile, non solo le antiche provincie, ma la Lombardia pur anco proveranno un utile e un beneficio nei loro commerci interni ed internazionali.

Io non voglio tediare la Camera che è spinta dalla necessità di por termine a' suoi lavori, ma confido che queste brevi considerazioni e il modo col quale fu divisa la spesa la indurranno a votare la fatta proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare per dare il suo avviso su questa proposta.

BONGHI, relatore. La Commissione se ne rimette al Ministero. È una proposta così improvvisa; gli onorevoli proponenti non ce l'hanno comunicata prima; cosicchè la Commissione desidererebbe sentire il parere dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La proposta che viene ora fatta mi arriva così improvvisa, che, per verità, non potrei pronunciarla se non col respingerla. È impossibile che io possa dichiarare di accettare la proposta di un onere che non so nemmeno se corrisponda alla realtà dei bisogni. Io quindi non posso assolutamente accettare la proposta, e pregherei i proponenti a volerla ritirare, perchè la Camera non si trovi nella condizione di respingerla.

Voci. Ai voti !

COMO. Non trovandosi presente l'onorevole ministro

delle finanze, io ritiro la mia proposta, e mi limito a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici ad occuparsi sollecitamente del bisogno di questa strada, e, poichè egli tiene al Ministero la relazione compiuta, di esaminarla attentamente per proporre e presentare una legge al Parlamento.

PRESIDENTE. La ritira.

COMO. La ritiro, e raccomando la pratica al ministro dei lavori pubblici, come dissi.

PRESIDENTE. « Art. 27. Il Governo è autorizzato a fare per decreto reale concessioni di ferrovie, senza aggravio del pubblico Tesoro, a favore dell'industria privata, di provincie e di comuni, ed a permettere che venga usufruttuata in tutto o in parte la larghezza delle strade ordinarie per l'apertura delle ferrovie medesime, con che sia provveduto alla regolarità e sicurezza del passaggio sulla restante parte delle strade ordinarie.

« Nei casi in cui, per l'apertura di una ferrovia, una strada nazionale cessa di essere tale, il Governo accorderà con decreto regio per la costruzione di essa un sussidio corrispondente ad una annualità eguale all'annua spesa media fatta nell'ultimo decennio dallo Stato per le riparazioni e la manutenzione della stessa strada nazionale e all'economia ottenuta dallo Stato medesimo nei trasporti postali e per altri servizi pubblici eseguiti sulla strada ordinaria.

« Quando siano occupate aree di strada nazionale, verrà dedotto dal sussidio il valore relativo. »

L'onorevole Cadolini propone alla Camera che si sospenda la discussione sull'articolo 27 e seguenti, e invita il Ministero a presentare un progetto di legge per la costruzione delle ferrovie secondarie.

Comunico questa proposta alla Commissione, e la invito a dare su di essa il suo avviso.

BONGHI, relatore. Io prego l'onorevole Cadolini di osservare che la Commissione non ha fatto altro che rendere più pratico l'articolo di legge che il Ministero aveva proposto, e che questo articolo che il Ministero aveva proposto non è altro che il capoverso *F'* dell'articolo 3 della legge 1865. Gli articoli di legge che la Commissione propone, come è detto nella relazione generale, non definiscono certamente tutte quante le questioni delle strade ferrate secondarie, non fanno che porre alcuni principii, per i quali l'operosità che si possa svegliare nel paese, da sè e senza maggiori oneri pel bilancio dello Stato, abbia modo di muoversi senza altri indugi; quindi non possono produrre nessun danno, e possono portare qualche beneficio.

La Commissione ha rinviato ad un progetto speciale tutte le altre disposizioni che potranno abbisognare per compiere l'ordinamento e il disegno così dei mezzi come delle direzioni delle strade ferrate secondarie, ma non vede quale vantaggio ci sia a levare oggi al Governo una facoltà che da leggi anteriori ha già avuta; e che è stata adoperata talora, come, per

esempio, per il tronco da Sparanise a Gaeta, e per la ferrovia Fell sul Moncenisio. Ora che questa facoltà è più specificata e meglio determinata, potrà anche essere usata in maggiori casi.

La Commissione dunque crederebbe di dover persistere nei suoi articoli, e non recede che dall'articolo 28, cioè da quello che estende alle strade ferrate secondarie la formazione dei consorzi obbligatori che la legge dei lavori pubblici ora ammette per le strade comunali e provinciali.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. La Camera mi deve permettere di osservare che la discussione in questo momento entra in un campo ben diverso da quello in cui si è tenuta finora.

La Commissione ha creduto di risolvere molte questioni speciali di ferrovie che non erano state contemplate nel progetto ministeriale; però in tutte le proposte che noi abbiamo discusse fin qui si è sempre trattato di linee determinate, per le quali si devono fare studi o si devono accordare concessioni.

Ora invece si tratta di modificare la legge organica; ed io non so come la Camera possa ammettere che in questo momento, nello stato di stanchezza in cui si trovano i deputati, e mentre è desiderio comune di terminare la presente discussione, convenga accingersi a trattare argomenti così gravi come quelli ai quali si riferiscono gli articoli 27 e seguenti. Come può ammettere, per esempio, la Camera che sia data facoltà al Governo di costituire consorzi obbligatori?

LA PORTA. (Della Commissione) Ha ritirato questo articolo la Commissione.

CADOLINI. Io parlo di tutti, perchè ho proposto la sospensiva su tutti questi articoli. Non sapeva che quell'articolo fosse ritirato. Niuno lo annunziò.

BONGHI, relatore. Dunque non parli contro quello.

CADOLINI. Parlerò contro gli altri. Come può la Camera accordare la facoltà al Governo di fare per decreto regio concessioni di ferrovie, mentre non è stato ancora stabilito quale sia la rete arteriale? Se si facesse precedere alle facoltà che si tratta di dare al Governo la determinazione accennata nell'articolo 31 della Commissione, nel quale è detto che il Governo del Re debba presentare un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del regno e i mezzi per far fronte alla progressiva esecuzione delle linee, io lo capirei; imperocchè allorquando sia dichiarato con una legge quali sieno le linee costituenti la rete arteriale delle ferrovie del regno, non sarebbe più a temersi che le concessioni che il Governo può accordare abbiano a pregiudicare quei grandi interessi dello Stato che si collegano colla rete arteriale. Ma finchè a questa parte non si è per legge provveduto, niuna facoltà conviene dare al Governo.

Come può la Camera ammettere che si accordi al Governo l'autorizzazione di concedere ferrovie occu-

pando strade ruotabili, perturbando così le condizioni della viabilità ordinaria, mentre ciò non può convenire che in casi eccezionali, e mentre una tale facoltà non è ammessa dalla legge sulle opere pubbliche che vige in Italia? Come può essa dare facoltà al Governo di formare per decreto regio un regolamento, il quale provveda intorno al modo di accordare queste concessioni? Come può la Camera rinunciare alla prerogativa che le è riservata dalla legge sulle opere pubbliche di sanzionare per legge qualunque concessione di strade ferrate?

Il Governo, come ognuno sa, è autorizzato soltanto a permettere la costruzione di strade ferrate private; ma, come a tutti è noto, tali ferrovie, appunto perchè sono di uso esclusivamente privato, non possono compromettere mai gli interessi della gran rete nazionale.

Nelle proposte della Commissione si aggiunge pure che, quando si tratterà di fare concessioni alle provincie, queste potranno essere esentate dal presentare cauzione. Ma vi pare poco?

Io chiamo vivamente l'attenzione della Camera sopra queste disposizioni, le quali io spero debbano avere notevole efficacia per persuadervi a non accingervi oggi a trattare una legge organica. Non è questo il momento di entrare in una discussione di tale natura, e io prego la Camera a riflettere bene alle conseguenze gravi a cui può condurre una votazione fatta all'improvviso e in un momento in cui la Camera non vuole sentire una discussione abbastanza ampia e regolare sopra disposizioni organiche relative ad una materia così importante.

Ma come potete voi dare facoltà al Governo di concedere ferrovie alle provincie senza esigere da queste regolari cauzioni?

LA PORTA. (*Della Commissione*) È ritirato l'articolo.

CADOLINI. Anche questo? Or bene, il fatto stesso che la Commissione ha ritirata questa parte del suo progetto vi prova come sia assai imprudente l'entrare oggi a discutere di una questione così importante. Finchè la rete arteriale non è stabilita, è pericoloso il dare facoltà di qualunque genere, tanto più riflettendo che talune delle nuove linee potrebbero far concorrenza alle linee garantite dallo Stato, e così aumentare le sovvenzioni da esso pagate alle società concessionarie.

D'altronde io vi domando: quando si tratti di concessioni di ferrovie, le quali non debbono portare nessun aggravio alle finanze nazionali, potete voi temere che non siano approvate dalla Camera? Il Governo farà nei singoli casi le sue proposte, le quali verranno discusse e votate in pochi giorni, come si fece per il porto di Bari, per il porto di Reggio e per il porto di Catania, pei quali era escluso l'immediato concorso dello Stato.

Potete voi temere che si perda molto tempo per approvare concessioni di ferrovie per le quali non si chieda alcun contributo allo Stato?

Infine poi, non dovete illudervi, le facoltà date al Governo non creano di certo i capitali che non ci sono. Infatti la facoltà di fare consimili concessioni l'ebbe il Governo per tre anni, anche dopo la legge del 1865. Ebbene, quali furono i casi in cui il Governo ha profittato di questa facoltà? Furono rarissimi. Quali sono alla fine le ferrovie che furono costrutte in conseguenza di quella facoltà? Nessuna, assolutamente nessuna. Non fu accordata, si può dire, che la concessione della linea da Reggio a Guastalla.

Ebbene, quale è stato l'effetto di questa concessione?

L'avete veduto stamane: mentre il Governo aveva data una concessione per la ferrovia da Reggio a Guastalla, ha dopo convenuto la concessione di una ferrovia da Modena a Borgoforte. Ma credete voi che, se la concessione della ferrovia da Reggio a Guastalla fosse stata approvata per legge, sarebbe avvenuto quello che è avvenuto in quest'occasione?

Io dunque concludo che, mentre è pericoloso, è anche inutile dare queste facoltà al Governo. Quando si tratterà di ferrovie da potersi costruire senza sacrificio dello Stato, non abbiate timore, il Parlamento non muore, il Parlamento voterà tutte le proposte che il Governo crederà di fare; ma non pregiudicate un principio, non permettete che il Parlamento sia spogliato della prerogativa di pronunziare sempre il suo voto in tutte le questioni di ferrovie. Non permettete che venga pregiudicato questo principio, se non volete correre pericolo che con una concessione fatta per decreto reale si vengano a compromettere questioni importantissime relative a quelle linee arteriali, intorno alle quali il Parlamento non ha ancora deliberato e intorno alle quali importa che sia adesso riservata intiera libertà d'azione.

Io perciò prego la Camera a voler accettare la proposta sospensiva da me presentata e colla quale si invita il Ministero a studiare un progetto di legge intorno alla classificazione delle strade ferrate e intorno alla concessione delle ferrovie complementari. Quando noi avremo decretata la classificazione, allora si potranno accordare al Governo certe facoltà stabilite con una legge che ci permetterete di discutere con tutta la calma, ed il Governo potrà valersene senza pericolo che sia pregiudicata alcuna questione d'interesse nazionale, imperocchè la classificazione sarà quella che ci dovrà salvare da ogni rischio in questa parte.

Dunque io prego la Camera a voler adottare questa proposta, perchè altrimenti noi saremo costretti a fare una lunga discussione, e, dal canto mio, non mancherò di combattere ad uno ad uno gli articoli proposti dalla Commissione, che credo assolutamente pericolosi e assolutamente contrari al principio che vuole riservate al Parlamento certe attribuzioni.

PRESIDENTE. La Commissione respinge la proposta sospensiva?

BONGHI, relatore. Risponderò brevissime parole all'onorevole Cadolini. Egli ha cominciato il suo discorso con dire che questi articoli sono pericolosi, lo ha continuato dicendo che sono inutili, e lo ha finito tornando a dire che sono pericolosissimi.

Io credo che essi non sono nè l'una nè l'altra di quelle cose che l'onorevole Cadolini dice. Quanto alla facoltà data al potere esecutivo di concedere strade ferrate senza intervento del potere legislativo, questa è una facoltà che già gli era stata accordata per un triennio dalla legge del 1865.

CADOLINI. Ora è cessata.

BONGHI, relatore. E il Governo la richiede per un altro triennio nell'articolo 9 che ha proposto. Ora, che differenza ci corre tra gli articoli della Commissione e quello del Governo? La differenza è chiarissima, e non c'è tutta quella infinità di considerazioni in cui l'onorevole Cadolini minaccia di gettare noi e sè.

Secondo l'articolo 9 del Ministero, che è la riproduzione del capoverso F dell'articolo 4 della legge del 1865, il Governo ha facoltà, durante un triennio, di fare concessioni di strade ferrate senza onere dello Stato, e non concedendo che certe franchigie indicate nel capitolato d'oneri per la strada da Gallarate a Varese. Quali sono state le concessioni che in virtù di questo articolo sono state fatte? Non quella da Reggio a Guastalla, di cui ha parlato l'onorevole Cadolini, bensì altre tre, quella da Sparanise a Gaeta...

CADOLINI. Ma è provvisoria quella.

BONGHI, relatore. Come, provvisoria, se alla strada si è messo mano?

... l'altra è la concessione Fell, ed una terza la memoria non me la dà, per ora, ma non è certo quella da Reggio a Guastalla.

CADOLINI. Sì, è quella; per legge non fu concessa.

BONGHI, relatore. Non è quella.

CADOLINI. Come dunque fu concessa?

BONGHI, relatore. È concessione provvisoria.

Ora, qual è la nuova idea della Commissione?

È questa: come il potere esecutivo era autorizzato già dal potere legislativo a fare concessioni di strade ferrate secondarie senza onere assoluto del bilancio, la Commissione spiega che cosa voglia dire cotesta condizione che onere non vi debba essere. Essa può, diffatti, dire due cose: o che onere alcuno assolutamente non vi ha, e non si chiede al potere esecutivo propriamente nulla; o che non si chiede, per essere abilitati a costruire una strada ferrata, se non qualche trasferimento di spesa dall'oggetto per cui ora è fatta ad un altro.

Per chiarirci, l'erario oggi spende per i servizi pubblici sulla strada nazionale e per la manutenzione di questa una certa somma; si propone che quando la strada ferrata sia costruita, come cessa la spesa di manutenzione della strada nazionale e i servizi pubblici sulla ferrata costeranno meno, il Governo sia abi-

litato dai presenti articoli ad assegnare, in aiuto alla costruzione della ferrovia, ciò che in questi due rispetti risparmierà esso stesso; poichè una strada nazionale, secondo la legge dei lavori pubblici, diventa provinciale quando le corra parallela una strada ferrata.

Anche nella legge antecedente era stato detto che il Governo non fosse abilitato se non a dare concessioni senza onere per il bilancio. Ora nella nostra proposta del pari, la facoltà del concedere ha questa condizione, poichè il sussidio ch'esso può dare non è se non un mero trasferimento di spesa certa. Qual effetto può produrre questo? Non altro che una maggiore spinta alla costruzione di strade ferrate nel paese.

Potrà essere grandissima questa spinta? No. Perché? Perché le strade nazionali sono distribuite assai diversamente da provincia a provincia; e in talune ne mancano. Ma per ciò si deve dire che non se ne vedrà effetto di sorta?

Leggete la relazione del Ministero sopra questa legge, e vedrete che la concessione della strada da Monza a Calolzio fu chiesta col sussidio di 400,000 lire. Appunto perchè questo sussidio rispondeva al capitale della somma spesa ogni anno dallo Stato nella manutenzione della strada nazionale, nell'eccellente progetto presentato dall'onorevole Jacini sulle strade ferrate complementari, progetto che non potè essere discusso, era ammesso che un tale sussidio potesse esser dato. Ebbene, gli articoli proposti dalla Commissione sono appunto estratti da quel progetto, che fu così accuratamente preparato e studiato, ed era stato richiesto dalla Camera. E se la minaccia fatta dall'onorevole Cadolini di volersi imbarcare in una discussione infinita dovesse essere effettuata, e la Camera se ne sentisse sgomenta, la Commissione non si potrebbe se non dolere che cotesto beneficio fosse ricusato al paese, ma non per parte sua consentire che gli si neghi.

RATTAZZI. Mi duole di dover trattenero la Camera, ma l'argomento è così grave che spero vorrà perdonarmi se le sottometto brevi osservazioni.

Io non avrei difficoltà alcuna di accettare il progetto del Ministero concedendogli la facoltà che egli domanda per un semplice triennio; ma, o signori, se questa facoltà si volesse estendere sino al punto a cui verrebbe estesa dalla Commissione coll'articolo 7, in verità non so come un Parlamento potrebbe aderire ad una simile proposta, poichè in tal caso non si tratterebbe punto di concedere una facoltà straordinaria al potere esecutivo, ma di una vera abdicazione di quei diritti che sono di competenza del potere legislativo e di cui questo non può essere in alcun modo spogliato.

Io comprendo bene che, per un dato tempo, a fronte di speciali e straordinarie circostanze e per gravi ed urgenti considerazioni, il Parlamento possa temporaneamente affidare al potere esecutivo l'esercizio di qualche attribuzione legislativa. Ma che egli abdichi in

modo assoluto a quell'esercizio, che egli si spogli in modo assoluto e perpetuo di un diritto che lo Statuto gli conferisce e che essenzialmente a lui appartiene, io veramente non so come ciò possa stabilirsi, e molto meno io potrei rendermi capace che a tanto si possa estendere il mandato che a noi venne conferito.

Ora, o signori, non vi può esser dubbio che le concessioni le quali si debbono fare per lo stabilimento di ferrovie, e che il diritto di disporre delle strade appartenenti allo Stato sono concessioni di particolare ed esclusiva competenza del potere legislativo. Ed è del pari evidente che, se si ammettesse la proposta della Commissione, il Parlamento abdicherebbe assolutamente a qualsiasi ingerenza su tutto ciò che si riferisce a quest'argomento e ne investirebbe il potere esecutivo, attribuendogli perpetuamente e senza limiti il diritto di ordinare ogni cosa a suo arbitrio.

Ma, signori, vi ha qualche cosa di più anormale ancora nella proposta della Commissione. Il Ministero molto opportunamente e modestamente chiedeva la facoltà di dar la concessione di queste ferrovie, sottoponendo però questa sua domanda espressamente alla condizione che non si potesse in tal modo giammai recare aggravio al Tesoro.

Invece, o signori, qual è la proposta della Commissione? Essa va molto più innanzi, come ha pure avvertito l'onorevole relatore. Essa non esita punto a conferire al Governo la facoltà di dare sussidi a quelle società le quali si presentassero per costruire le ferrovie. Ed a questa straordinaria facoltà non pone altro limite, tranne quello che il sussidio debba essere corrispondente al vantaggio che direttamente od indirettamente lo Stato potrà risentire per effetto della costruzione delle stesse ferrovie.

Ma, signori, chi è giudice della legittimità e della giustizia di questo corrispettivo? Chi potrà assicurarci che il sussidio cui il potere esecutivo fosse per consentire sia compensato coll'utile che realmente le finanze potranno in modo diretto od indiretto conseguire? Questo criterio, signori, non lo potete lasciare al potere esecutivo. È un criterio che appartiene al potere legislativo, e che non è punto riconosciuto come legittimo presso un altro potere. Quali d'altra parte potrebbero essere le conseguenze se si ammettesse un simile precedente? Chi non s'avvede che, procedendosi su questa via, si potrebbe anche attribuire al potere esecutivo la facoltà di alienare tutte le proprietà dello Stato? Basterebbe solo di ordinare che le alienazioni abbiano a farsi con ogni corrispettivo. E si avverta che sarebbe molto più facile il potere giudicare del valore di una proprietà dello Stato, di quanto possa essere il determinare se il sussidio che si dà sia compensato dai vantaggi diretti od indiretti che lo Stato risente dalla costruzione di una ferrovia; trattandosi di alienazione, sarebbe molto meno pericoloso l'arbitrio che si concederebbe al Governo

di quel che possa esserlo la concessione che la Commissione propone.

Pensate quali e quante porte voi aprite all'arbitrio se lasciate che il Governo possa, senza nessuna deliberazione del Parlamento, dare sussidi a società che possono formarsi, e che in appresso, per legittimare il suo operato, basti al potere esecutivo di affermare che i vantaggi che lo Stato ritrae da quella concessione compensano largamente l'ammontare di quel sussidio che fu aggiunto alla concessione medesima. Evidentemente, signori, è mettersi in una via la quale potrebbe dare luogo a pericoli gravissimi ed a serissimi inconvenienti.

Io quindi prego la Camera a volersi limitare ad accettare la proposta del Ministero, la quale, nei termini in cui è formulata, certo non dà luogo ad inconvenienti molto gravi, ma di respingere in modo assoluto la proposta che viene fatta dalla Commissione, la quale, io credo, è incostituzionale; è non solo incostituzionale, ma è sommamente pericolosa, e potrebbe dare luogo a danni gravissimi, che ora non si possono abbastanza calcolare.

Io quindi respingo la proposta della Commissione ed accetto quella del Ministero.

BONGHI, *relatore*. Il discorso dell'onorevole Rattazzi comincia ad effettuare la minaccia annunciata dall'onorevole Cadolini; entriamo con esso in una discussione senza confini. E qui devo pur troppo persuadermi che da questa discussione sarebbe difficile l'uscire, perchè mi avveggo che è già difficile far leggere gli articoli dei quali si discuterebbe. Diffatti, nel primo di questi articoli, per esempio, è determinato chiaramente qual è il sussidio che il Governo può dare alla società qualora la ferrovia faccia sì che una strada cessi di essere nazionale; non è lasciato alcun arbitrio al Governo. L'onorevole Rattazzi ha cominciato appunto dal dire che gli si dà cotesto arbitrio. Ed ha continuato col muovere un'altra obbiezione che non è vera. Poichè, certo, non si può affermare che il potere legislativo abdica col dare una facoltà all'esecutivo. Il potere legislativo non abdica mai. Esso mantiene sempre a sè, e necessariamente ed essenzialmente, la facoltà di revocare per legge una facoltà che ha data per legge; o che abbia data quella facoltà a tempo o senza indicare limite di tempo. Se anche il potere legislativo s'accordasse per un triennio, potrebbe l'anno seguente recedere da questa disposizione. Senonchè, non ostante questa e molte altre buone ragioni che potremmo addurre, non ostante che la Commissione sia pienamente persuasa che dagli articoli da essa proposti, i quali sono del resto consimili a quelli del progetto dell'onorevole Jacini, possa al paese provenire un'utilità che, per non essere esagerato, non dirò grandissima, ma discreta, mentre così si potrebbero costruire molte strade ferrate che col progetto ministeriale non si potrebbero costruire; ciò nonostante,

dico, la Commissione, considerando il tempo ed il momento, s'accontenta dell'articolo 9 del Ministero.

PRESIDENTE. La Commissione adunque ritirerebbe gli articoli 27 e 28?

BONGHI, relatore. Non rimarrebbe che l'articolo ultimo della proposta di legge.

PRESIDENTE. Così sono cancellati gli articoli 27, 28, 29 e 30 del progetto della Commissione, e rimane l'articolo...

BONGHI, relatore. Rimane l'articolo 9 del progetto del Ministero che prenderà il numero 27.

CADOLINI. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

Siccome credo che coll'articolo del Ministero non si va incontro a tutti quei pericoli ai quali ci esporrebbe il progetto della Commissione; così, per sentimento di conciliazione, accetto la proposta testè presentata e mi associo a coloro che voteranno l'articolo del Ministero.

PRESIDENTE. Ne do lettura:

« Art. 27. Il Governo è autorizzato, durante il triennio successivo alla data della promulgazione della presente legge, ad accordare per decreto reale concessioni di ferrovie a favore dell'industria privata e di quelle provincie e comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico Tesoro, sempre sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite dalla legge organica sulle opere pubbliche e per la durata non maggiore di anni novanta.

« Potranno essere accordate ai concessionari le esenzioni e franchigie già ammesse dal paragrafo *f* dell'articolo 6 della legge 14 maggio 1865. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

BONGHI, relatore. Ora non resta che l'ultimo articolo della Commissione, che è il 28.

PRESIDENTE. « Art. 28. Il Governo del Re presenterà nella Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del regno, e stabilire i mezzi per far fronte alla progressiva esecuzione dei relativi lavori.

« Saranno inoltre in detto progetto dichiarate le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari, e stabilite le condizioni per fissare la natura e l'entità dei sussidi a carico dello Stato. Vi saranno altresì regolate le forme e i modi per la costituzione dei consorzi comunali e provinciali, allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee in cui sono interessati. »

Il signor ministro accetta?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Naturalmente è nel termine che avrei dei dubbi, ma mi rapporto all'interpretazione benevola datane dalla Commissione.

CADOLINI. Una parte di quest'articolo si riferisce ad uno degli articoli precedenti che furono soppressi, cioè a quello relativo alla costituzione dei consorzi obbligatori. Io credo che il ministro potrà, a suo tempo,

presentare quella proposta che crederà, e forse anche occuparsi dei consorzi; ma mi pare che non convenga oggi pregiudicare questa questione in un articolo di legge in modo così formale. E in ciò insisto perchè credo che sia impossibile l'istituire consorzi obbligatori per costruire ferrovie, e propongo quindi che si tolga l'ultimo periodo, quello cioè che riguarda la costituzione dei consorzi.

PRESIDENTE. Dunque ella propone la soppressione del secondo comma?

CADOLINI. No, dell'ultimo periodo: « Saranno, ecc. »

BONGHI, relatore. Appunto, siccome è stato soppresso l'articolo nel quale era già dichiarato che le norme stabilite dalla legge dei lavori pubblici per i consorzi obbligatori per le strade provinciali e comunali si estendevano alle ferrovie, bisogna indicare che in quella legge che domandiamo al potere esecutivo per il 1873 si provveda anche alle norme ed ai modi della formazione dei consorzi comunali e provinciali. Non è qui detto che debbano essere obbligatori, non è indicato se non un concetto il quale dovrà pure essere sviluppato ed approvato in quella legge avvenire, come era fatto in quello dell'onorevole Jacini.

Io non vedo che difficoltà ci sia.

Noi avremmo proposto di cancellare questo periodo quando l'articolo anteriore fosse rimasto; ma ora che si è tolta l'idea in un posto, non vedo perchè si debba togliere in tutti e due.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io debbo dichiarare all'onorevole Cadolini ed alla Camera che se con questa ultima parte dell'articolo s'intendesse di pregiudicare la massima che i consorzi debbano essere obbligatori, certamente avrei dovuto unirmi all'onorevole Cadolini per non accettare quest'ultima parte dell'articolo, ma qui non si parla di consorzi obbligatori, si stabilisce soltanto che verranno tracciate le norme per regolare i consorzi.

Voci. Ai voti! ai voti!

CADOLINI. Io credo che, anche lasciando le parole quali sono, la questione può essere in parte pregiudicata, e se ci fosse agio di fare una discussione più ampia io crederei di poterlo dimostrare.

Ad ogni modo a me pare che, togliendo questa parte dell'articolo non resta chiusa al Ministero la via di far proposte, anche relativamente ai concorsi, mentre con questa disposizione nell'articolo della legge, si viene tassativamente a fargliene un obbligo.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Cadolini insiste?

CADOLINI. Insisto.

PRESIDENTE. Allora si procederà alla votazione per divisione.

L'onorevole Cadolini propone che l'articolo 28 sia diviso in due parti, e propone la soppressione della seconda parte.

Leggo la prima parte e la metto ai voti:

« Il Governo del Re presenterà nella Sessione legis-

lativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del regno, e stabilire i mezzi per fare fronte alla progressiva esecuzione dei relativi lavori.

« Saranno inoltre in detto progetto dichiarate le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari e stabilite le condizioni per fissare la natura e l'entità dei sussidi a carico dello Stato. »

(È approvato.)

Ora leggo la seconda parte, ossia l'ultimo periodo:

« Vi saranno altresì regolate le forme e i modi per la costituzione dei consorzi comunali e provinciali, allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee in cui sono interessati. »

(È approvata.)

Ora pongo ai voti l'articolo 28 complessivo.

(È approvato.)

Ora vengono gli ordini del giorno proposti dagli onorevoli Nisco e Marsico e dall'onorevole Pecile.

L'ordine del giorno degli onorevoli Nisco e Marsico è il seguente:

« La Camera invita il Ministero a stabilire nelle convenzioni con le società sussidiate dallo Stato l'obbligo di far costruire in Italia, a parità di condizioni offerte dall'estero, tutto il materiale di cui avranno bisogno. »

MINISTRO PER LE FINANZE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER LE FINANZE. L'altro giorno si è sospesa a preghiera del Ministero la discussione sulla convenzione colla società ferroviaria dell'Alta Italia.

Questa sospensione era stata chiesta da noi, perchè vi erano delle divergenze intorno alle variazioni che dall'una e dall'altra parte si chiedeva d'introdurre in codesta convenzione, quale vi fu presentata dal Ministero. Ora non essendo riusciti ad accordarci intorno a queste variazioni da introdursi, noi vi proponiamo di discutere ed approvare le convenzioni coll'Alta Italia quali vi furono dal Ministero proposte, le quali consistono negli allegati 3, 4 e 5.

Quindi è che prego la Commissione di non voler insistere nelle modificazioni da lei proposte a questi allegati, come prego coloro i quali hanno proposto degli emendamenti, che sono stampati nel fascicolo che ci fu distribuito, e non insistere, e, quando insistessero, pregherei la Camera di non accettarli, imperocchè l'accettazione di codeste variazioni per il Ministero equivarrebbe alla reiezione delle convenzioni stesse.

NISCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Onorevole Nisco, le proposte generiche le riserveremo dopo la votazione dell'articolo 2, poiché il signor ministro desidera che si discutano le convenzioni coll'Alta Italia.

NISCO. Io certamente non ho voluto interrompere...

PRESIDENTE. Permetta. Rimane inteso che svolgerà dopo il suo ordine del giorno.

NISCO. Ma io non ho pregato l'onorevole presidente di darmi la parola: fu egli che ha avuto la cortesia di darmela. (*Rumori*) Io non desidero di parlare.

Molte voci. Dopo! dopo!

NISCO. Ma io debbo insistere perchè, se non posso parlare prima, è inutile; e tanto più che il presidente mi ha dato la parola...

PRESIDENTE. Onorevole Nisco, io non poteva supporre che il ministro facesse la mozione che si riservino tutte le proposte generiche.

RATTAZZI. Io farò una semplice protesta che parmi necessaria contro le parole dell'onorevole ministro delle finanze, il quale mi sembra faccia molto buon mercato delle prerogative del Parlamento.

Egli ci è venuto a dire: c'è una convenzione sulla quale vi erano proposte di emendamenti e modificazioni, sopra cui non è stato possibile metterci d'accordo colla società, perchè io non le accetto; non è quindi più il caso che il Parlamento se ne occupi; egli deve solo limitarsi ad approvare o respingere la convenzione.

Or bene, signori, a mio avviso, finchè il ministro ci viene ad annunziare non essere la società disposta ad accettare certe modificazioni, amando meglio di rimanere libera, anzichè aderirvi, sta bene che egli ci dica che noi non possiamo e non dobbiamo occuparci di queste modificazioni, e che dobbiamo accettare o respingere il contratto qual ci venne presentato, perchè, a fronte di quella dichiarazione, ogni discussione tornerebbe inutile, non essendo in nostro potere di costringere la società ad aderire a modificazioni di un contratto che è di sua natura inscindibile, e quindi, se le modificazioni ci paiono indispensabili, non ci resta altro mezzo tranne quello di non approvare la convenzione.

Ma la questione è diversa, quando si tratta di modificazioni proposte non dal ministro, ma dalla società, e che il ministro le volesse respingere.

Allora io credo che il Parlamento avrebbe diritto d'intervenire e di costringere il ministro ad aderire a quelle modificazioni, se per caso fossero nell'interesse generale del paese e la Camera recasse un giudizio contrario a quello dell'onorevole ministro.

Io non so davvero di quali modificazioni si tratti, ed a quali l'onorevole ministro abbia voluto alludere.

Quindi non entro per nulla nel merito di ciò che potrà dar luogo a discussione.

Ma solo intendo di avvertire che non si può ammettere a patto alcuno la dichiarazione dell'onorevole ministro nei termini principalmente nei quali fu espressa. Non si può ammettere che, dopo di averci annunziato che ci erano dissensi tra lui e la società contraente intorno ad alcune modificazioni, sol perchè a lui non piace di mettersi d'accordo, noi non dobbiamo darcene pensiero, ed il compito nostro si restringa a cieca-mente votare accettando o respingendo la proposta

convenzione. No, o signori, a me pare che ben altro sia il dovere del signor ministro rispetto al Parlamento; egli deve dichiarare dove stia questo dissenso e le ragioni per le quali crede debito suo respingere le modificazioni. Starà quindi al Parlamento il giudicare se debbano o no accettarsi quelle modificazioni, qualunque d'altronde abbia potuto essere e sia il giudizio del ministro. E quando per avventura contro questo giudizio egli stimasse che si debbano accettare, il signor ministro dovrebbe rassegnarsi a simile voto, poichè credo che in questa parte la decisione del potere legislativo è superiore alla deliberazione del Governo e può alla sua approvazione imporre tutte quelle condizioni e limitazioni che stima.

MINISTRO PER LE FINANZE. L'onorevole Rattazzi solleva una questione abbastanza grave. Io credo che il Ministero, il quale presenta le convenzioni al Parlamento, abbia anche la facoltà di ritirarle, come ha quella di presentarle.

Ora, allorchè una società chiede una modificazione che il Ministero reputa di non potere accettare nell'interesse della cosa pubblica, credo sia perfettamente in facoltà del Ministero di non portare questa domanda di modificazione al Parlamento.

RATTAZZI e NICOTERA. Allora ritiri la legge.

MINISTRO PER LE FINANZE. Il Ministero portò davanti al Parlamento una convenzione stipulata ai 4 gennaio 1869, modificata con convenzioni, che sono anche davanti a voi, del 5 ed 11 luglio. Ora, se una società chiede ulteriori modificazioni, a cui il Ministero non stimi di poter assentire nell'interesse della cosa pubblica, per parte mia può essere che sia inesperienza delle abitudini parlamentari (può essere, ripeto; non pretendo certamente di farla da maestro, e meno che ad altri poi all'onorevole Rattazzi, da cui anzi cerco sempre d'imparare), ma io credo che il Ministero non abbia obbligo di portare davanti al Parlamento una domanda che egli non avesse creduto di accettare.

Per altra parte, se il Parlamento fosse d'un diverso avviso, noi non abbiamo alcuna difficoltà di esporre le controversie che sono sorte.

RATTAZZI. Il Ministero, quando non crede di accettare modificazioni, ha il mezzo di serbare illesa la sua iniziativa, ha il mezzo cioè di ritirare il progetto di legge; ma, se noi siamo chiamati ad approvarlo necessariamente, non possiamo a meno di avere altresì il diritto di apporvi condizioni e limitazioni, e quindi, approvandolo, d'introdurvi quelle modificazioni che possono essere opportune, e che dipendono non tanto dal Governo quanto dal Parlamento. È vero che bene spesso non conviene di far uso di questa facoltà, e non conviene soprattutto, quando si ritiene che, introducendosi qualche variazione, l'altra parte contraente non sia disposta ad accettarla. Ma altro è che soventi non convenga far uso di questo diritto, altro è che il diritto possa venirci contestato. D'altro canto è il Par-

lamento stesso che è il giudice di questa convenienza; ed è evidente che egli non potrebbe nemmeno pronunciare questo giudizio, se innanzi tutto non gli si fanno conoscere quali siano le modificazioni che si proponevano, e quali le ragioni che hanno potuto indurre il Governo a respingerle. Al Ministero quindi (se vuole che la convenzione sia esaminata e votata) corre stretto e rigoroso dovere d'informare il Parlamento delle modificazioni che possono essere richieste, esprimendo sopra di esse il suo avviso.

Ed al Parlamento poi si appartiene il supremo giudizio salvo sempre in ogni caso al Governo il diritto di ritirare la proposta convenzione.

PRESIDENTE. Il ministro per i lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Permetterà la Camera che faccia una semplice considerazione.

Le cose esposte dall'onorevole Rattazzi hanno certamente un gran peso, ma io vorrei fare osservare a lui ed alla Camera che col suo sistema si muterebbe la rappresentanza del contraente.

Il potere esecutivo è il vero contraente, è quello che ha rapporti diretti colle parti, è sotto la propria responsabilità che esso agisce. Secondo il sistema propugnato dall'onorevole Rattazzi, la proposta verrebbe fatta quasi direttamente al Parlamento e sfuggirebbe alla responsabilità ministeriale, perchè dal momento che il Governo dovrebbe agire anche contro la propria opinione, verrebbe a fare un atto di cui non dovrebbe render conto al potere del Parlamento.

Io certamente non ho bastante valore per lottare con persone così autorevoli, ma espongo francamente la mia opinione in una cosa che mi pare che riguardi le prerogative della Camera e del Governo. La Camera deve decidere sugli atti del Ministero, non deve decidere sui fatti delle società e dei terzi, come si verrebbe a fare colla proposta dell'onorevole Rattazzi.

PECILE. Questa intimazione di votare la legge come sta, a me ha fatto l'effetto che si volesse precipitarne la discussione.

Io considero come importantissima la convenzione colla società dell'Alta Italia e nei riguardi finanziari e nei riguardi economici e nei riguardi politici. Io domando se è possibile votarla a tamburo battente, mentre la discussione non ha avuto luogo in Comitato, mentre la legge è stata reietta due volte dalla Commissione, e, anco modificata, rimane tale che, a quanto spero, la Camera, se avrà agio di discuterla, vorrà respingerla. Io dico se non sarebbe meglio, in questo stato di cose, sospendere la discussione di questa legge, come ha proposto l'onorevole Rattazzi.

PRESIDENTE. L'onorevole Sanminiatielli ha facoltà di parlare.

RATTAZZI. Vorrei dire due parole, se permette.

SANMINIATELLI. Dica pure.

RATTAZZI. Io non ho fatto alcuna proposta; ho sem-

plicemente inteso di protestare contro le parole dell'onorevole ministro, non tanto per questa quistione, quanto per quelle che potrebbero sorgere nello stesso senso in altri casi in cui si presentasse una discussione di simile natura.

PRESIDENTE. Mi pare che ci sia un malinteso.

MINISTRO PER LE FINANZE. Non so in qual punto le mie parole meritino una protesta.

Che cosa ho io asserito? Che non siamo riusciti ad intenderci intorno ad ulteriori variazioni che erano desiderate dall'una e dall'altra parte; alcune variazioni le chiedevamo noi, altre erano chieste dalla società. Non si è riuscito ad intenderci: e allora che cosa è avvenuto? Che per parte nostra siamo alieni dal portare davanti al Parlamento le dette modificazioni di questa convenzione.

Non è quindi, dirò all'onorevole Pecile, a titolo di intimazione che noi esponiamo questo stato di cose, ma è per esporre lo stato delle cose, giacchè credo che di regola sarebbe bene che nei Parlamenti i contratti fossero presentati unicamente per esservi approvati o respinti.

Io ho già sentito lamentare molte volte il vizio di violare questa regola, e ho sentito più volte manifestare il desiderio che i contratti fossero approvati, o se qualche parte si giudicava dovesse riformarsi, fossero respinti, affinchè il Ministero potesse ripresentarli con quelle modificazioni.

ASPRONI. Allora che cosa discutiamo?

MINISTRO PER LE FINANZE. Discutiamo gli allegati 3, 4 e 5 sulla convenzione coll'Alta Italia.

Quinai ho già detto che se il Parlamento crede che noi dobbiamo andare esponendo le variazioni che si domandavano, e che non furono accettate nè da una parte nè dall'altra, noi siamo ai suoi ordini...

Voci. No! no!

MINISTRO PER LE FINANZE... perchè certo noi non vorremmo avere l'idea di nascondere cosa alcuna davanti al Parlamento.

Io ho accennato a questa cosa, nè mi pareva che l'onorevole Rattazzi dissentisse da questo, cioè che tocca al Governo di portare al Parlamento le variazioni chieste dal contraente solo quando esso Governo vi assente, ma non nel caso contrario.

PRESIDENTE. Non c'è dubbio.

MINISTRO PER LE FINANZE. Ringrazio l'onorevole presidente, ma io faccio un passo ancor più in là; se si desidera, io non faccio alcuna difficoltà a fare l'esposizione cui ho sopra accennato.

Quanto poi all'altra parte del mio discorso, cioè che non essendosi riuscito di andare intesi in coteste variazioni io presuma che non vi sia intelligenza possibile in altre variazioni per parte della società, la conclusione è ancora questa, che la nostra attuale posizione si trova ad essere la seguente: cioè che non si possono concertare ulteriori modificazioni, e che per

conseguenza ogni modificazione o variazione equivarrebbe ad un rigetto puro e semplice della legge.

Questo ho inteso dire; sarei lieto di essermi spiegato in modo da non meritare una protesta per parte dell'onorevole Rattazzi, tanto più in una questione di massima, la quale certamente non mi sembra presentare divergenze d'apprezzamento, malgrado le differenze di partito.

L'onorevole Pecile ha supposto che l'onorevole Rattazzi proponesse la sospensione dell'esame di questa convenzione; ma osservo che l'onorevole Rattazzi si è affrettato a dichiarare che egli non aveva fatto mai una simile proposta.

Io mi limito ad osservare che vi ha tal parte di questa convenzione, per cui l'indugio non è possibile. Le provviste pel traforo del Moncenisio chi le fa? Bisogna ben provvedere; non è possibile indugiare; altrimenti ci capiterà che il traforo sarà finito e non sarà provveduto all'esercizio.

Mi basta accennare a questo per far vedere come evidentemente un partito in un senso o nell'altro deve essere preso dal Parlamento.

PRESIDENTE. Permetta la Camera che io metta la questione in chiaro. L'articolo 2 che ora viene in discussione ha tratto alle convenzioni passate tra il Governo e la società dell'Alta Italia. La Commissione ha introdotto delle modificazioni in queste convenzioni. Io non credo che il Governo abbia intenzione di contestare alla Commissione ed al Parlamento il diritto di introdurre modificazioni; solo il Governo ha dichiarato che queste modificazioni egli non le accettava.

Parmi che il senso delle parole dell'onorevole ministro delle finanze fosse questo, ond'è che, man mano che si leggeranno queste modificazioni, il Ministero potrà dichiarare che non le accetta, e la Camera, per parte sua, si pronunzierà per l'accettazione o pel rigetto, secondo crederà conveniente.

Con quest'intelligenza credo che si possa passare alla discussione dell'articolo 2.

NICOTERA. È vero che tutte le convenzioni debbono essere fatte dal potere esecutivo, ma quando si presentano al Parlamento non è men vero che non si può lasciare esposto il Parlamento nella condizione poco decorosa di vedere respinta la convenzione dalla parte contraente. Ecco ove sta la questione.

Non è quindi che noi vogliamo contestare il diritto al Ministero di accettare o no le modificazioni introdotte dalla Commissione, o quelle che potranno essere presentate da qualche deputato.

La convenzione che siamo chiamati a discutere e a votare oggi è o non è accettata dall'altra parte? Noi abbiamo diritto di saper questo.

L'onorevole ministro ci ha già dichiarato che sono nate delle difficoltà, e che l'altra parte non accetta le modificazioni; non ha però detto che sono quelle proposte dalla Commissione. Potrebbero essere anche

quelle che fa lo stesso Ministero. Ora, io domando, in questa condizione di cose è permesso discutere una convenzione che non sappiamo se sarà accettata?

Inviterei quindi l'onorevole ministro delle finanze a dichiarare se la società dell'Alta Italia accetta la convenzione con le modificazioni. Se il signor ministro dichiara... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ha finito?

NICOTERA. Non ho finito, e se gridano non finirò più.

Taluni dicono che ha accettato e taluni dicono di no. Io aspetto una risposta dall'onorevole ministro su questo; cioè: esiste dissenso tra il Governo e la società? Se esiste, il Parlamento non può discutere la convenzione finché il dissenso non è eliminato; diversamente, o signori, voi non discuterete e non voterete una convenzione, ma discuterete e voterete un contratto che darà certamente luogo ad una lite.

Ecco quello che voi ottenete con questa convenzione.

Almeno, prima di passare alla discussione generale della convenzione, io desidero che il Ministero risponda a questo: è egli d'accordo con la società?

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanminiatielli.

SANMINIATELLI. Se il ministro vuole parlare, io non ho difficoltà.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io prego la Camera di considerare che noi chiediamo l'approvazione di convenzioni le quali sono sottoscritte ed accettate dalle parti. L'una venne firmata il 4 gennaio 1869, e porta un articolo che dice:

« La presente convenzione sarà definitiva ed efficace quando venga approvata per legge. »

Poi le altre due sono tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze ed il rappresentante della società ferroviaria dell'Alta Italia e con esse è stato convenuto di portare alla convenzione del 4 gennaio 1869 modificazioni ed aggiunte. Un'analoga intestazione porta la terza modificazione introdotta, per cui, quando al Parlamento piaccia di dare la sua approvazione a queste convenzioni, e convertirle in legge, esse legano le due parti...

NICOTERA. Non ha risposto alla mia domanda: procediamo sempre per equivoci. (No! no! *a destra* — Sì! sì! *a sinistra*)

MINISTRO PER LE FINANZE. Le due parti sono legate. L'onorevole Nicotera domanda se noi siamo d'accordo. Se egli con questo mi vuol domandare se la società chiegga delle condizioni che noi non siamo disposti a concederle, io gli dirò che questa è la verità, e se l'onorevole Nicotera e la Camera credono che io debba entrare in questa discussione (*No! no!*), io sono pronto a farlo.

La condizione delle cose è la seguente. Vi sono delle convenzioni di cui potete esaminare il tenore, le quali noi crediamo, e credo che riterranno con noi tutti i

giureconsulti, che leghino tanto il Governo quanto la società una volta che dal Parlamento siano approvate. Ora noi chiediamo al Parlamento che gli piaccia d'approvare codeste convenzioni.

Quanto ad altre domande di variazioni che noi non crediamo utile alla cosa pubblica di consentire, e su cui non si può andar d'accordo, siamo d'avviso che questi siano fatti estranei a codeste convenzioni debitamente accettate.

SANMINIATELLI. Il Governo fa atto di coerenza insistendo nel chiedere che la convenzione sia approvata. Ha soggiunto che sia approvata tal quale.

Ma il Parlamento io ritengo che, al punto a cui siamo pervenuti, non possa far altro se non che sospendere ogni sua deliberazione su questo proposito. Perché abbiamo davanti a noi una convenzione grave. Lascio da parte d'esaminare come essa sia giudicata da molti dei nostri colleghi; ma non vi ha dubbio su la sua gravità. Ad essa la benemerita Commissione relatrice e molti dei nostri colleghi hanno proposto degli emendamenti, delle variazioni. È una convenzione grave, alla quale poi ha proposto delle variazioni l'altra parte contraente, variazioni che nell'alta sua onestà l'onorevole ministro delle finanze non ha creduto di poter accettare.

Quindi qual è la posizione che viene fatta al Parlamento da questo stato di cose? Perdonatemi il proverbio triviale: o bere o affogare; o accettare quella convenzione tale e quale, o respingerla.

Ora questo equivarrebbe a fare man bassa su tutti gli emendamenti che sono stati proposti e dalla Commissione e dagli altri colleghi: ed a farsi man bassa in grazia di quale circostanza? In grazia delle nuove pretese che l'altra parte contraente ha messo innanzi e che l'onorevole ministro non ha creduto di poter accettare.

Io soggiungo che, se noi entriamo in questa via, verrà fuori in forma di vera proposta l'idea annunciata in linea di semplice opportunità dall'onorevole Rattazzi; imperocché nessuno potrà proibire ad alcuno dei nostri colleghi di farsi carico delle variazioni proposte dall'altra parte contraente, e di convertirle in vera proposta da essere discussa.

Era questa la tesi costituzionale dell'onorevole Rattazzi, con esagerazione forse delle prerogative del Parlamento e con lesione di quelle del potere esecutivo.

Ma quello che io sostengo si è che a questo punto noi dobbiamo o accettare tale quale la convenzione, o tutta quanta respingerla senza poterla discutere.

Io sono risoluto a respingere la convenzione, anche colle modificazioni introdotte; molto più senza. Ma vi sono fra noi molti i quali, per fare atto onesto di transazione, vorrebbero accettarne una parte ed introdurre le modificazioni. Ora, alle loro idee sarebbe dal partito che ci si propone preclusa ogni via.

Quindi io ripeto: il Parlamento non può far altro

che sospendere ogni deliberazione, e perciò mi unisco alla proposta sospensiva dell'onorevole Pecile.

MINISTRO PER LE FINANZE. Mi permettano coloro che hanno chiesta la parola di esporre alcune cose che si debbono subito dire e debbono partire da questi banchi.

Il partito della sospensione è un partito, mi perdono, poco men che impossibile, imperocchè noi dobbiamo, come ho detto un momento fa, provvedere in modo imprescindibile al servizio del Ceniso; quindi, signori, se voi respingete la convenzione bisognerà che ci diate i mezzi, perchè il Governo lo faccia direttamente finchè altri possa esserne incaricato.

Di più, noi dobbiamo fare dei pagamenti non pochi portati da altre parti delle convenzioni, specialmente alla società delle Romane per l'acquisto delle linee che voi sapete. Voi non ignorate che nella situazione finanziaria si era preveduto benissimo che vi fosse questo passivo pel pagamento delle linee alle Romane, ma che per altra parte vi fossero nell'attivo i pagamenti che avrebbe fatto allo Stato la società dell'Alta Italia.

Per conseguenza, signori, un partito bisogna prenderlo. Nè crediamo che sia coartata la libertà del Parlamento per questa condizione di cose, anzi dico che mi par quasi quasi un ridurre le cose allo stato normale.

Un contratto vi è presentato; ponderatene, signori, i vantaggi e gli svantaggi, e poi prendete una deliberazione. Se lo approverete, allora il contratto avrà la sua esecuzione; se non lo approverete, sarà nostro ufficio il proporvi i rimedi per la situazione attuale, almeno temporaneamente e fino a che si possano avere altre condizioni, altri patti, altri contratti o con quella o con altre società.

Ma, ripeto, mi sembra che il partito della sospensione sia realmente un partito impossibile.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor relatore.

BONGHI, relatore. Non vedo davvero nessuna delle difficoltà che sono state opposte al ministro delle finanze. A me pare la posizione assai chiara. Il ministro delle finanze col dire ciò che ha detto, e che l'onorevole Rattazzi ha combattuto, non ha fatto che agevolare di molto la discussione. È molto evidente che ogni volta che nel Parlamento si presenta e si vota una variazione ad una convenzione, il Parlamento certo usa la libertà sua; sta bene, ma mette subito in grado anche l'altra parte di usare la sua; poichè anche questa diventa libera, e padrone di sciogliersi da ogni patto, e rigettare le modificazioni che il Parlamento abbia votate.

E qual è la condizione nella quale si trova il potere esecutivo? Il potere esecutivo, avanti ad una deliberazione della Camera che introduca una modificazione in una convenzione stipulata da essa, può prendere tutti i partiti che può dirimpetto ad ogni altra risoluzione dell'Assemblea. Se la mutazione intro-

dotta nella convenzione dalla Camera gli parrà cosa da non poter essere accettata a nessun patto, può combatterla, e quando nonostante fosse votata, il Ministero potrebbe anche dimettersi e non volersi incaricare delle nuove trattative che quelle mutazioni introdotte dall'Assemblea necessiterebbero. I diritti sono chiari da tutte e due le parti.

Che cosa ha fatto il signor ministro dicendo: noi riproponiamo di accettare la convenzione tale quale? Non ha fatto altro che dirvi molto chiaramente questo: non essendo il potere esecutivo in grado d'accettare una modificazione che l'altra parte richiede, non sarà in grado neanche di fare accettare a questa nessuna delle modificazioni che la Camera richiedesse; cosicchè quando la Camera votasse una modificazione qualsiasi, non avrebbe fatto altro che sciogliere l'altra parte la quale può esser legata se non dagli atti che ha sottoscritti già, così come sono, poichè appena v'introducete qualsiasi alterazione questi atti si troverebbero annullati. I poteri del Parlamento sono molto estesi, ma non arrivano mai a sopprimere ogni libertà altrui.

Chiarita così la posizione giuridica, veniamo a quello che la Commissione è in obbligo di esprimere intorno a ciò che, nel suo parere, il Parlamento può più convenientemente fare.

Si deve sospendere la discussione sulla convenzione colla società dell'Alta Italia? Il sospendere è cosa facile, e quando si voglia lasciare insolute le questioni, il miglior partito è quello di sospendere la discussione per evitar le questioni che non si vogliono sciogliere. Ma se le questioni devono pure essere molte, in qualche modo il sospendere non è un partito serio; e qui si tratta appunto di questioni che devono essere sciolte, poichè senza la convenzione coll'Alta Italia parecchie delle cose già votate avranno ad essere riconsiderate da capo. Respingere s'intende; poichè quando si respinge si dovranno surrogare altre proposte; ma sospendere è una parola, non è un'idea. (*Si ride*)

Che cosa può aggiungere la Commissione...

LAZZARO. Subire.

BONGHI, relatore. Neanco subire.

PRESIDENTE. Onorevole Bonghi, continui il suo discorso, non faccia dialoghi.

BONGHI, relatore. Non farò conversazioni, ma risponderò alla parola *subire*.

Noi non subiamo nulla, noi siamo padroni di dire: non intendiamo trattare con tale o tal altra società; non intendiamo a trattare se non a certi patti; ma non siamo padroni di dire: noi vogliamo trattare con voi per forza e stipulare con voi per forza a questi patti. Sarebbe bella e nuova che vi fosse diritto d'imporre in un contratto i patti a quello che deve liberamente convenirne con voi ad assentirvi. Questo non è nè può essere nella natura delle cose. Siamo padroni di disporre altrimenti, di cercare altri modi di provvedere a ciò cui provvede la convenzione con l'Alta Italia, e

dobbiamo sceglierli, se ci piace, cotesti altri modi, ma nel solo caso che fossero più giovevoli allo Stato, che ne derivassero meno oneri per l'erario; poichè scegliere altri modi i quali riuscissero più dannosi allo Stato ed onerosi all'erario, non sarebbe opera razionale.

Evidentemente la posizione di questa convenzione oggi è molto curiosamente alterata. Qui non si sa più a chi si fa piacere e servizio respingendola; non si sa più davvero quale delle due parti dovrà *subirla* quando la convenzione passi.

Voi avete veduto con quanta difficoltà, con quanta lentezza, con quanti contrasti la Commissione ha attraversato il lungo esame di questa convenzione, e potete vedere nella relazione generale e nella speciale la divisione delle opinioni molteplici che questa convenzione ha eccitato. La convenzione, per se medesima, malissimo (me lo permetta il Ministero), malissimo presentata dal Ministero, perchè scompagnata da tutti quegli studi di cui avrebbe dovuto essere corredata, ha richiesto alla Commissione un grande lavoro per arrivare a pesare i benefizi ed oneri dei patti che vi si combinano. Ad ogni modo voi vedete i risultati ai quali si era arrivati. La Commissione aveva quasi unanime proposto alcune modificazioni che l'altra parte contraente ha accettato; ma nella Commissione stessa una maggioranza di cinque contro quattro ha persistito nel volere altre modificazioni che nè il Ministero nè la società accettano. La minoranza però accetta la convenzione così come risulta dai tre atti stipulati anche senza queste modificazioni, ed anzi le respinge queste come dannose ed inutili. Ora la maggioranza stessa che persiste in coteste sue proposte di ulteriori modificazioni ne abbandona taluna e non ne mantiene che due sole.

Diremo alla Camera (quando si entrerà nella discussione) quali sono queste modificazioni nelle quali la maggioranza della Commissione persiste tuttora, una maggioranza, ci badi, che è formata da tre i quali poi respingono la convenzione ad ogni modo, e di due che con coteste loro modificazioni l'accettano. Quando verrà l'ora il relatore lascerà esporre ai suoi colleghi o esporrà egli stesso le ragioni di queste modificazioni; perchè, quanto a lui personalmente, egli è di quella minoranza la quale crede coteste modificazioni quasi inutili e quasi dannose.

La Commissione trova grave per la Camera e anche per sè l'entrare nella discussione di cotesta convenzione, ma crede necessario di farlo per arrivare o al rigetto od all'approvazione di essa così come sta. Quando verrà il luogo, il posto degli emendamenti che sono proposti, o dai membri della Commissione o da altri, la Camera giudicherà, se mette conto, per essi, di mettere a pericolo la convenzione e di lasciarla cadere.

Poichè, quando alcuno di questi emendamenti passasse, la Camera sa sin da ora quello che ha fatto. Il

contratto si dovrà considerare sciolto, ed il Governo ed il Parlamento bisognerà che provvedano altrimenti a ciò a cui con questa convenzione si era provveduto.

PRESIDENTE. Essendo domandata la chiusura...

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ma permetta, onorevole Cadolini; se si continua la discussione vi sono ancora sei iscritti.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io debbo aggiungere una parola.

Trattandosi di un lavoro che è opera di un ministro che mi ha preceduto, non potrei rimanere sotto l'accusa che il progetto non era abbastanza corredata.

Il progetto quale fu presentato al Parlamento, se avesse dovuto avere un corredo di tutti i documenti che lo vengono a spiegare e dilucidare, avrebbe voluto un troppo grosso volume di atti: quindi il Ministero non ha creduto di produrre che quei documenti che ne erano parte sostanziale. Si sa che il Comitato e le Commissioni ponno avere poi comunicazione di tutto. Infatti furono posti a loro disposizione tutti gli atti che occorre, e la Camera ricorderà che appunto nel Comitato io mi sono affrettato a presentare, anche prima che si chiedessero, tutti quei documenti che potevano ritenersi opportuni.

Ho voluto dire queste parole per non rimanere sotto quella specie di censura che l'onorevole Bonghi parve volesse infliggere al Governo.

PRESIDENTE. Prima di venire ai voti do lettura della proposta sospensiva firmata dagli onorevoli Nicotera e Sanminiatielli.

« La Camera sospende la discussione dell'articolo 2 e passa all'ordine del giorno. »

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

MINISTRO PER LE FINANZE. Intendiamoci bene, signori. Se si sospende la convenzione, il Ministero è messo nell'impossibilità di procedere innanzi. Io prego gli onorevoli preopinanti di pensarci. Bisogna prendere un partito, signori. Queste convenzioni sono come un trattato diplomatico, o si accettano, o si respingono. Ma io prego la Camera a riflettere in che posizione rimane il Ministero colla sospensione. Mi perdonino gli onorevoli preopinanti, ma io li prego nuovamente di volersi mettere nei panni del Ministero. Io non so come possa andare avanti senza una deliberazione; da una parte bisogna pagare: ed intanto i danari dove si prendono? Come si provvederà agli altri bisogni tecnici urgentissimi di cui parlai?

Io prego quindi la Camera di prendere un partito o in un senso o nell'altro, o di respingere le convenzioni o di accettarle. Quale sia il partito che il Ministero preferisce, lo dirà nella discussione; ma per ora prego vivamente gli onorevoli proponenti di non insistere nella proposta sospensiva.

SANMINIATELLI. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SANMINIATELLI. Io ho proposto la sospensione perchè ho creduto che questa da una parte salvasse le nostre prerogative e dall'altra lasciasse al Governo il tempo di pensare al modo di provvedere; ma dacchè sento che l'onorevole ministro delle finanze crederebbe di essere più imbarazzato, qualora la convenzione rimanga, di quello che non sarebbe altrimenti, io ritiro la mia firma dalla proposta sospensiva. La ritiro nella speranza che la Camera vorrà procedere ad una discussione ampia e dettagliata della convenzione, discussione che, per conto mio, spero terminerà col rigetto della convenzione medesima.

PRESIDENTE. Onorevole Nicotera, la ritira anch'ella?

NICOTERA. La ritiro anch'io.

MINISTRO PER LE FINANZE. Ringrazio gli onorevoli proponenti che hanno ritirata la loro proposta.

PRESIDENTE. Allora passeremo alla discussione dell'articolo 2.

Prima però devo dar comunicazione all'onorevole ministro delle finanze di una domanda dell'onorevole Ricci, così concepita:

« Il sottoscritto chiede che si dia comunicazione alla Camera dei documenti relativi alla vertenza colla società dell'Alta Italia. »

RICCI. Credo che sia un oggetto talmente grave, che noi abbiamo diritto di vedere la corrispondenza ed ogni cosa che la riguarda.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io non ho nessuna difficoltà di presentare questi documenti domani all'aprirsi della seduta.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Io vorrei far osservare all'onorevole preopinante...

Voci. Il Ministero accetta.

Voci. A domani!

NICOTERA. Proporrei si tenesse seduta domani (*Voci:* Sì! sì!)

PRESIDENTE. Su questo parleremo fra un momento, se si crede di andar avanti. (*Sì! sì!*)

Un deputato. Sono le sei!

PRESIDENTE. Io direi di continuare fino alle sette, e

poi proporrei che domani piacesse alla Camera di riunirsi alle 10 precise. (*Segni di assenso*)

Intanto darò lettura alla Camera di un elenco dei progetti di legge che rimangono a votare e che sono tutti di grande importanza, ed io ritengo che, mercè un maggiore sforzo di buona volontà e un atto di abnegazione per parte del Parlamento, si possa venire a compiere la votazione di tutti i progetti di legge già all'ordine del giorno e di quanti converrebbe ancora votare, essendo indispensabili al servizio, e sarebbe il seguente. (*Vedi sotto*)

Onde dunque il Parlamento possa porre termine al suo mandato io metterò quest'elenco all'ordine del giorno.

Prego i signori deputati a volersi trovare domani in seduta alle dieci precise.

La seduta è levata alle ore sei.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione dei progetti di legge:

1° Estensione alle vedove e alla prole degli impiegati civili morti in servizio comandato delle disposizioni della legge sulle pensioni.

2° Leva sopra i nati nel 1849 e nel 1850.

3° Stanziamento di maggiore spesa sui bilanci 1870 dei Ministeri della guerra e della marina.

4° Convenzione di navigazione colle società Adriatico-Orientale e Rubattino.

5° Maggiore spesa per la Commissione sull'eclisse solare del 1870.

6° Convenzione colla fallita società del telegrafo sottomarino.

7° Convenzione colla società dei canali *Cavour*.

8° Maggiore spesa per la costruzione di un osservatorio in Firenze.

9° Riparto dell'imposta fondiaria pel compartimento ligure-piemontese.

10. Stanziamento di fondi pel compimento dell'arsenale marittimo della Spezia e cessione al municipio di Genova della darsena e del cantiere della Foce.

11. Seguito della discussione del progetto di legge sulle convenzioni ferroviarie.