

TORNATA DEL 15 GIUGNO 1872

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = Istanza del deputato Vollaro sull'ordine del giorno e avvertenza del presidente. = Presentazione di relazioni sull'amministrazione dell'officina di carte e valori, e sui progetti di legge: congiunzione della ferrovia senese ed aretina; costruzione dell'arsenale di Taranto; riparazione danni cagionati dalle inondazioni del Po e del Ticino (progetto e relazione). = Discussione generale dello schema di legge per la costruzione di un tronco di ferrovia da Udine alla Pontebba — Discorsi dei deputati Breda, Gabelli, Vollaro, Nicotera, La Porta contro il progetto — Discorsi dei deputati Pecile, Valussi, Billia Paolo e del ministro per i lavori pubblici in sostegno dello schema — Spiegazioni nello stesso senso, del deputato Monti Coriolano — Dichiarazioni del ministro per gli affari esteri — Spiegazioni personali del deputato Breda — Considerazioni del deputato Billia Antonio in risposta agli oppositori del progetto — Avvertenza del deputato Vollaro — Repliche dei deputati Nicotera e La Porta al deputato Billia Antonio — Osservazioni del ministro per le finanze in difesa della convenzione proposta — Considerazioni del deputato Rattazzi — Articolo di aggiunta del deputato Breda, respinto, e approvazione dell'articolo unico. = Annunzio d'interrogazione del deputato Libetta — Annunzio di altra del deputato Mancini sullo scioglimento del Consiglio comunale di Napoli — Proposta del ministro per l'interno di rinvio delle interrogazioni dopo i bilanci — Proteste del deputato Mancini — Il rinvio è ammesso — Incidente sull'ordine del giorno.

La seduta è aperta all'una e 20 minuti.

BERTEA, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

ROBECCHI, segretario, legge il sunto delle seguenti petizioni:

404. Mochetti Francesco, da Torino, maestro di scuola, sottopone alla Camera un nuovo suo sistema d'insegnamento diretto a facilitare l'istruzione primaria alle classi lavoratrici.

405. Il sindaco del comune di Pettorano sul Gizio, provincia del secondo Abruzzo Ulteriore, reclama contro abusi del ricevitore circondariale verso i consiglieri comunali relativamente al pagamento degli arretrati dei tributi diretti.

406. 32 cittadini proprietari di Solmona, provincia d'Aquila, ricorrono per ottenere che i ruoli 1871 per la tassa sui fabbricati vengano dichiarati nulli e siano richiamati gli agenti ad attenersi alle prescrizioni della legge per la riscossione dell'imposta preletta.

407. 150 elettori politici del collegio elettorale di Cittanova, provincia di Reggio Calabria, invitano la Camera ad abolire il contatore e l'attuale sistema di riscossione del dazio sul macinato.

408. I mugnai esercenti nel comune di San Giovanni in Persiceto domandano il rimborso e la restituzione della somma di lire 8,211 34 che per essi fu dal comune anticipata alle finanze a titolo di tassa per la macinazione dell'esercizio 1869, mentre che legalmente questa tassa non fu riscossa che nell'esercizio 1870.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Pepe ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

PEPE. Domando l'urgenza per la petizione n° 405 del sindaco di Pettorano sul Gizio, e per quella segnata al n° 406, presentata da parecchi cittadini di Solmona.

(Sono dichiarate d'urgenza.)

LANDUZZI. Domando alla Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione n° 408 e voler assentire che sia rimessa alla Commissione d'inchiesta pel macinato.

(Le due domande sono ammesse.)

PRESIDENTE. L'onorevole Farini scrive chiedendo un congedo di giorni otto per affari privati.

(È accordato.)

INCIDENTE SULL'ORDINE DEL GIORNO.

PRESIDENTE. L'onorevole Vollaro ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno.

VOLLARO. La prima proposta di legge che trovasi questa mane inscritta all'ordine del giorno è quella che si riferisce ad una convenzione per la costruzione d'un tronco di ferrovia da Udine a Pontebba. Dopo questa vengono brevi ma molteplici altre proposte. Non veggio però posto all'ordine del giorno il bilancio dei lavori pubblici, la cui relazione, essendo stata presentata da vari giorni, è da tre giorni distribuita...

SELLA, *ministro per le finanze*. Come, da tre giorni? È stata distribuita da 24 ore.

Voci a destra. È stata distribuita ieri.

VOLLARO. Ieri ed oggi fanno due.

Voci a destra. Il giorno d'oggi non è passato.

VOLLARO. La discussione della proposta di legge per la costruzione della ferrovia Udine-Pontebba richiede molto tempo. Intanto il Senato aspetta che gli mandiamo la proposta di legge pei bilanci. Ora, per la deferenza che dobbiamo avere per l'altro ramo del Parlamento, importa por mano al più presto alla discussione del bilancio pei lavori pubblici. Propongo quindi che vengano discussi oggi i disegni di legge di lieve importanza e si metta all'ordine del giorno di domani il bilancio dei lavori pubblici, fissando anche una seduta straordinaria per domattina. Così compiremo ad un atto di deferenza che dobbiamo all'altro ramo del Parlamento. Si potrà poi designare un giorno per discutere pure il progetto di legge sulla ferrovia della Pontebba.

PRESIDENTE. Onorevole Vollaro, se il bilancio dei lavori pubblici non è stato messo all'ordine del giorno, si è perchè la relazione è stata distribuita ieri ad ora tarda, e perchè, come ieri appunto ho avvertito, gli stessi onorevoli ministri hanno chiesto il tempo necessario per prendere cognizione della relazione e del bilancio, onde poterne sostenere la discussione; però era mia intenzione di metterlo in capo all'ordine del giorno di domani, ed in ciò io sono d'accordo con lei pienamente.

Quanto alla sospensione della discussione del presente progetto di legge, questa proposta non può farsi prima che si apra la discussione generale: e, quando ella persista nella medesima, non potrei naturalmente darle la parola per svolgerla, che dopo che abbiano parlato tutti gli oratori fin qui iscritti su questa discussione.

Ognuno sa che la domanda di sospensione non ha la precedenza dello svolgimento.

VOLLARO. Ho domandato la parola sull'ordine del giorno d'oggi, perchè vedo che questa legge si trova la prima in discussione e ci potrà trattenere per parecchi giorni; quindi io propongo che, anzichè discutere quel progetto di legge, se ne discuta qualchedun altro meno interessante che viene in seguito, come sarebbe quello segnato al numero 15, cioè l'affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane.

MINISTRO PER LE FINANZE. Io credo che la Camera sarà persuasa che lo spettacolo il meno conveniente che noi presenteremo al paese sarebbe di consumare ora il preziosissimo tempo di cui possiamo disporre in discussioni e deliberazioni intorno all'ordine del giorno.

Io pregherei quindi l'onorevole Vollaro di non insistere nella sua proposta sospensiva, e, se egli vi insiste, prego la Camera di deliberare senza altra discussione.

PRESIDENTE. L'onorevole Varè ha facoltà di parlare. **VARÈ**. (*Della Commissione*) Voleva dire quello che ha già osservato l'onorevole ministro.

VOLLARO. Allora prego il presidente a volermi iscrivere contro questa legge.

PRESIDENTE. Sta bene.

PRESENTAZIONE DI RELAZIONI E DI UN PROGETTO DI LEGGE.

CADOLINI, *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione intorno al progetto di legge relativo alla facoltà di fare una concessione di una ferrovia di congiungimento della linea aretina colla centrale toscana. (*V. Stampato n° 130 A*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

MINISTRO PER LE FINANZE. Non si allarmi la Camera se presento un progetto di legge. È di concerto colla Commissione del bilancio a cui era stata fatta una domanda della somma necessaria per riparare ai danni cagionati dalle disastrose piene del Po e del Ticino. (*V. Stampato n° 131*)

La Commissione del bilancio ha creduto che la domanda, anzichè per lettera, come era stata fatta, dovesse farsi con uno speciale progetto di legge. Laonde io adempio alla richiesta della Commissione del bilancio, e presento questo progetto di legge che prego sia rimandato alla stessa Commissione del bilancio, la quale credo riferirà sollecitamente.

PRESIDENTE. Si dà atto all'onorevole ministro della presentazione di questo progetto di legge, che verrà stampato.

La Commissione del bilancio aveva dichiarato come, dopo il lungo e penoso lavoro che ha dovuto fare per un pezzo, non si troverebbe in grado di esaminare altri progetti di legge; ma siccome è questo un disegno di legge di cui la Commissione stessa ha già dovuto occuparsi, e che fu presentato a sua richiesta, così io ritengo di essere suo interprete nell'assicurare la Camera che essa sarà tosto in grado di riferirne.

DE LUCA FRANCESCO. La Commissione del bilancio ha esaminato la questione in se stessa, quindi è per una pura formalità che il ministro presenta questo progetto di legge.

MINISTRO PER LE FINANZE. Ho l'onore di presentare la solita relazione annuale intorno ai risultati economici dell'amministrazione dell'officina governativa delle carte-valori pel 1871. (*V. Stampato n° 40 L*)

PRESIDENTE. Si dà atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole D'Amico a venire alla tribuna per presentare una relazione.

D'AMICO, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul progetto di legge, che autorizza le spese necessarie alla costruzione dell'arsenale militare marittimo a Taranto. (V. *Stampato n° 48-A*)

DEPRETIS, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione del bilancio sul progetto di legge deposto in questa stessa seduta dal ministro delle finanze, per provvedere ai danni cagionati alle opere idrauliche dalle piene del Po e del Ticino. (V. *Stampato n° 131-A*)

PRESIDENTE. Queste due relazioni saranno stampate e distribuite.

NISCO. Domando la parola sulla relazione presentata dall'onorevole D'Amico.

PRESIDENTE. Permetta, c'è l'onorevole Pisanelli che aveva già espresso il desiderio di chiedere l'urgenza su questo progetto di legge. Se vuol fare la sua mozione le do facoltà di parlare.

NISCO. Io voleva fare una mozione d'urgenza su questo progetto, ma poichè l'onorevole Pisanelli ha detto di volerla far lui, io mi rimetto.

PRESIDENTE. S'intende che, se non vi sono opposizioni, questo progetto di legge sarà dichiarato d'urgenza.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO ALLA COSTRUZIONE DI UN TRONCO FERROVIARIO DA UDINE A PONTTEBBA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: convenzione per la costruzione di un tronco di ferrovia da Udine a Ponttebba. (V. *Stampato n° 116*)

NICOTERA. Domando la parola per una proposta sospensiva.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. Il primo iscritto a parlare contro è l'onorevole Breda.

NICOTERA. Ho domandato la parola per una proposta sospensiva.

PRESIDENTE. Ella avrà la parola al suo turno. Come ella sa, la sospensiva ha solo la precedenza nella votazione. Adesso siamo alla discussione generale.

L'onorevole Breda ha la parola.

BREDA. In certe quistioni quando si ha molto tempo innanzi e seppure uno appartiene ad una piccola minoranza può, quando abbia buone ragioni da addurre, sperare di trasfondere nei colleghi le proprie opinioni od ottenere che modificchino le loro. Ma nella questione, che ci è quasi direi improvvisamente sottoposta e della quale oggi trattiamo, mentre già comincia la febbre di ritornare alle proprie case dopo una lunga Sessione, non si può ragionevolmente sperare in una discussione seria, tranquilla e profonda, in modo che ognuno si formi un esatto concetto del vero stato delle

cose, ed è spiacevole che tale discussione importantissima avvenga in simili condizioni.

Ma, posto nel bivio, o di lasciar votare senz'altro la legge, o di parlare anche colla certezza di non trasfondere negli altri le mie convinzioni, io, per la dignità stessa della Camera, credo convenga meglio il secondo partito; chè se non si potranno convenientemente svilupparle, si potranno almeno accennare le ragioni che militano contro questo progetto di legge.

Essendo mia abitudine d'inviare di tratto in tratto ai mie elettori il resoconto dei lavori parlamentari, il 2 settembre 1867 stampava le seguenti parole:

« Sui due tronchi di ferrovia che più direttamente possono interessarci, della Pontebba l'uno, e da Venezia a Trento l'altro, da molti si discorre, ma, bisogna pure che io lo dica, dalla più parte a casaccio. Pel primo, avanti di ogni altra cosa, bisogna vedere se la linea Gorizia-Villacco pel Predil verrà o no sul territorio attualmente austriaco, e con danari austriaci costruita, quando (come dovremmo fare) noi ritardassimo a decidersi su quella della Pontebba; giacchè in tal caso colla costruzione del corto e facilissimo tronco Udine-Caporetto, il *percorso tra Udine e Villacco sarebbe minore* di quello che avremmo colla linea della Pontebba, e non incontreremmo gli enormi sacrifici ai quali dovremmo sobbarcarci per la costruzione di questa costosissima linea. Le spiegazioni di dettaglio, che anche ai profani dell'arte renderanno convinti della verità del mio asserto, le darò quando la questione verrà posta sul tappeto per risolverla. »

E poi, quando nel 1868, e precisamente il 20 giugno, la deputazione provinciale di Venezia ebbe il gentile pensiero di scegliere me, tra i vari colleghi della deputazione veneta, per patrocinare la causa della Pontebba, io naturalmente ho declinato l'onorevole incarico, adducendo all'incirca le ragioni che sto per esporre adesso innanzi alla Camera.

I miei convincimenti, o signori, sono adunque d'antica data, e sono indipendenti affatto dalla concessione attuale su cui io non intendo discutere. Colgo anzi volentieri quest'occasione per dichiarare che per parte mia, dal momento che il Governo non ha creduto conveniente di proporre la costruzione, per conto proprio, di questa strada come si fa in Calabria ed in Sicilia, credo che il sistema della concessione da lui prescelto sia buono e credo che abbia fatto bene trattando colla Banca generale di Roma, come credo che constandomi in modo positivo che ne venne assunta l'esecuzione dalla Banca Lombarda di costruzione, la Banca generale di Roma ha fatto benissimo affidandogliela, perchè nomi simili a quello del presidente di quella Banca ispirano la più alta fiducia riguardo alla leale esecuzione dei patti, e al lodevole compimento delle opere. Io intendo solamente parlare sulla massima se si debba o no costrurre la strada della Pontebba a totali spese nostre.

Le spese per qualsiasi lavoro debbono essere sostenute da quello al quale tale lavoro torna proficuo, e quando in un lavoro più di uno siano gli interessati, le spese debbono essere sopportate in proporzione del vantaggio che dall'esecuzione di esso questi interessati rispettivamente ne risentono. (*Interruzione del deputato Casaretto*) L'onorevole Casaretto mi dice: diffatti abbiamo fatto così pel Gottardo.

Ed ha ragione.

Si è infatti pel Gottardo cominciato a mettersi d'accordo con tutti gli Stati interessati e poi si è venuti alla Camera a dire: ecco l'accordo che abbiamo fatto, la strada costa tanto, ed a noi spetta dar tanto. Qui invece non si è proceduto così come parmi si dovesse, anzi in un modo affatto diverso il quale, perdonatemi, non mi sembra molto logico.

Io convengo coll'onorevole relatore della Commissione, l'onorevole Bucchia, che fu già mio professore all'Università di Padova, io convengo con lui, dico, su tutti i calcoli dei risparmi di percorrenza che abbiamo tra l'Italia e la Germania orientale. Non sono però d'accordo con lui nelle conseguenze che ne deduce. Egli crede che i vantaggi siano tutti per l'Italia, ed io francamente lo nego, e spero di provarlo.

Prima di tutto, e se vogliamo considerare lo scambio dei prodotti tra i due paesi, è certo che il vantaggio è reciproco, perchè noi potremo inviare i nostri prodotti nella Germania orientale e ricevere i suoi a migliori patti quando abbiamo abbreviate le distanze. I vantaggi dunque sono equipollenti. Ma se noi consideriamo i vantaggi che deriveranno dal transito, credo che l'Austria abbia più interesse di noi nella costruzione della linea della Pontebba.

Diffatti Trieste è il punto più addentro a terra rivolto alla Germania orientale che ci sia nell'Adriatico: ed evidentemente, costando il trasporto per acqua meno di quello per terra, Trieste è destinata a raccogliere la massima parte dei prodotti che, da qualsiasi parte del mondo, e dal Levante specialmente, sono diretti per via di mare alla Germania orientale; questi prodotti sceglieranno quel porto a preferenza di quelli di Ancona, di Venezia, o di qualunque altro porto italiano.

L'onorevole relatore dice che sarà *pingue la parte* che avremo noi in questo transito. Io credo invece che *pingue* sarà la parte che per la sua giacitura avrà Trieste, e ciò indipendentemente anche dall'attività commerciale di quella piazza, perchè giova sperare che una maggiore attività commerciale si svilupperà un giorno anche a Venezia.

Ma da un altro punto di vista pure bisogna considerare la questione del passaggio della Pontebba. Oggi Trieste, per poter portare le merci nella Germania centrale, deve fare un lungo giro, deve cioè, per servirsi del Brennero, passare per Udine, Treviso, Mestre, Padova, Verona. In quel giorno, in cui sarà costruita

la strada della Pontebba, Trieste andrà a Franzen-Feste per Villacco e Brunecchen.

Sapete voi, o signori, quali sono le conseguenze di questo fatto? Se me lo permettete, ve lo dico subito avendo qui un prospetto di tutte le distanze dei principali porti italiani dell'alta e media Italia da quella località.

Attualmente da Venezia a Franzen-Feste abbiamo chilometri 318; da Genova oggi ne abbiamo 503. Dico oggi, perchè c'è una strada in costruzione, quella da Cremona a Mantova (conceduta alla stessa Banca generale di Roma), la quale sarà compiuta entro l'anno venturo, cioè prima che sia in esercizio quella della Pontebba, e che ridurrà la distanza fra Genova e Franzen-Feste a 475 chilometri, che prendo quindi a base del mio calcolo. Da Livorno a Franzen-Feste vi sono 511 chilometri (supponendo finita la strada Modena-Mantova, che si sta già armando); da Trieste ve ne sono 519, e da Ancona 534.

Dunque, signori, oggi Venezia ha un vantaggio sopra Trieste di 201 chilometri, Genova lo ha di 44, Livorno di 8, Ancona ha uno svantaggio di soli 15 chilometri. Cosicchè si può ritenere che Ancona, Livorno e Trieste siano nelle stesse condizioni, mentre Genova avrebbe su Trieste un vantaggio di 44 chilometri e Venezia di 201.

Cosa nascerà, quando sia costruita la strada della Pontebba?

Trieste sarà distante da Franzen-Feste 407 chilometri. Dunque Venezia resta col vantaggio di 89 chilometri, Genova in perdita di 68, Livorno di 104 ed Ancona di 127.

Nè questo è il solo danno che ne risentiremo, poichè le nostre ferrovie del Veneto perderanno anche il prodotto proveniente dal transito attuale delle merci che da Trieste sono dirette nella Germania centrale.

Nè crediate, o signori, per questo che io sia di coloro i quali intendono di mettere intralci alla costruzione di quelle strade che valgono a far sì che le varie città e porti usufruiscano meglio della loro posizione geografica. Tutt'altro. Quello che intendo io è che gli interessati si procurino questi vantaggi a proprie spese. Non mi pare ragionevole cioè che noi facciamo da soli delle spese che principalmente non servono a noi.

Il sin qui detto dovrebbe bastare, spero, per persuadere gli onorevoli colleghi della necessità che l'Italia s'intenda con l'Austria a proposito della costruzione di questa strada. Diffatti, o signori, il trattato di commercio che abbiamo con quello Stato, in un articolo addizionale al 5° della convenzione postale dice così: « Le parti contraenti si obbligano reciprocamente a favorire ed a concedere nel rispettivo territorio la costruzione di quei tratti di ferrovia che servissero alla congiunzione diretta delle linee italiane colle austriache e viceversa, le quali fossero dall'una delle due potenze concesse e costruite fino al confine presso Primolano

da una parte, e fino al confine del Friuli a Pontebba dall'altra, a patto però che la concessione non porti oneri alle finanze e salvo a determinare d'accordo l'andamento generale ed i punti di congiunzione colle ferrovie esistenti nei due Stati. »

E l'articolo 9 della convenzione che ci è ora presentata dice:

« Il Governo italiano promette di adoprarsi presso il Governo austro-ungarico acciò, in applicazione dei trattati fra i due Governi, sia autorizzata la prosecuzione della ferrovia dal confine Pontebba a Tarvis, per ivi operare la congiunzione delle due reti. »

Dunque mi pare, o signori, che una semplice raccomandazione da me presentata al Comitato privato, perchè la Giunta sentisse in proposito il ministro degli affari esteri, non fosse fuori di luogo. Mi permetto di citarvela, poichè non so per qual motivo (tanto essa era modesta) non sia stata presa in considerazione:

« Il sottoscritto raccomanda alla Giunta di chiamare il ministro degli affari esteri nel suo seno, onde sentire da lui quali pratiche furono fatte coll'Austria in proposito delle strade ferrate della Pontebba e del Predil, e, se possiamo nutrire la speranza che, quando siasi da noi votata la costruzione della Pontebba, l'Austria rinunci alla costruzione del Predil. »

Mi pare che meno di così io non potessi chiedere.

E come va che, mentre nessuno nel Comitato si oppose o parlò contro questa mia raccomandazione, la Giunta non ne ha tenuto poi nessun calcolo? Non è forse nelle consuetudini parlamentari che tutte le Giunte chiamino nel loro seno i ministri per essere illuminate sopra il vero stato delle cose? Non è necessario che noi trattiamo con l'Austria per questa strada? E non lo dice la stessa convenzione? E, dirò anche di più, non se n'è di già trattato?

E di questa mia asserzione ne ho la prova. È il ministro Cantelli che scrive una lettera al prefetto di Venezia. Essa porta la data del 20 giugno 1868 (precisamente il giorno in cui quella deputazione provinciale scriveva a me). Ecco ciò che dice il ministro: « Nell'assicurare la S. V. Illustrissima che il Governo del Re non ha mancato, nè manca per mezzo della legazione a Vienna di far presenti al Governo austriaco le ragioni che in favore della linea di Pontebba possono desumersi dal vigente trattato coll'Austria, e che si ha la speranza che i fatti rilievi possano essere presi nella debita considerazione, stima opportuno di far conoscere alla S. V. Illustrissima alcune notizie che a questo Ministero sarebbero pervenute intorno alle intenzioni della società della ferrovia *Rodolfiana* relativamente alla concessione della predetta linea della Pontebba. »

Dunque, o signori, si è effettivamente trattato con l'Austria, ed è la Camera stessa che vi ha detto di trattare come ce lo ricorda l'onorevole Bucchia nella sua relazione.

« Noi ci soffermiamo, egli dice, a toccare brevemente dei pregi di cotesta linea e della necessità d'impresderne subito la costruzione, non ostante che la Camera sentisse già l'utilità e il bisogno urgente della ferrovia pontebbana fino da quando incaricava la Giunta parlamentare a riferire intorno al trattato di pace concluso tra l'Italia e l'Austria, e raccomandava al nostro Governo di intavolare pratiche col Governo austriaco per assicurare la costruzione di questa importantissima ferrovia. »

Dunque se queste pratiche furono fatte, se noi domandiamo cosa avete combinato, a che punto siete giunti, non mi pare che la nostra sia una domanda eccessiva.

Si crede forse colla votazione di questa legge di aver risolto la questione, e che la posizione nostra sarà dopo migliore di quello che adesso sia?

Ma nessun buon amministratore potrà mai credere ciò.

Quando avremo votato questa legge e tratteremo coll'Austria per la prosecuzione della linea oltre Pontebba, l'Austria (lo temo) ci dirà: avete cominciato, finite.

Ho cercato, o signori, di scoprire il motivo per cui la Giunta non ha voluto chiamare il ministro degli esteri nel suo seno per avere qualche spiegazione, ma non sono riuscito ad indovinarlo. Io credo che esso debba cercarsi in ciò: che le sue dichiarazioni non sarebbero state tali da appagare quell'entusiasmo che c'è per la Pontebba (poichè io non me lo dissimulo, so di appartenere a una piccola minoranza), quasichè si trattasse di una questione di vita o di morte per l'Italia.

COLLOTTA. Precisamente!

BREDA. Precisamente, dice l'onorevole Collotta! Sentiremo le sue ragioni.

In Austria v'ha un partito abbastanza forte che reclama la costruzione della linea del Predil, parallela alla linea della Pontebba.

Tutti, o signori, e gli uomini di Stato principalmente, debbono valutare sempre le ragioni degli avversari.

I Predilisti in Austria vogliono che la distanza fra Trieste e la Germania orientale sia accorciata ancora di più di quello che non si accorci colla strada della Pontebba, ed hanno ragione, perchè lo fanno a loro spese, s'intende.

Essi vogliono inoltre che si costruisca la strada per il Predil affinchè le merci che vanno e vengono da Trieste alla Germania orientale non passino sul territorio italiano. E al punto di vista austriaco anche questa è una ragione abbastanza seria. Essi poi non credevano che l'Italia farebbe a sue spese la strada della Pontebba, dal momento che, congiungendosi a quella del Predil col tronco Udine-Caporetto, avrebbe potuto ottenere, oltre agli stessi effetti della Pontebba, uno scopo di più, come dimostrerò in seguito.

Queste ragioni furono giudicate così potenti, che il

Governo austriaco, nessuno l'ignora, ha già presentato al *Reichsrath* la legge per l'esecuzione della linea del Predil, e l'ha presentata *prima* che il nostro Governo ci sottoponesse il progetto di legge che discutiamo.

Se vi è tra noi un numero più o meno grande di deputati i quali siano disposti a votare la Pontebba, anche quando siano certi che l'Austria costruisse poi la ferrovia per il Predil, credo però che ci sarà anche un certo numero di altri i quali, quando fossero sicuri di questo fatto, avrebbero molto riguardo a votare la Pontebba, perchè temerebbero (ed a ragione) che questa discendesse al rango d'una strada provinciale.

Di questa questione, o signori, anzichè farne una questione di puro tornaconto, una questione finanziaria, una questione economica, si è voluto farne una questione d'amor proprio e di orgoglio nazionale, e mi pare che proprio non ne sarebbe stato il caso.

Si è poi d'altra parte perfino arrivati a mettere in dubbio se l'Austria ci avrebbe accordato il congiungimento a Caporetto, ed un collega nostro chiedeva nel Comitato se io garantirei che essa darebbe il relativo consentimento, quasichè, non lui, ma io trattassi l'interesse dell'Austria: io che combatto perchè paghi se vuol passare per la nostra strada o faccia la sua della quale noi profiteremmo. Se questo collega si fosse rivolto al ministro degli esteri (e lo poteva, perchè era membro della Giunta e poteva fare in modo che intervenisse nel suo seno) avrebbe probabilmente saputo da lui se l'Austria avrebbe o no accordato il congiungimento a Caporetto. Secondo me, l'Austria non dovrebbe avere ragione alcuna per negarlo.

Sono io invece che a ragione dico: chi ci garantisce che, quando avremo fatta la Pontebba, l'Austria non faccia il Predil?

I Pontebbani rispondono, è vero: « votiamo subito la Pontebba; questo è l'unico mezzo perchè l'Austria non faccia il Predil. » Ma, se s'ingannassero? Potrà darsi benissimo che qualcuno dei Predilisti dica: « giacchè l'Italia fa la Pontebba, risparmiamo una somma e serviamocene noi pure. » Io non voglio negarlo. Sono un avversario leale e dico che questo è possibilissimo. Ma le ragioni che ho accennate di sopra sono tanto forti, che temo che il Governo austriaco insisterà nel volere il Predil per sè, e non faremo certamente la guerra per impedire all'Austria di fare una strada sul suo territorio. Dunque alla mia volta dico anch'io: perchè non approfittiamo di queste disposizioni dell'Austria?

Il far le due strade sarebbe un errore, e, meglio, più che un errore, un assurdo. Bisogna fare o l'una o l'altra. Se oggi siamo tanto amici dell'Austria, se ci facciamo reciprocamente tante gentilezze, com'è che vogliamo farci dei dispetti costruendo le due strade, una accanto all'altra? Com'è che, nelle condizioni finanziarie nelle quali siamo entrambi, ciascuno dei due vogliamo regalare all'altro una strada? Mi pare che ciò non sia serio.

Io sostengo inoltre che l'Italia ha interesse a che l'Austria faccia il Predil, ha più vantaggio dal Predil che dalla Pontebba, e questo è quanto spero di dimostrare adesso in poche parole alla Camera, facendo un piccolo parallelo fra le due strade.

Dice il Governo, dicono cioè gli onorevoli Sella e Devincenzi nella loro relazione, e lo dice pure l'onorevole Bucchia nella sua, che la strada della Pontebba è una strada strategica.

Io dico che nè l'una nè l'altra di queste strade è strategica.

Non pretendo di essere un'autorità in questa materia; ma non credo lo siano neppure i sullodati miei avversari, per quanto sia grande il rispetto che in altre io ho per essi. Per mia parte però ho qualche antecedente in questa Camera, perchè sono sorto tante volte da questi banchi anche solo:

Per domandare che si trasportino i polverifici, e gli arsenali militari in siti più sicuri, ciò che si è cominciato ora a fare;

Per deplorare che nel 1867 si sia ommesso di fare la leva annuale, per cui ne abbiamo fatto due l'anno scorso;

Per chiedere la costruzione di cannoni da campagna a retrocarica per i quali abbiamo testè discusso un progetto di legge;

Per deplorare che non si istruissero i soldati di seconda categoria che adesso istruiamo, e per varie altre cose.

Dopo qualche anno sì, ma fui ascoltato in tutto.

Senza pertanto credere di essere competente in questa questione per il solo fatto che portai sempre un grande interesse e mi occupai delle questioni militari, ripeto che nessuna di queste due strade rivali è strategica. Dalla parte dell'Austria che la strada non sia strategica lo ha dichiarato una Commissione di generali austriaci, motivandolo dal fatto che è parallela al confine, e che il nemico può fare sopra essa una punta e tagliarla quanto vuole.

Quanto alla Pontebba, debbo anzitutto dire (perchè forse qualcuno non conosce la posizione di questo passo) che il partiacqua della valle del Fella, non è a Pontebba, dove esiste il confine dei due Stati, e che la *parte superiore* di questa valle, per ben 18 chilometri, sino a Seifnitz, è austriaca. Fra la valle del Fella poi e la valle dell'Isonzo c'è la valle del Natifone, la quale pure nella sua parte superiore è tutta nel territorio austriaco. A cento chilometri poi circa a sud della Pontebba trovasi Aquileia, che, come sapete, è pure sotto il dominio dell'Austria.

Non può quindi essere strategica questa strada a meno che non vogliate chiamare strategiche tutte le strade perchè servono al miglioramento della viabilità, mentre tali debbono chiamarsi quelle soltanto che hanno un determinato e speciale scopo strategico. Vestirebbe un poco più i caratteri strategici questa

strada se partisse da Sacile, Pordenone o Casarsa lasciando Udine in disparte. Col tempo forse questa strada si farà, come si farà quella da Coccaglio a Treviglio.

Ho poi percorso la relazione a corredo del piano generale di difesa dell'Italia, presentato al ministro della guerra, il 2 agosto 1871, dalla Commissione permanente per la difesa generale dello Stato, ed ho veduto a pagina 26 l'enumerazione di tutte le strade strategiche. Quella della Pontebba per altro non v'è. E sì che si domanda la costruzione di dodici e più nuove strade ferrate!

E non solo non figura quella della Pontebba fra queste, ma neppure la strada ferrata attuale nel Friuli figura tra le sei per le quali si domanda dalla Commissione suddetta un doppio binario. Se questa strada avesse avuto una importanza strategica, certo che alla Commissione non sarebbe sfuggita.

Veniamo adesso al lato tecnico, e questo (ne avverto i miei colleghi) è il terreno sul quale si combattono le più fiere battaglie tra i Predilisti ed i Pontebbani.

I Predilisti dicono che la Pontebba è una strada impossibile a costruirsi, che il Fella ha molte volte interrotta ed asportata la strada nazionale; che a Dogna (ed è vero) ci sono state delle frane che hanno seppellito molte case e persone, e via via. Ed i Pontebbani vengono a loro volta e dicono: il Predil ha una valle angusta per dove è impossibile fare una strada; che essa è pure franosa e molto soggetta alle nevi.

Ed a proposito di nevi, l'onorevole Bucchia esagera anch'esso quando viene a porci innanzi la questione della neve, mentre abbiamo dei passaggi ferroviari 450 e più metri superiori in altezza a quello progettato per il Predil, il quale è di soli 110 circa più elevato di quello della Pontebba.

Diffatti mentre il Predil raggiunge 900 metri di elevazione sul mare, il passaggio del Brennero arriva a 1363 ed a 1338 quello del Cenisio, e non si è tralasciato di eseguirli per la tema delle nevi che cadono su di essi.

Io mi sono occupato di queste difficoltà tecniche e le ho esaminate, e dico che nè l'una nè l'altra di queste strade ha i difetti che si vogliono ad esse attribuire. Le difficoltà sono state dall'una e dall'altra parte esagerate. Sono entrambe strade di montagna sì, ma molto più facili entrambe della strada della Porretta e meno costose. Sono strade che si possono costruire entrambe in tre anni, sono strade che non esigono pendenze eccessive perchè l'ultimo progetto del Predil non ha pendenze oltre il 25 per cento, mentre noi abbiamo (lo sanno gli avversari) il 35 per mille sulla nostra strada dei Giovi. Queste strade si faranno con una spesa relativamente moderata e si faranno entrambe, come ho detto, in tre anni, perchè la galleria sulla sommità del Predil misura una lunghezza di due soli chilometri ed è più corta quindi, non solo di quella di

Pracchia, ma anche di quella di Casale, e si può costruire con tre pozzi.

Non si può dire quindi tecnicamente che la strada del Predil presenti difficoltà nè insormontabili nè eccessive.

Ci sono professionisti ingegneri fuori d'Italia che ne sanno quanto noi; e dal momento che il Ministero austriaco ha presentato il progetto di legge per l'esecuzione di quella linea, vuol dire che la crede possibile, e che la spesa non è poi così enorme come si vuol far credere. Delle difficoltà tecniche adunque mi pare che non ci sia da preoccuparsi gran fatto, e ciò tanto più in quanto che non è questa una questione che ci riguarda, dal momento che l'Austria non domanda il nostro concorso per fare il Predil, e lo eseguisce a sue spese.

Veniamo ora alla questione della distanza.

Nessuno potrà obiettare che da Udine a Tarvis per la strada della Pontebba non ci siano otto chilometri di più di percorrenza in confronto della strada da Udine a Tarvis per Cividale, Caporetto e il Predil. È vero che i 110 metri circa (che l'onorevole Bucchia dice 161) di maggiore elevazione nel passaggio del Predil al confronto di quello della Pontebba esigono uno spreco di forza motrice il quale può equivalere a 15 chilometri circa di percorso orizzontale; ma questo sforzo effettivamente dal commercio non si paga, perchè, quando le pendenze superano il 15 per mille, la tariffa è più alta, ma è la stessa sia che la pendenza sia del 20 o del 25 per mille. La stessa è la tariffa sulla salita succitata dei Giovi, come su quella della Porretta, che non supera il 25 per mille.

Il commercio paga in ragione di chilometri di percorrenza longitudinale, e quindi pagherà meno per la strada del Predil di quello che pagherà per quella della Pontebba.

Ma, signori, dove la prevalenza del Predil risulta più evidente ancora sulla Pontebba è nella possibilità di abbreviare la distanza verso l'Ungheria di circa 60 chilometri. Diffatti ora in Austria si studia e si eseguirà certamente allo scopo suddetto una linea così detta dell'Idria. Questa linea costituirebbe, direi quasi, la continuazione della linea da Udine a Caporetto. E bisogna notare che i nostri rapporti commerciali coll'Ungheria sono estesissimi, anzi, da quanto mi venne assicurato da uno degli intelligenti impiegati dell'Alta Italia, sono più grandi di quelli che abbiamo colla Germania orientale.

Se l'Austria pertanto eseguisce la ferrovia del Predil, e che noi per conseguenza costruiamo il tronco da Udine a Caporetto abbrevieremo contemporaneamente la via per Villacco ed approfitteremo di questa nuova strada che dovrà farsi per l'Idria. Che se l'Italia costruisse invece quella della Pontebba, dovrebbe poi all'altro scopo suaccennato eseguire anche quella Udine-Caporetto egualmente.

Ho trovato poi anche in un opuscolo stampato dal consorzio delle strade illiriche un'asserzione che non so se sia vera, vale a dire che il Governo italiano ha promesso di fare questa linea. Ecco cosa sta in esso scritto: « La lunghezza di questa linea da Cilli oltre Bischof-Laak e Santa Lucia fino agli anzidetti confini dell'impero importa miglia 26 90 (sono miglia tedesche) ed è unita al tratto di completamento sino ad Udine, situato sul territorio del regno d'Italia lungo miglia 3, 80, la cui esecuzione è stata già promessa da quel Governo, ecc. »

Io non so se il Governo italiano abbia fatto quella promessa, e poco importa il saperlo; quello che è certo si è che, promesso o no, quel giorno in cui l'Austria avrà costruita la strada dell'Idria, noi dovremo certamente dare mano alla strada di Caporetto per approfittare del grande vantaggio sopra citato.

Dunque sotto il rapporto delle distanze la strada del Predil soddisfa meglio ai nostri interessi di quello che vi soddisfi quella della Pontebba.

Ci sarebbe anche da esaminare la questione sotto il rapporto politico. Ma questo è un terreno scabroso nel quale io non mi azzardo di muovere i passi. Dirò soltanto a questo riguardo che, eseguita la strada della Pontebba, saremo costretti forse ad eseguire anche il tronco Udine-Monfalcone a vantaggio di Trieste.

Passo ora addirittura all'ultimo confronto che è quello preso dal lato finanziario, ed è brevissimo. Da una parte cosa abbiamo, o signori? Il Predil fatto a spese dell'Austria (la quale non ha domandato il nostro concorso) ed al quale ci colleghiamo con il breve e pochissimo dispendioso tronco Udine-Caporetto.

E dall'altra?

Vi è proposta la concessione della porzione di un tronco (prego bene i colleghi a stare attenti a questa circostanza che è molto grave), d'una porzione della strada della Pontebba, la quale importa già una garanzia annua di 1,400,000 lire di prodotto netto, che sarebbero molto meglio spese altrove anche nel Veneto; poi avremo un giorno da provvedere alla prosecuzione di questa linea coll'esecuzione del tronco Pontebba-Tarvis, giacchè l'Austria (come ho accennato), quando saremo impegnati già nella spesa del tronco Udine-Pontebba, ci dirà probabilmente: fatevela, e ci toccherà andare innanzi. E notate bene che questa è la parte più difficile.

Poi avrete il tronco Udine-Palmanova-Monfalcone, e poi ancora il tronco Udine-Caporetto, il quale, quando l'Austria costruisse la linea del Predil, servirebbe esso solo, come dimostrai, per tutti i nostri scopi.

Io non so se avrò convinto alcuno di voi, signori, della preferenza che ha il Predil sulla Pontebba, giacchè è quasi impossibile con un solo discorso di persuadere chiunque (massime se ha delle idee preconcepite)

a passare con armi e bagaglio nel campo avversario. Per questo si richiede del tempo. Spero però di avervi almeno convinti tutti che le ragioni di quelli che sostengono il Predil sono molto forti, molto potenti, e che ora commettiamo un errore provvedendo all'esecuzione di una *sola parte* della strada della Pontebba. E quest'errore risulta anche da quella stessa lettera che vi ho letta del ministro Cantelli. Il Ministero Menabrea aveva il torto, per me, e lo dissi al Menabrea, come lo dissi allo stesso Cantelli, di essere pontebbano anch'esso.

Una voce al centro. Lo è anche Rattazzi.

BREDA. Mi s'interrompe dicendo che anche l'onorevole Rattazzi è pontebbano; ma potrebbe essere pontebbano fino ad un certo punto, ma non fino a quello dell'onorevole Devincenzi; vi è una differenza... (*Il ministro Devincenzi ride*) Aspetti un momento, onorevole ministro, e vedrà che tra lei ed il Ministero Menabrea vi è ancora una differenza a di lei danno.

DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici. Vediamo.

BREDA. Veda pure. Ecco la chiusa della lettera dell'onorevole Cantelli:

« Intanto stimo bene di aggiungere che il Ministero, disposto, quando una società seria si presenti per l'attuazione dell'intera linea Villacco-Pontebba-Udine » (notate bene, *intera*; e non contento ancora aggiunge), « si per la parte cadente sul territorio italiano che per quella posta sul territorio austriaco, a prendere in considerazione la domanda ed a presentarla alla sanzione legislativa, proponendo il concorso del Governo *in una parte del sussidio richiesto*, non trova difficoltà dall'assicurare alla società che avrebbe la concessione di detta linea la preferenza per la prosecuzione al mare in tutto quanto dipende dalle facoltà del Governo. »

Veda la Camera se non c'è una differenza, e quale! fra le idee che aveva il Ministero Menabrea e le idee che ha il Ministero attuale, che è il Ministero delle economie. Gli onorevoli Sella e Devincenzi ci propongono di eseguire *una parte sola della strada, e questa a totali spese dell'Italia*, mentre il Ministero Menabrea diceva: *io voglio che si faccia tutta l'intera linea e voglio concorrere in una parte sola del sussidio necessario per eseguirla.*

Avrei ora una piccola osservazione da aggiungere, la quale veramente non ha importanza alcuna per il Parlamento, ma l'ha per me.

Nel Veneto, o signori, gl'interessi locali sono forse anche troppo posposti agli interessi nazionali. Taluni pretendono qui invece e dicono che nel Veneto tutti sono per la Pontebba, e che non ci sono Predilisti perchè si vuole una strada veneta. Ebbene, questo non è vero. Ed io e qualche altro collega ne siamo una prova. Ma non siamo soli. Il municipio di Venezia ha nominato nel 1868 una Commissione composta di egregi e competentissimi cittadini, la quale ha emesso un

parere tutt'altro che favorevole alla Pontebba. Molti consiglieri provinciali e comunali di Venezia sono contrari a questa ferrovia. Il Consiglio provinciale di Padova, interpellato dal ministro Mordini sul concorso che presterebbe alla Pontebba, ha negato non solo il concorso pecuniario, ma anche il concorso morale. *anche il concorso morale*, intendete? Eppure Padova non è nè delle ultime nè delle meno colte città d'Italia.

Voi vedete che, se qui sono in buona compagnia, ma piccola; fuori sono in buona compagnia egualmente, ma più grossa. Ed il relatore della proposta che ha negato il concorso morale della provincia di Padova è stato un nostro collega, un deputato.

Dunque, signori, io voterò contro al presente progetto di legge. Questa è la naturale conclusione del mio discorso. Per altro, approvato l'articolo 1, proporrò l'aggiunta di un secondo articolo per rimediare in parte a quello che io credo un errore. E questo secondo articolo sarebbe così concepito:

« Questa concessione non avrà però il suo pieno effetto finchè il Governo del Re non avrà stipulato un accordo col Governo austriaco per il quale questo provveda all'esecuzione del tronco Pontebba-Tarvis. »

Io, o signori, ho adempiuto un dovere penoso prendendo la parola oggi su questo argomento.

Ne compio adesso uno piacevole ringraziandovi dell'avermi così cortesemente ascoltato. (*Alcune voci presso l'oratore: Bene!*)

PECILE. Facendo ragione alla giusta impazienza della Camera di terminare i suoi lavori, anzichè entrare nella questione generale, mi limiterò a ribattere nel più succinto modo l'obbiezione principale al progetto di legge fatta dall'onorevole Breda, ritenendo nel rimanente che la Camera conosca abbastanza la questione della ferrovia pontebbana dalle pubblicazioni che ebbero luogo e dalla discussione in Comitato.

L'onorevole Breda non vorrebbe la Pontebba, vorrebbe invece il Predil colla congiunzione Udine-Caporetto.

L'onorevole Breda ha incominciato dal dire come fin dal 1867 egli, parlando ai suoi elettori, avesse manifestata la sua propensione per la scelta del tronco Udine-Caporetto, in confronto della ferrovia della Pontebba, che, secondo lui, importerebbe sacrifici assai più rilevanti da parte dello Stato. L'onorevole Breda non disconosce certamente il bisogno che ha l'Italia di aprire ai suoi commerci un valico alpino dalla parte d'Oriente. L'avvenire del commercio italiano sta precisamente da quella parte, ed io non apro bocca per ripetere gli argomenti luminosissimi che vennero svolti in passato nel nostro Parlamento, e che condussero l'Italia ad adottare il principio di aprire al grande commercio i suoi valichi alpini, argomenti che sarebbero applicabili tutti al valico della Pontebba.

Ora l'onorevole Breda, il quale non nega certo l'im-

portanza di questa congiunzione, non s'accorge che sono passati cinque anni, e di qui a cinque o dieci anni egli verrebbe ancora probabilmente a dirci che aspettassimo a vedere quello che fa l'Austria per provvedere ai nostri interessi.

Fortunatamente l'onorevole Breda ha approvato e lodato la convenzione che il Governo ha stipulato colla Banca; e in tale argomento la sua autorità è tale che dispensa dal dimostrare i pregi della convenzione che venne stipulata dal Governo; e con ciò egli ha contraddetto all'ultima parte del suo discorso, nella quale ha censurato il modo della convenzione stipulata dal Governo per la ferrovia pontebbana.

L'onorevole Breda si preoccupa dell'utilità che possa derivare dalla ferrovia a Trieste. In verità non si saprebbe immaginare una strada ferrata internazionale che non fosse utile ad una nazione soltanto. Io mi compisccio di osservare il movimento che avviene in Austria in questo momento, dove molte Camere di commercio, le quali preferiscono i buoni rapporti coll'Italia e il libero commercio, alle teorie del monopolio, una dopo l'altra, fanno adesione alla linea Laak rivale del Predil, la quale suppone, come correlativo, la ferrovia della Pontebba.

Se voi prendete i giornali di Trieste d'oggi, troverete una filza di nomi di rappresentanze commerciali e municipali dell'Austria che fanno adesione alla ferrovia Laak, e la linea del Predil perde ogni giorno terreno.

L'onorevole Breda si preoccupa del vantaggio che avrebbe Trieste dalla Pontebba nel commercio di transito, in confronto di altri porti italiani, relativamente al Brennero, non tenendo conto dell'avvicinamento che otteniamo noi verso Praga e Vienna, e senza considerare che Trieste può in ogni caso ottenere gli stessi vantaggi, anzi maggiori, secondo l'onorevole Breda, costruendo la linea del Predil.

Ora, se noi non facessimo la pontebbana, non per ciò impediremmo all'Austria di ottenere pel Predil questi ravvicinamenti.

Lasci adunque che facciamo la pontebbana per l'utile nostro, sul nostro territorio, e tanto meglio se la nostra linea sarà adoperata anche da Trieste, perchè così Trieste concorrerà ad aumentarne il reddito, a scemare la garanzia, e forse a ridurla a nulla.

Lascierò che risponda l'onorevole relatore sulle ragioni per le quali la Giunta non ha creduto opportuno d'interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri o di fare uffici presso di lui perchè si premettessero delle pratiche presso il Governo austriaco.

L'onorevole Breda sa meglio di me che in Austria ferve viva la lotta fra Laakisti e Predilisti. A che pro fare degli uffici in oggi? Il modo più pratico è quello di fare intanto la parte che tocca a noi, fidando sul patto contenuto nel protocollo finale del trattato di commercio coll'Austria che ci assicura in ogni caso la con-

tinuazione, e sulle buone disposizioni che si manifestano a nostro riguardo di là delle Alpi. Il commercio austriaco spregiudicato, che non ha legami colla *Sudbahn*, dalla quale quasi esclusivamente partono le opposizioni alla ferrovia pontebbana, si è manifestato contrario al Predil e favorevole alla linea Laak ed alla linea della Pontebba.

L'onorevole Breda ha accennato agli scopi per i quali si vorrebbe costruire la linea del Predil. Egli però ha taciuto quelli che sono i più importanti e che hanno maggiore riferimento a noi.

Io glieli ricorderò, non già togliendoli dagli opuscoli, ma dai progetti di legge che furono presentati al *Reichsrath*. Ecco come si esprimeva molto ingenuamente la Commissione incaricata di riferire al *Reichsrath* sul progetto della ferrovia per la valle dell'Isonzo nel 1870:

« Colla costruzione della linea del Predil si rende possibile di richiamare interamente sulle ferrovie austriache il commercio del Brennero al mare Adriatico, che attualmente si dirige per Verona, verso il porto di Venezia; di restituire alle ferrovie austriache ed ai porti austriaci dell'Adriatico il commercio dell'Europa centrale e della valle superiore del Reno; di avviare un'efficace concorrenza del porto di Trieste col porto di Venezia, e gareggiare con successo colla linea commerciale per Brindisi ad Alessandria, ed attirare il commercio dell'Europa colle Indie orientali dalla costa occidentale alla costa orientale dell'Adriatico. »

Questi scopi sono all'incirca ripetuti nel progetto di legge del Ministero che sta oggi innanzi al *Reichsrath* di Vienna.

In esso si dice chiaramente che, « ove in luogo della ferrovia del Predil, venisse costrutta la linea Trieste-Laak, i bisogni di comunicazione dell'interno coll'Italia dovrebbero rendere presto o tardi necessaria la costruzione di una ferrovia conducente da Tarvis per la Pontebba all'alta Italia, la cui costruzione è assicurata dal trattato di commercio del 23 aprile 1867, e in tal modo la congiunzione della rete ferroviaria dell'interno dell'Austria, mediante una linea conducente traverso il territorio estero sulle coste del mare, verrebbe tolta alla sfera d'azione dello Stato austriaco e attivata mediante una linea che sboccherebbe in un porto estero concorrente. »

Non vi ha bisogno di dimostrare come questa eventualità recherebbe i più gravi danni agli interessi del commercio e della navigazione austriaca.

E poco innanzi sta scritto: « Per la scelta della linea del Predil, molto più dell'economia ferroviaria e dei riguardi d'esercizio, parlano poi motivi politici-commerciali. »

Ho qui molti documenti predilisti, i quali sono tutti improntati da sentimenti di rivalità e dove predomina il pensiero di costruire una ferrovia che serva a fare in modo che il nostro commercio da quella parte sia

monopolizzato dalle ferrovie austriache e dal porto di Trieste.

Ma, dice l'onorevole Breda, se si fa il Predil che cosa varrà poi la Pontebba? La Pontebba è strada nostra e servirà sempre pel commercio nostro, onorevole Breda, e varrebbe per noi moltissimo, anche qualora si costruisse la linea del Predil.

Abbiamo innanzitutto il vantaggio che la Pontebba si fa in molto minor tempo; in secondo luogo essendo questa ferrovia sul nostro territorio, saremo padroni noi delle nostre tariffe e del nostro commercio: in terzo luogo il Predil, che, secondo me, non venne mai messo innanzi seriamente, ma soltanto per impedire che si facesse la Pontebba, sarebbe in ogni caso una strada, checchè ne dica l'onorevole Breda, talmente difficile, talmente disastrosa, talmente soggetta alle frane ed alle nevi (e glielo proverò con un documento a cui certamente egli dovrà prestar fede) che la Pontebba non avrebbe a temerne la concorrenza. Sarebbe una fatalità l'assoggettare il nostro commercio da quella parte a passare per le valli della Schiltza e dell'Isonzo superando una pendenza inutile, tunnel e gallerie senza fine, come fu una fatalità pel commercio austriaco la ferrovia di Segrado per toccare Gorizia, e la ferrovia del Sömmering per evitare il territorio ungherese.

Quanto alle nevi, di cui ho parlato, mi limito a leggergli poche righe dell'ultimo rapporto dell'imperiale e regia ispezione generale tecnica di Vienna incaricata di riferire sul progetto del Predil. C'è un capitolo apposito: *Lavine, nevi ed acque grasse* dove si incomincia con queste parole: « Tenuto conto delle notorie regolari lavine, specialmente fra Raibl e Predil dove la traccia venne condotta per via coperta e parte per galleria ecc. » e più innanzi si dice: « contro le nevi si provvide col condurre la traccia da Tarvis a Gorizia, attesa la sua posizione in valli strette, sotto terra mediante il maggior numero possibile di tunnels. »

È un fatto, che con tutte le prospettive messe innanzi dai Predilisti, di fare in modo che questa strada porti tutto il commercio dell'est e nord-est dell'Europa al porto di Trieste; lo stesso commercio austriaco sembra non desiderare questa ferrovia, quando possa averne un'altra migliore per arrivare al mare.

Della parte strategica io non voglio parlare. Credo sia meglio lasciar da parte questa questione, trattandosi di una ferrovia che è essenzialmente commerciale. L'onorevole Breda ha toccato di volo come in tutti i casi la linea pontebbana sarebbe più strategica se abbandonasse Udine; e sarà anche vero. Ma il presentare oggi questa idea non può essere considerato che come un mezzo d'impedire che la Pontebba si faccia.

Nelle concessioni, nei trattati si ha avuto sempre in mira la strada Pontebba-Udine. Tutti i progetti vennero fatti per questa linea. Se noi oggi alterassimo questa base, se proponessimo una traccia che dovesse servire soltanto per Venezia, perderemmo il concorso

nel reddito che darà Trieste, dovremmo rinunciare alla lusinga ben fondata che l'Austria costruisca il suo tronco Tarvis-Pontebba, e forse l'Austria metterebbe difficoltà anche per combinare la prosecuzione.

Evidentemente, quando per una linea sono fatti gli studi, il progetto, quando si è già stipulata una convenzione e si discute il relativo progetto di legge, venire innanzi con un progetto diverso corrisponde a respingere la legge.

Anni sono io aveva pregato l'onorevole Breda di venir a visitare le gole del Predil; se mi avesse compiaciuto, non si avrebbe certo fatto campione di quella linea.

L'onorevole Breda ha detto, fra le altre cose, che da Udine a Tarvis per la Pontebba vi sono otto chilometri più che da Udine-Tarvis per il Predil.

Mi permetto di dire che questo non è vero; non c'è che un chilometro di maggiore distanza effettiva.

Ma, di contro a questa inconcludente differenza, c'è una differenza virtuale rilevantissima a danno della linea prediliana. Anche nel progetto di legge presentato al Reichsrath di Vienna le sette leghe, o cinquantun chilometri da Tarvis a Caporetto sono considerati, attesa la pendenza e le difficoltà, a doppio valore virtuale. Non è vero che questo non conti niente; questo conta moltissimo, e le maggiori spese che domanda una strada in forte ascesa e difficile, il commercio le paga più o meno in tariffa.

Praticamente l'onorevole Breda lo sa meglio di me; la distanza non si misura soltanto dalla lunghezza effettiva, ma ben più dall'elevatezza dei noli e dal tempo che s'impiega, lasciando pur da parte i pericoli e le interruzioni che sono il peggiore dei difetti di una ferrovia quando sono frequenti.

Questa maggiore distanza virtuale, che rimarrebbe di cinquanta chilometri, assicura da sola la pontebbana da ogni timore di diventare una strada secondaria, una semplice strada di provincia.

Quanto alla preminenza della linea Caporetto, perchè si congiungerebbe un giorno colle strade illiriche, osservo che questa è una eventualità molto lontana. Finora il progetto di una strada ferrata, per attraversare la valle dell'Idria, è allo stadio di una domanda di concessione di studi. Prima che gli studi siano compiuti, approvati ed eseguiti passeranno anni ed anni, ed intanto anche le nostre ferrovie avranno preso un tale sviluppo che non sarà difficile si faccia la strada che l'onorevole preopinante desidera.

Del resto, per incidenza, mi permetto di osservargli che anche nell'opuscolo al quale egli ha accennato, la ferrovia del Predil è considerata pressochè fra le impossibili. Tale la dichiararono più volte distinti ingegneri austriaci e quelli che pur dovettero eseguire il progetto, non poterono far di meglio, per difendersi dalle lavine e dalle nevi, che d'immaginare una via per buona parte sotterranea.

Viste le difficoltà e i pericoli che si concentrano in questo breve tronco di 51 chilometri da Tarvis a Caporetto, sarebbe anzi da augurarsi che l'Austria, qualora volesse proprio costruire una strada di concorrenza a noi, facesse proprio questa. Noi ci troveremmo nel fortunato caso di colui, che a braccia sciolte combatte con un uomo che ha le mani e i piedi legati.

Vista la difficoltà di questa strada, vista la sua maggiore lunghezza virtuale, dico che l'Italia non deve punto preoccuparsene. Se l'Austria vuole costruirla, se la costruisca; purchè l'Italia abbia la Pontebba che è la strada che soddisfa a tutti i suoi interessi.

Mi limito a questo; lascio il campo ad altri deputati che si sono iscritti in favore. Rinuncio a fare una discussione sopra un argomento che credo sia conosciuto da tutti i miei onorevoli colleghi, e per giudicare del quale basta avere sott'occhio una tabella delle distanze ed una buona carta geografica.

PRESIDENTE. Il deputato Gabelli ha facoltà di parlare.

GABELLI. Non ho bisogno di promettere alla Camera che parlerò poco; lo sa già che amo camminare a grande velocità. Debbo raccomandarmi alla benevolenza della Camera, perchè andando a grande velocità gli sviamenti sono assai facili e pericolosi.

Quegli fra i membri della Commissione, che si è opposto all'adozione del progetto, sono appunto io. Ho udito delle ragioni molte e in Comitato e nella Commissione e qui in favore della Pontebba, tuttavia non ho potuto persuadermi.

L'onorevole Pecile è convinto che la strada serva agli interessi di Trieste, ma la vuole perchè la strada toglie il monopolio del commercio a Trieste. La vota adunque per tutte e due le ragioni, perchè serve, e perchè non serve a Trieste.

L'onorevole Pecile ha dimostrato sino all'evidenza che all'Austria interessa molto il Predil, ma crede che debba l'Italia costruire la Pontebba perchè già l'Austria non farà il Predil.

Io credo che qualche interesse si favorisca facendo la strada della Pontebba, ma che dei grandi interessi nazionali si colleghino a questa strada io non posso vederlo.

Si è parlato nella relazione fin del commercio indo-europeo. Da Trieste per Pontebba a Villacco si avranno 56 chilometri meno che da Venezia a Villacco; le merci che andranno dalle Indie in Germania dovranno passare da Trieste piuttosto che da Venezia, quando debbano arrivare a Villacco. Essendo da Trieste a Villacco la via 56 chilometri più corta che da Venezia a Villacco, perchè il commercio indo-europeo o qualunque altro dal mare dovrà passare per Venezia piuttosto che per Trieste? Del resto volete davvero combattere il monopolio di Trieste, volete servire agli interessi di Venezia? Ebbene accorciate allora quanto più sia possibile la distanza da Venezia a Villacco e fate una strada che non serva agli interessi di Trieste.

Se partendo da Genova, la strada invece di andare ad Udine la si conduce, come accennava l'onorevole Breda, a Casarsa a Pordenone, o meglio forse a Sacile, si risparmierebbero 18 o 20 chilometri di strada fra i punti estremi.

Questi 18 o 20 chilometri di strada risparmiati non saranno certamente gran cosa, non potranno ridurci ad avere fra Venezia e Villacco distanze minori che fra Trieste e Villacco, ma in qualunque modo avremo di un tanto avvantaggiata la nostra condizione.

L'onorevole Pecile ci dice: esiste un trattato col' Austria perchè si passi per Udine.

A dire la verità questi trattati che ora esistono, ora non esistono, e che servono per giustificare il passaggio per Udine, non servono per determinare che l'Austria sostenga le spese della parte che sta sul suo territorio; sono trattati per lo meno assai incompleti, e cui mi pare pericoloso di riportarsi. Se c'è bisogno di accordi per determinare le condizioni in cui l'Austria farà il suo tratto, profittiamone per determinare anche l'andamento del tratto che viene compiuto nel territorio italiano, se di tanto siavi bisogno per condurre la strada a Sacile in luogo che ad Udine.

Si è parlato della spesa per costruire la strada della Pontebba, e della spesa per costruire la strada per Caporetto. Io credo che si sia esagerato da tutte due le parti; ma poichè l'onorevole Pecile diede lettura di alcune condizioni in cui trovavasi la regione del Predil, io credo di poter leggere una piccola parte di alcune note ufficiali dell'ingegnere in capo della provincia di Udine, signor Duodo, relative ai danni avvenuti sulla strada nazionale della Pontebba nel 1851.

« Tutti i manufatti della via pontebbana rimasero distrutti, o quasi; 25 ponti, taluni dei quali a più archi in pietra con 12 ed anche 16 metri di luce, furono sepolti da enormi valanghe di ghiaia... Molte case furono abbattute, e queste a Pontebba medesima. Un ponte disparve; un altro fu guasto; la via pontebbana (è questa la conclusione) è interrotta in trenta luoghi da ingombri franati, squarciata in quaranta; rimase per due mesi impedita ai rotabili. »

Se dunque c'è del male da una parte, non è certo tutto bene neanche dall'altra.

Ad ogni modo, io mi appello all'onorevole Bucchia, il quale ammise già che la strada per Caporetto, costerebbe dieci milioni meno di quanto costerà la strada della Pontebba. Non so se la strada della Pontebba potrà farsi coi 21 milioni che ci dice la relazione ministeriale. Pur troppo una triste esperienza ci ha insegnato, in Italia, a fidarci solo sino ad un certo segno dei progetti e delle previsioni. Noi abbiamo visto (vado cercando le parole, perchè tocco una questione delicata assai, rispetto alla compagnia che ha conchiuso col Governo), ma, ciò non ostante, non posso non dire che molte volte abbiamo visto che i contratti sono stati meno seri di quanto si sarebbe potuto desiderare.

C'è un'altra questione. Farà l'esercizio la società che ha avuto la concessione? Pare di no, poichè all'articolo 8 è convenuto:

« La ferrovia dovrà essere esercitata a tutte spese della società concessionaria, salvo a questa di accordarsi con altra società beneviva al regio Governo italiano, che ne intraprenda l'esercizio per un corrispettivo, ecc. »

Pare adunque che la società che ha convenuto per la costruzione non farà l'esercizio, il quale sarà assunto adunque o dalla società l'*Alta Italia* o dalla *Rodolfiana*. Se l'assumerà l'*Alta Italia*, combatterà la *Rodolfiana* a Villacco, per non far danno alla *Sudbahn*; se l'assumerà la *Rodolfiana*, troverà che a Udine si farà ogni cosa per combatterne i movimenti.

L'onorevole Breda ha già dimostrato i vantaggi che possono ottenersi approfittando della costruzione che sarà fatta dall'Austria del Predil, ed io non torno sulla questione. L'onorevole Pecile dice invece che dobbiamo fare la pontebbana perchè la costruzione della linea del Predil durerebbe forse due anni di più. Io non credo [che a sì piccolo interesse di tempo dobbiamo sacrificare la somma di 10 milioni. Purtroppo siamo nella necessità di studiare molto le economie. Pare che l'onorevole ministro per le finanze insista molto sulle economie, ma qualche volta poi allarghi la mano quando si tratta di costruzione di strade. Egli ci disse di considerare i lavori pubblici tutti indistintamente come opere produttive; io mi permetto di dubitare che molte delle nostre strade ferrate siano produttive di altro che di una spesa annua per poterle mantenere in esercizio.

Delle questioni molto gravi, e che ci costeranno molto, abbiamo oggi sotto mano da risolvere.

Oramai conosciamo lo stato della società delle ferrovie romane; sappiamo che, in qualunque modo la questione sia risolta, esigerà gravi sacrifici. Le ferrovie romane costituiscono il nucleo principale delle ferrovie italiane; dobbiamo noi costruirne delle altre prima di avere organizzate quelle che abbiamo, e che sono le più interessanti? Noi abbiamo fatte alle popolazioni molte promesse; alcune le abbiamo adempiute, altre no. Ma di giorno in giorno veniamo presentando progetti di nuove costruzioni; dimenticando quasi le promesse fatte, mettiamo avanti dei progetti da eseguirsi quasi per urgenza, e che passano avanti a linee decretate già da cinque o sei anni.

Io credo che non sia giusto.

Io avversario forse della costruzione di molte linee che non avrei assolutamente votato, oggi dichiaro che mi sarebbe stato impossibile di votare alcuna nuova costruzione di ferrovie, finchè non fossero riordinate le linee che abbiamo.

La ferrovia della Pontebba interessa precisamente la mia provincia.

Abbiamo spesso sentito, fuori di quest'aula, fare il

rimprovero che qui abbiano molto peso gl'interessi del proprio campanile, della propria regione. Sarà una accusa ingiusta, ma certamente è stata assai spesso ripetuta; io sono assai tenuto alla mia buona sorte che mi abbia dato occasione di fare quello che indubitatamente avrebbe fatto qualunque altro dei miei colleghi, cioè di dimostrare, combattendo in nome degli interessi generali, cosa che interessa la mia provincia, chè qui si fanno unicamente gli affari d'Italia.

PRESIDENTE. L'onorevole Valussi ha facoltà di parlare.

VALUSSI. Io dirò pochissime parole, e non entrerò certo nelle ragioni tecniche, sapendo che vi sono persone molto più competenti di me in quest'aula. Prenderò piuttosto le mosse dalle ultime parole dette dall'onorevole nostro collega Gabelli.

Egli ha detto che qui si trattano gli interessi d'Italia; ed è appunto per questo che da quest'aula io vi chiamo a considerare principalissimamente gl'interessi d'Italia. Io vi chiamo a considerare quello che faceva un tempo Roma antica, quello che faceva dopo di lei Venezia. Entrambe queste sapienti città, questi sapienti Stati, cercavano di rafforzare, verso il confine nord-orientale della penisola, gli elementi di resistenza a tutto ciò che era di fuori. Roma vi mandava numerose colonie, e lasciò talmente l'impronta di sè, che si può dire la vi si trovi ancora. Roma, oltre a ciò, coronava di forti le vette delle Alpi Giulie, creava emporii e faceva baluardi all'Italia. Venezia da parte sua, dopo che ebbe perduta, per l'iniquo trattato di Cambray, Gradisca sull'Isonzo, al di qua del quale si protrae tuttora un gran tratto lo straniero confine, Venezia credè Palma, e disse che erigeva quella fortezza a difesa dell'Italia e della fede; per replicare precisamente le parole della medaglia messa nella fondazione di Palma.

Ma io non vi dico di fortificare, perchè sono questioni, le quali sono affatto fuori della mia competenza; però io ho osservato da molto tempo, anche perchè ho vissuto molto tempo a Trieste ed ho studiato tutto quello che è stato detto e fatto da quei nostri vicini, ora e prima d'ora, io ho osservato, e mi sono persuaso, che la resistenza di una nazionalità alle altre nazionalità vicine, è in ragione della sua attività economica e della sua civiltà espansiva.

Ora quando noi vediamo là i Tedeschi resi sempre più potenti ed attivi; vediamo là gli Slavi giovani, arditi, ad onta che sieno ancora pochi e divisi, spiegare la loro attività fino nelle nostre provincie; quando li vediamo adoperare una straordinaria attività per farsi forti anche al di là di quelli che sarebbero i loro naturali confini; quando essi vi dicono, e ve lo dimostrano tutti i giorni, che per loro sono da farsi tutte le strade che conducono nei loro porti, e non solo a Trieste, che si può anche dire porto nostro, giacchè il commercio che coi bastimenti italiani va a Trieste

è principalmente commercio italiano; quando vediamo che non soltanto a Trieste, ma a Fiume, a Zara e Spalatro pensano di venire con strade ferrate ad impadronirsi possibilmente di tutto il movimento dell'Adriatico, che si chiamava golfo di Venezia, dobbiamo dire: che cosa opponete voi a questa grande attività la quale fa sì che i centri d'attrazione per i nostri paesi sieno al di là del nostro confine, mentre non abbiamo veri centri d'attrazione sopra i paesi che stanno al di là? Io vi domando: che cosa fate, che cosa avete fatto finora?

Io sono costretto a dirvi che finora non solamente non si è fatto nulla, ma, meno rarissime volte, dagli uomini che pure si occupano degl'interessi della nazione non si è, per così dire, nemmeno riconosciuta la posizione.

Ora io sono convinto che gioverà moltissimo questo primo impulso dato colla costruzione di questa strada, che infine non è altro che una strada la quale segue le antichissime strade commerciali, una strada che ora, anche senza essere una strada ferrata, fa una specie di concorrenza alle strade ferrate stesse, portando l'olio del Mezzogiorno, il riso del Piemonte il vino e la canape dell'Emilia ai consumatori al di là delle Alpi, portando da oclà i legnami che si adoprano in Roma ed in tutti quanti i paesi d'Italia col mezzo di carri. Quando vedo ciò, io dico, prima di tutto, che questa è la strada la più naturale, perchè la natura non inganna; il commercio segue le vie migliori. Di più posso aggiungere che questa strada è anche favorevole pel commercio internazionale, poichè essa è stata precisamente meditata in quei paesi dell'Austria i più occidentali, i quali avevano sempre avuto maggior bisogno di conservare ed estendere il loro commercio coll'Italia.

Ma, oltre a questo, certamente vi sarà ancora qualche altro genere di movimento. Io non mi faccio delle illusioni sopra le grandi linee mondiali, ma però, quando vedo che questa sarà sempre una linea molto breve, la più breve per condurre i prodotti italiani presso un gran numero di consumatori, allora io devo dire che sarà anche vantaggiosa sotto questo aspetto.

Io diceva che ho la convinzione che voi dovete dare a quel paese un impulso tale che, dopo ricevutolo, dopo fatti i primi chilometri di strada ferrata, voi possiate dire: qui c'è della gente robusta, intelligente, laboriosa, la quale saprà trarre profitto da questo impulso, saprà trarre profitto da tutti quelli che andranno a visitare quei paesi, saprà fare le sue irrigazioni, saprà introdurre qualche genere d'industria.

Dippiù, o signori, un paese, il quale quest'anno avrà forse 30,000 dei suoi abitanti a lavorare nella valle del Danubio, potrà anche fornirvi molti i quali siano mediatori, per così dire, del commercio tra l'Italia e quei paesi; potrà darvi della gente che accresca l'attività ai confini, e faccia del nostro paese un centro di

attrazione verso i vicini, e invece che il nostro abbia da subire l'attrazione altrui.

Per conseguenza io non vi dico altro se non che voi dovete fare, e fare presto, fare subito; quanto più presto farete, tanto più farete bene.

VOLLARO. Signori, quand'io domandai che quest'oggi la discussione della Pontebba, lasciando il numero 1 segnato all'ordine del giorno, si rimandasse dopo la discussione del bilancio dei lavori pubblici, e che ciò, io lo consigliava sotto forma di convenienza verso l'altro ramo del Parlamento, il quale attende da noi che completati i bilanci, possiamo metterlo in grado di anch'esso votarli, insorse l'inesorabile regolamento che spesso strozza la ragione. Allora io ho dovuto iscrivermi contro questa legge.

Io, come antico amico dei Veneti, come ufficiale dell'armata veneta, io debbo fare una protesta. Se oggi mi sentono prendere la parola per oppormi ad una spesa che importa un nuovo onere allo Stato, per una parte dilettezzissima d'Italia, per la quale io spesi le mie deboli forze, è in ragione di quella legge distributiva in Italia, che tutti essendo eguali davanti le imposte, tutti dobbiamo essere del pari eguali davanti ai benefizi. (*Movimento al centro*)

Mi duole, signori, dovervi leggere le parole che l'onorevole ministro delle finanze, non ha guari, pronunciava in Senato, quando la Giunta sulle petizioni gli proponeva il rinvio di una di esse, che raccomandava al Governo l'esecuzione di un ordine del giorno votato nel 1870, a proposito della legge sul riordinamento generale delle strade ferrate, relativamente ad Eboli-Reggio, nel quale ordine del giorno, la Commissione esponeva desiderii, consigli ed istruzioni a coloro che esercitano per la Camera, gli affari pubblici.

Ecco l'ordine del giorno:

« A complemento della rete Calabro-Sicula, la Camera invita il Governo a studiare ed a provvedere a tempo opportuno per la costruzione delle linee Siracusa-Licata ed Eboli-Reggio sul versante Tirreno. »

Il ministro delle finanze allora prendendo la parola si esprimeva in questo senso:

« Non negherò che le nostre condizioni finanziarie dal 1870 fino ad oggi abbiano migliorato. Io però persisto nel credere che non è ancora giunto il momento d'intraprendere l'esecuzione di una terza linea (verrà poi all'esecuzione di questa terza linea, quando è noto che non ce n'è che una) oltre le due che abbiamo, di cui una longitudinale già compiuta lungo l'Adriatico, (come se fosse nel mezzogiorno,) l'altra che si sta facendo da Eboli-Potenza che va al Basento ed a Reggio.

« La domanda che si fa, nasce da un desiderio plausibilissimo, quello cioè di una linea Tirrena, ma, ripeto, non siamo evidentemente in condizioni finanziarie da imprendere la costruzione, tanto più che i proventi di quelle già costrutte sono ben lungi dall'essere tali da spingerci per questa via.

« Quindi se l'invio della petizione al Ministero è a titolo di studio, va benissimo; non è mai male andare via via studiando onde tenerci pronti. Ma il mio collega ed io dobbiamo dichiarare che, nelle nostre previsioni pel quinquennio, approvate dal Parlamento, in occasione degli ultimi provvedimenti finanziari, non abbiamo tenuto conto alcuno di un'opera di questa mole.

« Se adunque la nostra adesione non significa promessa (poiché non bisogna lasciare sperare ciò che non si può mantenere); se, come dichiarò lo stesso relatore, non si ha da prendere il rinvio in altro senso che in quello di studio, senza alcun impegno (poiché anche l'ordine del giorno approvato dalla Camera lascia il Governo giudice della opportunità), premesse le fatte dichiarazioni, io non mi oppongo al rinvio. »

È un fatto dunque, signori, che nella seduta del 30 dello scorso mese, l'onorevole Sella (e dobbiamo credere che sappia fare i conti; e che di più li ha fatti unitamente al suo collega), l'onorevole Sella dice, che le nostre condizioni finanziarie sono nello stato da non intraprendere alcun lavoro. Ora, mi stupisco come quasi nello stesso giorno, con nota di urgenza, ci presenti una legge portante oneri allo Stato, e non una terza linea, non una congiunzione, non una diramazione; ma di un terzo sbocco all'estero in una parte del nostro paese che è gremita di strade ferrate.

Voci dal banco della Commissione. Gremita!?

VOLLARO. Per questa ci sono i fondi per farla! Signori, il ministro Sella diceva che egli non era al caso di autorizzare una terza linea; ma il Mezzogiorno ha forse una linea completa? Signori, la rete meridionale, così chiamata, parte da Bologna, traversa solo un lembo della penisola, perchè è curioso, il Mezzogiorno che ha gran bisogno di strade, le quali, passando per il cuore del paese lo attraversino, e lo rileghino da capo a fondo, ha invece una ferrovia che corre lungo il mare per creare in certo modo una concorrenza alle linee di vapori da noi sovvenzionate. Perocchè se voi una linea ferroviaria me la fate percorrere pelle città marittime, e ci lasciate sussistere varie linee marittime e che li tocchino egualmente, ci sarà una concorrenza.

Ma questa linea, signori, passando per Foggia arriva a Bari e si arresta. Ma questo non è che il lembo superiore dell'Italia meridionale. Da questo punto a Reggio di Calabria ce n'è alcuna? Signori, no. Quel ministro non era nel vero quando diceva che avremmo tre linee, e che avendone due non poteva fare la terza. Noi non ne abbiamo neanche una, egli stesso ve lo dice, ve n'è una seconda che stiamo facendo; giacchè chiama l'internazionale da Bologna a Brindisi *strada meridionale*.

Io mi ricordo che nel 1870, a proposito delle mie interpellanze sulle ferrovie calabro-sicule, ho dovuto fare il conto di quanto si era costruito per una legge

votata nel 1863, e questo si risolveva che in dieci anni si erano fatti 73 chilometri; sette chilometri ed una frazione per anno.

Dopo avere così dimostrato che nel paese ove non ci sono strade, ove lo stesso ministro dice che le reti esistenti non rendono, io mi permetto di dare una seconda risposta, cioè, che se le strade non rendono, la colpa è del suo collega dei lavori pubblici, non dico dell'onorevole Devincenzi, ma del Ministero dei lavori pubblici. Quando le linee non si completano, e non hanno sviluppo, non possono reggere.

Se quel braccio che è stato cominciato da Eboli fosse stato continuato al Basento, se invece di partire da Taranto per arrivare a Cariati si fosse partiti dall'estremo per arrivare al centro al Basento e si fosse fatto quel triangolo che congiunge questo estremo a Napoli di dove per lo meno si biforcano due diramazioni, la strada avrebbe reso di più.

Dunque, signor ministro delle finanze, ella non trovi di dire che la nostra strada, ancora non eseguita, non rende perchè non essendo rilegata, perchè non essendo completata non ha potuto avere quello sviluppo che avrebbe avuto se le fosse stato dato, e noi avremmo avuto la fortuna di vendere sino all'ultimo dei nostri prodotti, noi avremmo dovuto, e sono verità economiche, adoperare le nostre frutta, le mele, le pere per la nutrizione dei maiali, mentre portandole in altri luoghi, esportandole, avremmo potuto fare delle buone lire e delle buone sterline, e non saremmo in questo stato, ed allora anzichè sentir dire che si è riottosi e malcontenti, non si dirà più che le imposte non si vogliono pagare mentre si pagano, poichè ci troveremo in prospere condizioni e pagheremmo il tutto con gradimento.

Questo paese non deve essere maltrattato, vuole essere considerato come un paese benemerito dell'Italia, poichè fu il primo a dire: l'Italia è. Non dobbiamo dimenticare che il plebiscito è un fatto meridionale. Questo paese è così maltrattato, che nell'altro ramo del Parlamento gli si rifiutò lo studio di una strada utile e necessaria per venire il giorno seguente a proporre una nuova strada che non le giova oggi, e per la quale i fondi si sono trovati.

Dopo queste considerazioni, l'onorevole Billia Antonio non mi potrà dire d'essere terribile, ma credo di essere giusto.

BILLIA ANTONIO. Risponderò dopo.

VOLLARO. Prendo atto della sua promessa. (*Si ride*)

Dopo avere consacrato venti anni della mia vita alla patria, non avrei creduto che, giunto in Roma, mi dovesti considerare, non si scandalizzi la Camera, come un deputato che faccia la figura di regionale. Ma, non importa. Dopo ciò entriamo nell'argomento.

Signori, ci si presenta un contratto. Con quale compagnia è stipulato questo contratto? Colla Banca generale costituita in Roma il 19 luglio 1871, i cui statuti furono approvati il 17 settembre dello stesso anno.

Fra le varie operazioni che questo istituto di credito si propone al n° 11 dell'articolo 4 dei suoi statuti, vi è quella di partecipare ad ogni specie d'intraprese industriali ed agricole, quali, ad esempio, le imprese di strade ferrate. E così essa può intraprendere la costruzione di strade ferrate. Così sappiamo che il nostro contraente è uno stabilimento che è autorizzato a ciò fare.

Quale è l'operazione che facciamo con questo stabilimento?

Ve lo dice l'articolo 1 della convenzione:

« Il signor commendatore Antonio Allievi, direttore generale della Banca generale di Roma, si obbliga di costruire e di esercitare, a spese, rischio e pericolo dell'amministrazione che rappresenta, e da cui venne debitamente autorizzato, una strada ferrata da Udine al confine italiano in Pontebba, della quale viene al medesimo fatta dal Governo italiano la concessione, sotto l'osservanza delle clausole e condizioni infra dichiarate e di quelle contenute nel quaderno d'oneri annesso alla presente.

« La detta ferrovia prenderà origine alla stazione di Udine sulla strada ferrata Milano-Venezia-Udine. »

Siccome questo articolo si lega al quaderno delle condizioni d'oneri, mi permetto di leggere l'articolo 34, *Stipulazioni diverse*, pagina 18 della relazione:

« La concessione è fatta per anni 99, a decorrere dalla data della legge che approva la concessione. »

Capite voi che cosa significa questa clausola? Che, decorso questo novantennio, lo Stato rimarrà proprietario della strada.

Ora la Camera mi permetterà di leggere l'articolo 3 dello statuto della Banca generale di Roma:

« La durata della società della Banca generale sarà di 30 anni dalla data del decreto di autorizzazione, e potrà continuare, dietro deliberazione da prendersi dall'adunanza generale, un anno prima della scadenza, a senso dell'articolo 20. »

Si comprende dunque che noi trattiamo con un istituto di credito che ha trent'anni di esistenza, il quale assume di garantirci e garantisce oggi l'esercizio di una strada ferrata per 99 anni.

Ma signori! Noi oggi contrattiamo l'obbligo di vederci di fronte una liquidazione che durerà 69 anni, perchè non avremmo più una compagnia, un istituto esistente davanti a noi, ma noi avremmo delle azioni rimborsate, noi avremmo un capitale restituito.

Signori, è seria in Italia questa specie di accordi? Ci ha il Governo pensato? L'ha il Governo ponderato? Ha il Governo inteso il parere del Consiglio di Stato sopra questa convenzione di opere a cottimo? E sso che l'adopera in molte altre occasioni per le quali superfluo riesce l'avviso di questo corpo, in certe occasioni solenni mi piacerebbe di vedere il suo avviso dato anticipatamente. Questa mia osservazione sarebbe una pregiudiziale. Io metto in guardia il Governo, io metto

in guardia il Governo ed i contribuenti e loro dico: ma è giusto contrattare così con un'associazione che ha una durata così poco corrispondente alla durata degli obblighi che assume, per la quale ci è un tale stacco tra l'esecuzione del contratto che assume oggi, ed il contratto che dovrebbe eseguirsi che costituisce una differenza di 69 anni di maggior durata? Si può fare questo senza ombra di dubbio? Siamo noi garantiti? Però a me piace d'istituirmi delle ipotesi perchè non amo che altri me ne facciano in risposta.

Per l'articolo secondo della convenzione, mi direbbe l'onorevole Sella, la compagnia « assume l'obbligo di costituire, entro sei mesi dalla data in cui sarà reso definitivo quest'atto, una società anonima, il cui capitale sociale sarà determinato dal Governo in base a dettagliate perizie che esso concessionario dovrà presentare all'approvazione del Ministero per dimostrare la spesa occorrente all'eseguimento dell'opera. »

« Il capitale occorrente sarà realizzato per non meno di un terzo in azioni, ed il rimanente in obbligazioni. »

Ma è questa la compagnia concessionaria? Questa compagnia finanziaria è quella che completa l'assunzione? È quello che succederà? Signori, no.

L'istituto di credito concessionario è fondato con un capitale di 30 milioni sul quale io non so quanti versamenti siano stati fatti. Credo che se ne sia versato un terzo fino al dì d'oggi il che vuol dire che nelle casse di questo istituto sono entrati dieci milioni. Ora questo stabilimento non può prendere tutto il suo capitale per impiegarlo in una sola intrapresa. Del resto vedremo or ora qual capitale le sarebbe necessario per assumere esso solo l'intera costruzione. Dunque qualche portata quest'articolo secondo deve averla. Se l'articolo 1 dicesse che la Banca generale contrae per una società da costituirsi, dicesse che questa società s'istituirà per eseguire ed esercire la strada nei termini della presente convenzione, io non avrei fatta l'argomentazione di cui finora mi sono servito.

Ma quando vedo che la Banca generale non ha altro obbligo che d'istituire una compagnia per fornirle poi il capitale occorrente, io dico, signori, che la vera as-suntrice delle opere, quella che ne è risponsabile per 99 anni, è sempre la Banca generale.

Considerazione economica.

Signori, lo Stato, sia che costruisca le strade, sia che permetta ad altri di costruirle per conto suo, garantendo un dato prodotto, deve naturalmente prevedere e provvedere. Dico prevedere, in quanto che esso deve premunirsi contro ogni possibile eventualità; deve provvedere, in quanto che deve aver fatto i suoi calcoli; che facendo un *forfait*, correggo, un *accollo a corpo* con una Compagnia la quale costruisca per conto suo, lo Stato abbia per lo meno compreso che, essendovi dell'alea se esso stesso costruisse, trova il suo tornaconto nel farlo, tornaconto di Stato, non torna-

conto da particolare a particolare, imperocchè, se egli facesse come lo speculatore, non sarebbe Stato; trovi il suo tornaconto come buon padre di famiglia.

Diffatti quali sono i criteri che hanno condotto il Ministero a fare questa concessione? Come voi vedete, lo Stato garantisce alla compagnia un prodotto di lire 20,000 annue. Questo dato rappresenta uno dei termini che hanno condotto il Governo nelle sue previsioni. Cosa significa garanzia di un capitale? È preventivamente dire a coloro che questo capitale approntano, che il prezzo dell'uso di questo capitale costa tanto quanto basta a pagare ad essi che lo danno un frutto annuale ed a far sì che, a chi s'interpone a prenderlo e ad amministrarlo, resti pure qualche cosa. Io dico che l'interesse del capitale oggi in Italia è in media del 7 per 100. Non è tanto per la rendita pubblica, che è a 6 35, se non isbaglio, e varia secondo le oscillazioni di Borsa, ma io prendo per base il 7 per 100.

Dunque lo Stato ha calcolato che per l'esecuzione di questa nuova linea si dovesse spendere per lo meno 300,000 lire al chilometro. Vi è la differenza di 10,000 lire; tre volte 7 fanno 21; condonatamela al calcolo che ho fatto e che debbo seguire.

Io non leggo il numero dei chilometri da costruirsi. La compagnia che assume non ha fatti studi: quindi siamo nel campo delle ipotesi. Seguo l'ipotesi.

Delle due l'una: o il Governo, per dati che ha, credette che questo chilometro costasse qualche cosa di più delle 300,000 lire, ed allora è nel vero, esso ha fatto un buon affare, è un buon amministratore, ed ha fatto un cattivo affare la compagnia; od il Governo non ha studiato, ed allora perchè guarentire fin d'oggi un prodotto e non aspettare che si facessero gli studi, e vedere prima se non convenisse meglio allo Stato di costrurre da se stesso?

Supponiamo che, per esempio, questo chilometro di strada costasse lire 200,000. Sarebbe enorme, signori, dare ad un capitale 10 per cento: è troppo caro pagato. Ov'è questa prudenza per eseguire e per esercire?

Questo è nell'interesse dello Stato.

Ma lo Stato è interessato altrimenti. Egli non può dare un cattivo affare ad una compagnia, imperocchè col calcolo che io vi ho fatto per l'esecuzione di questa linea occorrerebbero 21 milione. Lo Stato, avendo concesso e garantito un prodotto per 300,000 lire, o ha dovuto ne' suoi calcoli supporre che questo chilometro potesse rendere 22, 23 e 24 mila lire per chilometro, ed in questo caso la compagnia farebbe un utile; od ha potuto considerare che nè possa guadagnare di meno. Ma, quando siamo nel campo delle ipotesi, quando siamo a fondare e costruire senza preventivi, senza sapere quanto costa per metro e pollici, ma, io dico, questa compagnia non potrebbe impiegare nella costruzione, invece di 300, 500 mila lire? E se, invece di una garanzia di lire 20,000, avesse bisogno di una

garanzia di lire 30,000? In questo caso la compagnia concessionaria, la quale avrebbe bisogno di 2,100,000 lire all'anno per mantenere i suoi impegni, sarebbe una compagnia fallita. Essa sarebbe bell'e spacciata; fatene il calcolo; voi avreste contrattato la sua rovina.

Ma è così che noi trattiamo gli affari? Eppure è in questo stato di cose, senza preventivo, che l'onorevole Sella ci presenta la legge segnata al n° 1 dell'odierno ordine del giorno, e mi contrastò oggi la sospensiva, e non ci permette che sia rinviata dopo il bilancio dei lavori pubblici, mentre l'altro giorno nell'altro ramo del Parlamento annunciava che le nostre condizioni finanziarie non erano in istato, non solo di eseguire, ma nemmeno di fare gli studi per una ferrovia, di cui voi, colleghi, sono quasi due anni, ne votaste gli studi e la costruzione appena convenisse.

Ma, signori, io ho dovuto dirvi nel mese scorso che da qualche tempo mi accorgo che ci sono due pesi e due misure; ebbene è d'uopo che la giustizia sia resa a tutti ugualmente, al nord ed al sud, al ponente ed all'oriente della penisola nostra, dell'Italia nostra.

BILLIA PAOLO. Del discorso pronunziato dall'onorevole Vollarò io me ne occuperò soltanto in quella parte colla quale ha esordito e colla quale anche ha terminato.

Egli disse che invoca una giustizia distributiva e vede in questa ferrovia un vantaggio a quella Venezia per la quale egli diceva di aver combattuto.

Così egli vorrebbe far credere che si trattasse di un interesse puramente locale. Ma, oltre l'onorevole Vollarò, anche l'onorevole Gabelli...

VOLLARÒ. Domando la parola per un fatto personale.

BILLIA PAOLO... esordì il suo dire negando che nella costruzione della Pontebba si collegassero interessi italiani, e chiudeva egli pure il suo discorso dicendo che, quantunque appartenesse alla provincia di Venezia, appunto per questo si opponeva, volendo far credere così che non si trattasse di un interesse veramente nazionale. Signori, per me è questo il punto importante della questione, è importante cioè che si dimostri se o meno la ferrovia della Pontebba sia d'interesse d'una regione o d'interesse di tutta l'Italia: ed è di questo punto che io intendo di occuparmi.

Il tronco di ferrovia da Udine alla Pontebba non sarebbe se non che la continuazione, il completamento dell'importante ferrovia austriaca *Principe Rodolfo*: anzi questo tronco faceva parte di quel progetto; e nel maggio 1866, quando l'attuale società concessionaria Rodolfiana domandava la concessione al Governo austriaco, estendeva la domanda anche al tronco Tarvis-Pontebba-Udine, come parte di un unico progetto. E se fin d'allora la ferrovia della Pontebba non divenne un fatto compiuto, lo si deve attribuire esclusivamente agli avvenimenti politici che si succedettero dopo il maggio 1866, del resto felicissimi per l'Italia e per la Venezia.

Appena conchiuso il trattato di pace coll'Italia, il Governo austriaco, nello stesso mese di ottobre del 1866, accordò la concessione limitandola fino a Villacco, e più tardi fino a Tarvis, appunto perchè allora non poteva più disporre del territorio da Pontebba ad Udine che apparteneva ormai all'Italia.

Ho voluto dire ciò perchè si sappia che fin dai primi mesi dell'anno 1866, la questione che si era voluto far sorgere circa la preferenza della Pontebba o del Predil, era stata definitivamente, inappellabilmente decisa da quel Governo austriaco, da quel Governo che certamente non era molto tenero per favorire le provincie italiane. Ed il Governo austriaco aveva dovuto decidersi in seguito a giudizi di Commissioni ministeriali appositamente incaricate.

Diffatti i *predilisti*, o dirò meglio, i cointeressati, gli azionisti, i rappresentanti della *Sudbahn*, incominciarono a suscitare questa questione, che ha trovato poi proseliti a Gorizia e in altri siti; e facendo assegnamento dei loro mezzi, della loro influenza, provocarono dal Governo austriaco, nel 1864, il giudizio di una Commissione.

Questa Commissione ministeriale dopo avere enumerate le grandi difficoltà (chechè ne dica l'onorevole Breda) e tecniche, ed economiche, ed atmosferiche, e telluriche del Predil, si decise senza esitanza a preferire la Pontebba.

Ma non contenti di ciò i Predilisti, sempre lusingandosi dei loro mezzi e delle loro forze, ed approfittando della opinione espressa dall'imperatore d'Austria, di volere che la ferrovia *Principe Rodolfo* percorresse sempre sul territorio austriaco, accusarono la prima Commissione di inesattezza, e vollero il giudizio di una seconda Commissione, la quale poi confermò pienamente il giudizio della prima.

Ritenuto quindi che la pontebbana non sarebbe che la continuazione e il completamento della importantissima ferrovia *Principe Rodolfo*, per formarsi un'idea esatta delle utilità che possono derivare all'Italia dalla ferrovia della Pontebba, è necessario di rilevare, calcolare e formarsi un'idea chiara della importanza della strada *Principe Rodolfo*.

La ferrovia *Principe Rodolfo* sorse per iniziativa privata. La prima idea manifestata, ora sono già molti anni, venne accolta con favore da tutte le Camere di commercio delle provincie interessate.

I promotori della ferrovia *Principe Rodolfo* si prefiggevano molti scopi, non ultimo dei quali era quello di creare una concorrenza alla *Sudbahn*, onde sottrarre il commercio dell'Austria coll'Italia dalle angherie e dal monopolio di quella società. È facile immaginarsi che la *Sudbahn*, non avendo altri che le facessero concorrenza, manteneva le sue tariffe elevate con danno del commercio. Ma io ho soggiunto che la *Sudbahn* esercitava anche il monopolio del commercio.

È avvenuto infatti più volte che per 8, 10, 15 giorni

le merci che costituivano oggetto del commercio tra l'Austria e l'Italia dovettero rimanere a terra, perchè la società francese proprietaria della *Sudbahn*, dell'alta Italia ed interessata nelle linee ferroviarie francesi, credette di dare la preferenza al trasporto delle granaglie provenienti dall'Ungheria, dai Principati Danubiani ed altre località, che erano dirette per Marsiglia.

Vede dunque la Camera quale sia il pericolo che una società forestiera sia proprietaria di linee che attraversano più Stati, e come questa possa favorire gli interessi di un commercio o di uno Stato a danno dell'altra.

Accennerò anche un altro fatto, il quale, sebbene meno importante, non è però meno significativo.

Una gran fabbrica di birra di Vienna manda oggidi i suoi prodotti in tutti i paesi d'Italia; ebbene la birra che si fabbrica a Udine costa più per il trasporto in Lombardia che non quella proveniente da Vienna.

Ecco come questa società forestiera può favorire gli interessi commerciali di un paese a danno dell'altro.

Io diceva quindi che non ultimo scopo della ferrovia *Principe Rodolfo* si era quello di sottrarre il commercio alle angherie, al monopolio della *Sudbahn*.

Obiettivo principale poi della ferrovia *Principe Rodolfo* si era di unire Praga coll'Adriatico mediante una linea più breve, meno costosa e più sicura.

Allora non era ancora eseguito il valico del Brennero. Ebbene, Praga, mediante la ferrovia *Principe Rodolfo*, sarebbe avvicinata all'Italia, all'Adriatico di oltre 300 chilometri in confronto della via di Vienna; ma anche dopo aperto il Brennero, Praga sarebbe avvicinata di 70 e più chilometri a Mestre, a Bologna, e di 46 chilometri a Verona, prima città d'Italia dopo valicato il Brennero.

Tutti sanno che a Praga si congiunge la grande ferrovia per Dresda, Berlino, Stettino al Baltico; quindi la ferrovia *Principe Rodolfo*, come la più breve, è destinata a raccogliere tutto il movimento che dalla Germania orientale, dal Baltico, dall'alta Austria deve essere diretto in Italia.

Un secondo obiettivo aveva la strada *Principe Rodolfo*, quello, cioè, di avvicinare Vienna all'Italia e all'Adriatico; e diffatti la ferrovia *Principe Rodolfo*, che si unisce a Bruch alle meridionali austriache, avvicina Vienna di 150 chilometri all'Italia.

Tutti sanno che a Vienna si unisce la grande ferrovia che per Cracovia e Varsavia va a Pietroburgo; per cui la strada *Principe Rodolfo* è destinata a raccogliere tutto il commercio, tutto il movimento che dalla Russia, dalla bassa Austria, da Vienna, dall'Ungheria, dai principati Danubiani e dalla Turchia fosse diretto verso l'Italia, verso l'Adriatico. La ferrovia, quindi, *Principe Rodolfo*, unendo linee ferroviarie così importanti, diverrà una delle più interessanti arterie d'Europa.

Ora, domando io: sarà utile, o no, per l'Italia di procurare alla ferrovia *Principe Rodolfo* lo sbocco nel proprio seno, la continuazione sul proprio territorio? O sarà indifferente che questa importante ferrovia, procurandosi un diverso valico alpino, come sarebbe quello del Predil, percorra sempre sopra territorio estero, sopra territorio austriaco, e vada direttamente all'Adriatico per Trieste?

Mi pare che basti che il quesito sia proposto, perchè si debba ritenerlo risolto; cioè mi sembra evidente che l'Italia abbia un grande interesse, perchè la ferrovia *Principe Rodolfo*, mediante la Pontebba, sbocchi e sia continuata sul proprio territorio.

Questa era la parte più importante sulla quale mi premeva di fermare l'attenzione della Camera. E tutti questi vantaggi l'Italia potrebbe conseguirli senza recare onere alle proprie finanze.

Io conosco benissimo che l'argomento delle garanzie puramente morali fu sfruttato in quest'Aula, perchè i fatti molte volte non corrisposero alle previsioni; ma, ciò nonostante, mi sembra di poter evidentemente, matematicamente dimostrare che la convenzione che fu stipulata dal Governo, colla quale si accorderebbe una garanzia di 20 mila lire per chilometro, non aggraverebbe per nulla le finanze dello Stato.

Io non intendo di prendere per base il movimento, il commercio desunto dalle statistiche, come fu fatto altre volte, e per cui si ebbe a lagnarsi poi che le previsioni andassero fallite; in questo caso invece sono in grado di fare il confronto col prodotto delle ferrovie vicine, cioè delle linee austriache e dell'alta Italia, le quali dovrebbero essere congiunte dalla ferrovia della Pontebba.

Dal resoconto presentato all'adunanza tenutasi il 1° maggio 1871 a Parigi dalla società francese, proprietaria della *Sudbahn* e dell'*Alta Italia*, rilevo queste cifre: linee austriache, reddito lordo, per ogni chilometro, lire 39,800; spese d'esercizio, lire 13,168; reddito netto, lire 26,630. *Alta Italia*, reddito lordo, lire 29,979; spese, lire 12,951; reddito netto, lire 17,028.

Prendendo la media di questi due redditi, si avrebbero oltre lire 21,000 per chilometro.

Ora è possibile che la Pontebba, la quale servirebbe a congiungere quelle due linee, avesse un reddito minore? È possibile che, considerata come una sola linea, per ciò che riguarda il movimento generale, il centro renda meno dei lati?

Ma ciò non basta: la ferrovia della Pontebba avrà un reddito suo particolare, non comune nè alla *Rudolphsbahn* nè all'*Alta Italia*. Non intendo parlare del reddito dipendente dal movimento interno, perchè la ferrovia della Pontebba passerebbe per paesi molto popolati e molto industriali.

Non intendo parlare neppure del reddito dipendente dall'attivissimo ed antichissimo commercio della Ca-

rinzia coll'Italia. Intendo parlare di un reddito specialissimo, e che, come dissi, non l'avrà nè la *Rudolphsbahn* nè l'*Alta Italia*, vale a dire il reddito dipendente dal commercio di Trieste col lago di Costanza, colla Germania centrale, che dovrebbe necessariamente valersi della ferrovia della Pontebba.

Ora, se si tiene conto anche di quest'ultima circostanza, è evidente che fin dai primi anni la ferrovia della Pontebba darà un reddito superiore alle 20,000 lire garantite colla convenzione.

Mi sembra avere dimostrato che l'Italia ha un grande interesse nel procurare alla ferrovia *Principe Rodolfo* la continuazione sul suo territorio e d'impedire che prosegua sul territorio estero, e che l'Italia possa ottenere questo grande vantaggio senza verun onere alle proprie finanze.

L'onorevole Breda ci ha detto che facciamo una spesa anche a vantaggio dell'Austria, e che sarebbe perciò giusto che fosse divisa fra i due Stati.

Non capisco questo ragionamento dell'onorevole Breda. L'Austria ha costruito sul suo territorio la strada *Principe Rodolfo*, per cui è giusto che l'Italia faccia il tronco da Udine alla Pontebba sul proprio, tanto più che la ferrovia *Principe Rodolfo* costruita a spese esclusivamente dell'Austria, costa molto più che il tronco da Pontebba ad Udine, e, se anche si volesse, da Tarvis ad Udine.

L'onorevole Breda ci ha detto che si dovrebbe per il trattato di commercio del 1867 costruire anche il tronco da Pontebba a Tarvis ed il tronco successivo da Udine a Monfalcone.

Io non comprendo perchè...

BREDA. Io non ho detto questo.

BILLIA P. Ha detto benissimo, che l'Italia dovrebbe fare anche il tronco da Udine a Monfalcone, dopo avere premesso che l'Italia doveva fare il tronco da Pontebba a Tarvis.

Ora, pel trattato di commercio certamente che no, perchè quel trattato dice soltanto che uno Stato si obbliga di accordare all'altro la congiunzione, perchè ciò non rechi onere alle proprie finanze.

Ora, se anche si volesse dare a questo patto l'interpretazione, che l'Italia domandando la congiunzione della ferrovia *Principe Rodolfo*, che si trova a Tarvis, fosse obbligata di costruire a sue spese il piccolo tronco da Pontebba a Tarvis, questa costruzione non aggraverebbe in alcun modo le sue finanze, perchè, se è vero che il tronco da Udine a Pontebba, come ho dimostrato, renderà 20 mila lire per chilometro, è certo che riuscirà assai meno oneroso il tronco da Pontebba a Tarvis che in ragione di chilometro costerebbe meno della metà di quello da Pontebba ad Udine, e che dovrebbe rendere egualmente come quest'ultimo.

Sembra che l'onorevole Breda non aderisca a questa idea, ed io gli offro immediatamente la prova. Nell'anno scorso si è presentata al Governo una società

per assumere il tronco della ferrovia da Udine a Pontebba per 27,500 lire di garanzia, e si obbligava, che nel caso avesse dovuto costruire anche il tronco da Pontebba a Tarvis, l'avrebbe fatto gratuitamente. Dunque vede che anche una società speculatrice che doveva saper calcolare il proprio interesse, non aveva dato alcun peso alla spesa di costruzione del tronco da Pontebba a Tarvis.

Io credo invece che il tronco da Pontebba a Tarvis lo farà molto facilmente il Governo austriaco, appunto perchè quel tronco sarà molto produttivo, relativamente al suo costo. Ma, se anche dovesse farsi a spese dell'Italia, questo non caricherebbe di più il suo bilancio. In nessun caso poi l'Italia avrà obbligo di fare a favore dell'Austria il tronco da Udine a Monfalcone, perchè se l'Austria vorrà questa congiunzione, per la stessa interpretazione che si vuol dare al trattato di commercio, dovrà farselo da sè. Dunque o l'uno o l'altro, ma certamente non tutti due questi tronchi staranno a carico dell'Italia.

Senonchè gli oppositori dicono, e qui sta tutta l'obiezione: sta bene l'interesse che può avere l'Italia di unirsi alla *Rodolfiana* a Villacco, ma si potrebbe ottenere questo scopo ugualmente, mediante un braccio di congiunzione da Udine a Caporetto, quando l'Austria fosse obbligata ad eseguire il Predil, e quindi a fare la ferrovia da Tarvis per Caporetto, Gorizia e Trieste.

Io nego prima di tutto all'onorevole Breda la paternità di questo progetto, ad onta che ci abbia letto una memoria scritta nel 1867. Sarà forse una coincidenza d'idee, ma io, che so la storia di questa ferrovia, posso assicurare che questo progetto partiva dai Predilisti, e molto prima del 1867.

Osservo però che questo progetto fu ideato per parte dei nostri avversari, i Predilisti, e non dell'onorevole Breda, con molta malizia, per addormentare cioè l'Italia.

BREDA. Che cosa ha detto colle ultime parole?

PRESIDENTE. Perdoni, onorevole Breda; non interrompa.

BILLIA PAOLO. Ho escluso qualunque malizia a di lei riguardo.

PRESIDENTE. Continui.

BILLIA PAOLO. Infatti il tronco che ci si propone, vale a dire da Udine a Caporetto, sarebbe di 42 chilometri, in gran parte di montagna. Io ho inteso dire, mi pare, al Comitato, da uno degli oppositori, che anche questo tronco costerebbe 10 milioni, e che quindi la differenza sarebbe di 10 milioni. Ma, domando io, chi assumerebbe poi l'esecuzione di questo tronco? Certamente non la *Rodolfiana*, perchè farebbe concorrenza a se stessa; non l'*Alta Italia*, per la stessa ragione, la quale avrebbe invece tutto l'interesse che si proseguisse sulla sua linea e si facesse la congiunzione a Gorizia. Dunque dovrebbe farsi da una terza società. Ma quale sarà quella società pigmea, che per 40 chi-

lometri andrà a porsi fra due colossi, quali sarebbero la *Rodolfiana* e l'*Alta Italia*? Una società che potrebbe venire schiacciata a beneplacito delle suddette due società, non fosse altro che col difficolzare le coincidenze?

GABELLI. E la Pontebba?

BILLIA P. Ma, mi si dice, anche la Pontebba si trova in questa medesima condizione, e l'ha detto l'onorevole Gabelli anche nel suo discorso. Ma avverta l'onorevole Gabelli, avvertano gli oppositori, che la Pontebba non sarebbe che la continuazione della ferrovia *Principe Rodolfo*.

Dunque la società Rodolfiana avrebbe tutt'altro che interesse di avversare la società che avesse costruita la Pontebba, la quale servirebbe di complemento alla sua ferrovia. Egualmente non l'avverserebbe l'*Alta Italia*, perchè, se si continua la strada *Principe Rodolfo* per la Pontebba, io credo che l'*Alta Italia* sarà molto contenta di ricevere a Udine tutto quel grande movimento che gli deriverà da questa strada, ed avrà molto riguardo per non dar causa che da Udine si costruisca un tronco o più tronchi indipendenti verso Venezia e verso Trieste. Quindi per la Pontebba non c'è quel pericolo che è avvertito relativamente a quella piccola società che andrebbe ad intromettersi fra i due colossi, la *Rodolfiana* e l'*Alta Italia*.

In secondo luogo: e si farà poi il Predil? Io ci ho molto dubbio, e, per tagliar corto, dirò che non fu fatta mai, per parte di qualsiasi società, una proposta qualsiasi di assumere il Predil, mentre, per ciò che riguarda la Pontebba, in meno di un anno il Governo italiano ebbe tre offerte. Nella disperazione della loro causa, i predilisti hanno dovuto presentare un progetto di legge alla Camera di Vienna, per fare che venga eseguito dal Governo, facendo l'apologia del sistema di costruzione delle ferrovie a spese governative, quando si sa che l'Austria, dopo aver costruita la *Sudbahn* e l'*Alta Italia*, dovette venderle per molto meno del costo.

Con quel progetto non si vorrebbe che impegnare il Governo austriaco con una decisione di massima per la costruzione del Predil, e quando poi si tratta di stabilire i mezzi con novità d'esempio (perchè qualunque Stato, quando delibera di eseguire un lavoro, stabilisce anche i fondi relativi), con novità d'esempio, dicevasi, si propone d'inscrivere nel bilancio dello Stato 40 milioni di fiorini, dopo aver detto che il costo da Tarvis a Trieste sarebbe di 35 milioni di fiorini. Se ogni anno si disporrà dei fondi necessari nella proporzione del primo anno, in cui si avrebbe dovuto proporre il maggior sacrificio, ci vorranno dodici o quindici anni per eseguire il Predil.

Dunque io credo che il Predil o non sarà fatto, o sarà ritardato di molti e molti anni. Quindi, il suggerimento che ci si fa di un braccio di congiunzione a Caporetto sarebbe un grande errore economico per

l'Italia, perchè questo braccio costerebbe molto più della garanzia accordata per la Pontebba, senza avere i vantaggi di una diretta prosecuzione sul territorio italiano.

Il braccio, infatti, da Udine a Caporetto dovrebbe farlo lo Stato italiano a sue spese, senza avere alcun reddito, perchè certamente il commercio, avviato che sia una volta sulla linea principale, proseguirebbe a Trieste, ed il nostro piccolo braccio laterale renderebbe pressochè niente, e quindi, se fosse anche vero che costasse 10 milioni, 10 milioni sarebbero molto di più di quello che sia la garanzia chilometrica per 20 milioni per una ferrovia molto produttiva, come sarebbe la Pontebba.

Mi riassumo. Io credo aver dimostrato che la ferrovia della Pontebba è utile all'Italia; che questa ferrovia si può costruire senza recar onere alle finanze dello Stato, che il progetto di un braccio laterale da Udine a Caporetto, non corrisponderebbe all'interesse d'Italia e sarebbe più gravoso alle nostre finanze.

PRESIDENTE. L'onorevole Vollaro ha la parola per un fatto personale.

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. Allora la parola spetta all'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Io deploro il sistema costantemente tenuto dal Governo, cioè di presentare alla discussione del Parlamento, all'ultima ora, alla vigilia quasi della proroga, dei progetti di legge di una gravità che niuno può disconoscere. Comprendo che possano esservi delle condizioni speciali che giustificano l'urgenza; ma, quando queste mancano assolutamente, si dovrebbe lasciare il tempo al Parlamento di esaminare le questioni con tutta ponderazione e non precipitarle...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Questa legge fu presentata il 6 maggio.

NICOTERA. Ma è venuta in discussione oggi.

Io comprendo le ragioni per le quali il Governo l'anno scorso chiese alla Camera di approvare il progetto di legge pel San Gottardo: in quello poteva esservi una veduta politica; ma in questo progetto di legge quale è l'urgenza, quale la considerazione politica? In questo progetto di legge vi sono invece tutte le ragioni per non affrettarne la discussione e l'approvazione.

CARBONELLI. E senza studi.

NICOTERA. Io non seguirò l'esempio del mio amico Vollaro, poichè non credo sarebbe giusto di prendere una rivincita su questo terreno. Se una ferrovia è utile ad una provincia italiana, io la voto, non credendomi auto:izzato a negarla ad un'altra provincia, sol perchè noi delle provincie meridionali non abbiamo ancora quelle strade che sono imperiosamente necessarie...

Una voce a destra. Nemmeno noi.

NICOTERA. Non esaminerò neppure se questa ferrovia è d'interesse generale o d'interesse locale, nè entrerò

nel merito della questione, tanto più che mi preoccupano le gravi osservazioni fatte dall'onorevole Breda e dall'onorevole Gabelli, che sono due uomini competenti; e gli argomenti stessi dei difensori, specialmente quelli che abbiamo testè uditi dall'onorevole Paolo Billia non fanno che confermarmi nel mio giudizio.

Io propongo solamente di rimandare alla riapertura del Parlamento la discussione di questo progetto di legge, e ne dico le ragioni.

Ci si chiede l'approvazione di una linea, che non sappiamo se è o non è accettata dall'altra parte interessata; e badate che in questo stesso momento si è presentata all'esame del Parlamento austriaco la questione della scelta della linea. Immaginate il caso che l'Austria non volesse la Pontebba ed invece preferisse il Predil, allora a che servirebbe la vostra strada da Tarvis a Villacco? Sperate forse che votando oggi questo progetto di legge forzerete la mano all'Austria e la costringerete ad adottare quel tronco di congiunzione che a voi accomoda?

L'onorevole Billia Paolo ha detto: ma volete domandare all'Austria il concorso della spesa? No, qui non si tratta di domandare all'Austria il concorso della spesa, si tratta invece di sapere se l'Austria costruirà poi quei 24 chilometri a spese sue, che servono per congiungere la nostra alla sua linea. Ad ogni modo io credo che prima di prendere una risoluzione converrà chiedere al ministro degli affari esteri a qual punto sono le trattative coll'Austria su questa questione. Diversamente è impossibile venire ad una conclusione utile.

L'onorevole Billia Paolo ha pure fatto un certo calcolo, fondato su talune previsioni del prodotto chilometrico di questa strada, ed ha commesso un piccolo errore. Egli ha scambiato la garanzia chilometrica che noi assicuriamo alla società col prodotto che la ferrovia potrebbe dare, ed ha dimenticato la previsione che risulta dalla convenzione, cioè che questa ferrovia potrà rendere soltanto 7500 lire al chilometro.

L'articolo 4 della convenzione, permetta l'onorevole Billia io lo ricordi alla Camera.

« Art. 4. Il prodotto netto assicurato alla società sarà determinato come segue:

« Sino a lire 7500 di prodotto lordo, il Governo pagherà, oltre alle lire 20,000, la metà di quanto mancasse al compimento delle lire 7500 di prodotto lordo;

« Dalle lire 7500 in su l'eccedenza del prodotto sarà ripartita per 46 per cento a favore della società, e per 54 per cento a favore del Governo, in diminuzione delle lire 20,000 dal medesimo garantite. »

È chiaro che la previsione non è che la ferrovia renderà 20,000 lire al chilometro, ma noi garantiamo 20,000 lire, e la previsione si limita a meno di 7500 lire al chilometro, nel qual caso noi pagheremo la metà delle 7500 lire, oltre le 20,000 lire.

Il Governo italiano ha fin qui seguito un sistema che spesso ha prodotto delle conseguenze, di cui certo non dobbiamo essere contenti: ha presentato dei progetti di legge, lasciando intravedere la spesa per una cifra determinata; e quando l'opera si è messa in via di esecuzione, si è trovato sbagliato il calcolo e la somma non è bastata al bisogno; talchè la spesa prevista per 4 o 5 milioni si è veduta talvolta elevarsi a 15 o 20 milioni.

Ora io domanderei al ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione: possono essi dirci esattamente in che mare navighiamo, quale sarà il lido ove approderemo con questo progetto di legge, quale ne sarà la spesa annuale?

BILLIA P. Quella dei chilometri.

NICOTERA. Questo è quello che noi non sappiamo; non lo sappiamo perchè, non avendo ancora gli studi esatti, siamo incerti dell'estensione chilometrica; non lo sappiamo perchè potrebbe rendere soltanto le lire 7500 previste dall'articolo 4.

È evidente che noi stiamo per accettare un progetto di legge del quale non comprendiamo, nè possiamo comprendere quale ne potrà essere l'importanza finanziaria quando sarà messo in esecuzione.

L'onorevole ministro delle finanze ha detto: noi presentiamo al pubblico uno spettacolo poco conveniente quando perdiamo i minuti di tempo che ci sono assegnati al termine dei nostri lavori in discussioni sospensive. Io credo invece che presentiamo davvero uno spettacolo poco conveniente quando agli ultimi minuti ci si domanda la discussione di questo progetto di legge. Se avessi poi bisogno di un'autorità per persuadere la Camera che, dovendo votare questo progetto di legge, bisognerebbe ponderarlo bene, ricorrei a quella dello stesso onorevole Sella, il quale l'altro giorno ha sostenuto che neppure le interrogazioni sulla sicurezza pubblica di un paese si possono discutere, dovendo impiegare tutto il tempo che ci avanza nella discussione dei bilanci. Ora, se manca il tempo per discutere questioni così importanti, volete voi che su due piedi si approvi un progetto di legge che farà spendere alla finanza dello Stato 30 o 36 e forse anche 40 milioni?

L'onorevole ministro Sella, che è così giustamente geloso delle finanze dello Stato, che è così avaro da risicare 60 o 65 mila lire sugli approdi di un vapore in un paese che manca di ferrovie, l'onorevole Sella, dico, non può non accettare la sospensiva che io propongo.

Prevedo una osservazione che forse qualcuno penserà farmi, ed è questa: voi avversate questo progetto di legge, e volete rimandarlo al mese di novembre, perchè le leggi che interessano le provincie che più direttamente rappresentate, non sono state presentate al Parlamento.

Se questa osservazione mi si facesse, risponderai: io

credo che tutti i deputati italiani sono animati da un interesse solo, da quello di tutta la nazione. A noi più che ad altri si è presentata l'occasione di dimostrare che non facciamo questioni di campanile, quando lo richiede l'interesse generale; ed anche quando si è trattato di una proposta di semplice interesse locale, ci avete trovati vostri alleati.

Ed a Venezia, sì a Venezia specialmente, a quell'eroica città, noi possiamo dire: non abbiamo aspettato di darti prova del nostro affetto, qui nel Parlamento; ma, mettendo a repentaglio la nostra vita e le nostre piccole sostanze, abbiamo cooperato alla tua liberazione; ed anche qui nel Parlamento, quando si è presentata la proposta per l'arsenale, noi l'abbiamo accolta e votata con piacere.

Prevedendo sempre l'obbiezione, io rispondo: se oggi domandiamo di sospendere questa discussione, e di riprenderla nel mese di novembre, non è per questioni locali, ma è perchè crediamo realmente che prima di far assumere al Governo un impegno così grave, convenga sapere se l'altra parte (almeno sapere questo), se l'altra parte interessata accetterà la linea che si propone.

L'onorevole Gabelli ha detto che quella linea costerà 12 milioni di più di quello che costerebbe l'altra; sia pure, ma fateci almeno certi che i 12 milioni di più che ci chiedete produrranno il loro frutto; fateci certi che la linea di congiunzione sarà fatta dall'Austria. In fino a quando questo non è dimostrato, non è possibile votare questo progetto di legge.

Io, che sono dispostissimo a votare favorevolmente, se mancano gli schiarimenti che ho chiesto, lo dico francamente, senza reticenze e senza avvalermi del diritto di non far sapere il mio voto, voterò contro.

Lasciateci vedere chiaro, e ci avrete non nemici ma alleati.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha la parola.

BILLIA PAOLO. Io aveva chiesta la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ma non c'è fatto personale.

BILLIA PAOLO. Senza dubbio, l'onorevole Nicotera mi ha nominato più volte.

PRESIDENTE. Ciò non vuol dire che vi sia fatto personale.

NICOTERA. Io non credo avergliene dato motivo.

PRESIDENTE. Accenni il fatto personale. (*Mormorio*)

BILLIA PAOLO. La questione è questa che l'onorevole Nicotera ha detto che io aveva errato nel calcolare il reddito chilometrico sulla base del reddito dell'Alta Italia.

NICOTERA. Ma questo non è un fatto personale.

BILLIA PAOLO. Io ho accennato al resoconto presentato dalla società francese del reddito netto per ogni chilometro, e del reddito lordo per ogni chilometro.

E siccome si garantisce anche con questa conven-

zione il reddito netto per ogni chilometro, io non so come possa essere caduto in errore, io non so dove sia l'errore.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Parlerò molto brevemente, e solo farò alcune osservazioni per mettere i fatti al loro posto. L'ultimo oratore che ha parlato, l'onorevole Nicotera, quasi ha fatto credere alla Camera, e vorrebbe far credere anche al paese, che con molta precipitanza si sia presentato questo progetto di legge...

CARBONELLI. Ma avete gli studi su questa legge?

VOLLARO. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... e quasi senza sapere cosa fosse questa linea, quale ne fosse la lunghezza; (all'onorevole oratore che m'interrompeva dicendo: avete gli studi? risponderò più tardi); quasi che il Ministero non avesse in verun modo studiato quali fossero i nuovi carichi che ne verrebbero al paese; quasicchè l'onorevolissima Commissione si fosse affrettata ad accettare una proposta ministeriale senza ponderazione; quasi farebbe credere insomma, che questo sia un progetto di legge, di cui nè il Governo, nè la Commissione, nè alcuno si possa fare un concetto. Ora mi affretto a dire, che questo è talmente lontano dal vero, che se c'è progetto di strada ferrata il quale sia stato seriamente studiato, è stato il progetto che ho l'onore di raccomandare alla vostra approvazione.

Comincerò dagli studi, e dichiarerò che ve ne hanno e più d'uno per questa linea, e che essi sono stati rivenduti da due Commissioni del Ministero dei lavori pubblici. Appunto per virtù di questi studi noi abbiamo potuto stabilire il costo della linea in 21 milioni, vale a dire occorrono 21 milioni di lire per costruire la linea, e per provvedere al materiale mobile di primo impianto.

L'onorevole Nicotera ci diceva inoltre che noi non sappiamo quanti milioni cadranno a carico dello Stato, se trenta o quaranta, o più, o meno.

Se l'onorevole Nicotera si fosse presa la briga di ben considerare il nuovo sistema di garanzia che il Governo ha proposto con questa convenzione al Parlamento, avrebbe compreso quanto siano infondati i timori che egli avrebbe voluto incutere alla Camera. I nostri calcoli sono semplicissimi, e possono facilmente dissipare quelle apprensioni che si vollero suscitare. Stabilito che per costruire queste linee occorrono 21 milioni di capitale, noi abbiamo detto: gli interessi sopra questa somma nella ragione del saggio dei fondi pubblici è di tanto; vi abbiamo aggiunto le somme che sono sempre necessarie nella gestione delle strade ferrate per il maggior sviluppo delle medesime; e finalmente abbiamo tenuto conto delle spese probabili dell'esercizio.

Con questi elementi abbiamo trovato che, per assi-

curare alla società una somma sufficiente al servizio del capitale, occorre di lasciare alla medesima le prime 7500 lire di prodotto lordo ed il 46 per cento del prodotto superiore a lire 7500, diminuendo così del 54 per cento la garanzia di lire 20,000 per chilometro accordata alla società.

Abbiamo poi convenuto che, allorchando i prodotti della linea pervenissero a tal punto che la sovvenzione venisse a cessare, la compagnia coi suoi prodotti dovrebbe restituire al Governo non solo le sovvenzioni avute, ma anche gli interessi del quattro per cento sopra questa sovvenzione. (*Interruzioni a sinistra*)

Non so qual sia l'interruzione; gli oratori che hanno dei dubbi potranno esporli, ed io sono qui per rispondere.

Il contratto adunque, che abbiamo presentato, non solamente limita i carichi del Governo, ma pone la società nella condizione di necessariamente progredire; ed il progresso della società significa diminuzione delle garanzie dal lato del Governo.

Se l'onorevole Nicotera si fosse presa la pena di applicare la formola proposta dal Ministero ed accettata dalla Commissione, avrebbe veduto come i risultati non possano dar luogo a quei vani timori che egli ha manifestati alla Camera.

Quali sono positivamente questi risultati?

Quando si verrà ad ottenere il prodotto lordo di 37,041, non sarà più corrisposta la garanzia governativa. (*Si ride a sinistra*)

Non so a cosa intendano coloro che ridono. Essi dovrebbero palesare in altro modo i loro concetti.

BRESCIA-MORRA. Intendo dire che è certamente impossibile che si arrivi a 41,000 lire.

PRESIDENTE. Non interrompa.

BRESCIA-MORRA. È il ministro che m' ha diretto la parola; gli ho spiegato perchè ridevo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Vollaro giunse fino a dire che non conosce la lunghezza di questa strada.

L'onorevole relatore nella sua dotta e bellissima relazione ed io nella mia abbiamo detto che è lunga 71 chilometri.

S'è detto che non si sa che cosa costar dee questa linea, mentre gli studi fatti da persone competentissime dimostrano che il capitale necessario alla sua costruzione sarà di 21 milioni.

Ad alienare gli animi da questa convenzione si è rappresentato l'avvenire sotto un tale aspetto da far credere, che da questa convenzione, per la quale ci obblighiamo a pagare, nella più sfavorevole ipotesi, lire 1,420,000 all'anno, (ipotesi questa che certamente non si verificherà) dovrà derivare la rovina d'Italia.

Non posso concepire siffatti timori, perchè vedo che tutte le strade austriache nel 1870 diedero un prodotto di 35 a 36 mila lire al chilometro, cosicchè quella parte della rete italiana, che pel computo della garanzia è

unita alla rete del sud dell'Austria, non arreca alcun onere alle finanze dello Stato.

Nè mi so far ragione, perchè la linea della Pontebba, la quale deve mettere in diretta comunicazione Vienna e tanti altri paesi con Trieste, anche senza parlare dello sviluppo degli interessi italiani, non possa in quattro o cinque anni mettersi al livello delle strade ferrate della *rete austriaca*.

Queste considerazioni bastano, o signori, per far cadere nel nulla lo spauracchio evocato di una somma indefinita, che deve pesare sulle finanze dello Stato.

Nè mi si dica che queste sono ipotesi azzardate, imperocchè chiunque s'intenda di strade ferrate e di commercio, molto facilmente può riconoscere le ragioni per le quali la strada ferrata pontebbana abbia a rendere almeno ciò che rende la rete delle meridionali austriache, la quale se da un lato comprende le grandi linee commerciali, che mettono in comunicazione Vienna e Trieste e Vienna-Pest, ha però anche il carico delle linee secondarie dell'Ungheria.

Io credo quindi che la strada della Pontebba debba dare una rendita considerevolissima, perchè accorcia di molto il viaggio tra l'Adriatico e Vienna, ed abbrevia grandemente il viaggio di Praga che è il centro di tutte le strade ferrate del nord dell'Austria.

Ed io non so come per una strada ferrata di tanta importanza, per un valico principalissimo delle nostre alpi, per una via che ci ravvicina di 150 chilometri a Vienna, e d'altrettanto a Pietroburgo, e che ci ravvicina a Berlino, a Praga, a tutta la parte media ed alta dell'Alemagna, come da noi si trovi tanta opposizione per assumere un impegno tanto limitato, da noi che abbiamo avuto il coraggio di contribuire per 45 milioni al traforo del Gottardo; mentre dalla Pontebba siamo sicuri di ritrarne non minori vantaggi che dal Gottardo, vantaggi che tanto più aumenteranno quanto più prontamente avremo aperta al commercio tale linea, che verrà a costare nulla allo Stato italiano, dopo pochi anni di esercizio.

L'opposizione fatta dall'onorevole Breda, anzichè infirmare il mio convincimento dell'utilità di questa linea, lo ha rafforzato maggiormente...

BREDA. Mi consolo con lei.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... Anzi dirò che se non fossi venuto in questa Camera con questo convincimento, l'avrei acquistato dopo il discorso dell'onorevole Breda. Non so comprendere per verità che signifi-
fichi, nel discutere di una linea di strada ferrata, l'andare esaminando se vi sieno strade parallele, che restano a centinaia o a cinquantine di chilometri di distanza.

BREDA. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. A convincersi che la questione delle strade parallele a notevole distanza non ci debba preoccupare, getti l'onorevole opponente i suoi sguardi sopra una carta della Germania o del-

l'Inghilterra, e vedrà quante considerazioni si potrebbero fare simili a quelle che egli ha espresse, e le quali, per provare troppo, provano nulla. Ma esaminiamole brevemente. L'onorevole Breda ammise che indubbiamente la linea della Pontebba è un poco più corta della linea del Predil...

BREDA. L'opposto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Breda poi, con una finezza grandissima d'ingegno (e da quell'uomo tecnico che è, non poteva dire altrimenti) ammise che le pendenze del Predil sono maggiori; ma si astenne dall'indicarle, perchè, specificando i calcoli, avrebbe dovuto riconoscere che fra le spese di esercizio di una linea e le spese di esercizio dell'altra la differenza è grandissima.

È ben vero che egli sostiene, che per la merce e per il viaggiatore il trasporto costa ugualmente, qualunque sia la spesa di esercizio. Ora io contesto questa sua asserzione, perchè in Alemagna, in Inghilterra e ovunque le varie linee non appartengano alle stesse società, la tassa di trasporto è sempre maggiore dove le spese di esercizio sono maggiori; di modo che se noi avremo una strada di facili pendenze, noi potremo fare delle tariffe bassissime di trasporto, mentre se avremo strade di difficili pendenze, a meno che la società non voglia rimetterci il suo danaro, necessariamente bisognerà che si elevino le tariffe.

Poi vorrei chiedere all'onorevole Breda, se creda egli indifferente per uno Stato l'aver una grande comunicazione propria dentro al suo territorio o fuori? E poi non vi ha detto l'onorevole Breda che c'è questa differenza di percorrenza? Ma egli, quasi per far vedere la grande utilità che vi sarebbe ad escludere la linea della Pontebba ed accettare quella di Caporetto, dice di aver avuto da persone appartenenti alla società dell'Alta Italia l'informazione che il commercio dell'Ungheria è molto grande per l'Italia.

Mi permetta l'onorevole Breda, io vorrei che egli fosse venuto ad appoggiare la sua tesi a ben altre autorità, e non ad un'autorità la quale, diciamolo francamente, può essere sospetta; in quanto che, se c'è una compagnia che abbia interesse che la *Rodolfiana* non prosperi, essa è la *Sudbahn*.

Ognuno sa la grandissima opposizione che la *Sudbahn* dell'Austria ha fatto sempre alla *Rodolfiana*.

Io non mi fermo sull'altro argomento, che parve gravissimo agli onorevoli Nicotera e Breda.

L'onorevole Breda ci diceva: come volete fare una strada fino a Pontebba, se vi sono poi altri 24 chilometri per unirla a Tarvis, e voi non sapete se l'Austria voglia farli? Quindi, soggiungeva, se mai non potessi convincere la Camera della poca utilità di questa strada, proporrei un articolo di aggiunta, secondo il quale questa legge non vada in esecuzione finchè non sia fatto su ciò un trattato speciale fra l'Austria e l'Italia.

Comincerò dal dire che il trattato fra l'Italia e l'Austria già esiste. E non importa che l'onorevole Breda dica che il trattato potrà essere o non essere eseguito: tra le grandi nazioni i trattati sono sempre eseguiti. In secondo luogo io domando: da quando in qua le strade ferrate internazionali si fanno per trattato?

BREDA. Sempre.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Al *sempre* dell'onorevole Breda io potrei rispondere con un *mai*; in quanto che vi ha qualche cosa di più potente dei trattati, ed è l'opinione pubblica, l'interesse delle rispettive nazioni.

Ora, quando vi esiste già una delle principali strade ferrate di Europa, quale attualmente è la *Rodolfiana*, la quale da Lintz viene fino a Villacco, quando avremo costruita la strada da Pontebba ad Udine ed allorchè non mancheranno che 24 chilometri per congiungere quest'immensa linea che porta un commercio grandissimo all'Adriatico, è egli immaginabile che non abbia a compiersi la strada? Io ricordo che una volta, mentre si discuteva una convenzione per una linea tra la Prussia ed altri Stati, un esimio uomo di Stato disse che le congiunzioni fra Stato e Stato non si domandano, ma s'impongono colla costruzione delle strade ferrate. Ed io ripeto: facciamo questa strada ferrata, ed è impossibile che l'Austria non attenda agli impegni presi. Ma, data anche l'ipotesi impossibile che quel Governo non facesse la strada, vi sarà l'interesse di quell'intera nazione e la forza dell'opinione pubblica che la farà compiere come strada di grandissima utilità.

Mi citi un po' l'onorevole Breda un trattato sottoscritto da due o più grandi nazioni per opere di comune, reciproca, indiscutibile utilità, il quale non abbia avuto esequimento? Egli ha detto *sempre*, io ripeterò il *jamaïs* famoso, sotto altro aspetto. Il Governo austriaco ha promesso solennemente, si è vincolato a favorire questa strada, e quindi non è permesso il dubbio che quell'impegno non abbia ad essere mantenuto. Se qualche dubbio avessi, non raccomanderei così caldamente all'approvazione vostra il progetto che stiamo discutendo.

Si tratta di una delle più importanti strade, di uno fra i principali passi delle Alpi nostre, di una strada che ci avvicina a Vienna di 150 chilometri, di una strada che è veramente italiana, di una strada infine che, mettendoci in diretto commercio colle regioni della Carinzia e della Stiria, dove vi è tanta abbondanza di legnami, di carbon fossile e di ferro, potrà essere un giorno il principio della soddisfazione di un gran desiderio, quello cioè di ricondurre alla maggior prosperità la patria dell'onorevole Breda, la Venezia. (*Movimenti*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Varè.

VARÈ. Io voleva combattere la sospensiva, ma mi pare che sia stata già vittoriosamente oppugnata.

PRESIDENTE. Allora la parola spetta all'onorevole La Porta. (*Conversazioni del deputato Nicotera col ministro pei lavori pubblici*)

Se non cessano le conversazioni al banco dei ministri, l'onorevole La Porta non potrà cominciare il suo discorso.

LA PORTA. Convorrà l'onorevole ministro dei lavori pubblici che trattasi di un importantissimo progetto di legge; e se il mio amico Nicotera era dispiacente che questa gravissima ed importantissima discussione venisse negli ultimi momenti dei nostri lavori parlamentari, egli aveva pur qualche ragione. Del resto, il mio amico Nicotera è antico del Parlamento italiano quanto me, ed egli sa come ci sia una fatale coincidenza: quando i lavori parlamentari sono arrivati alla stagione estiva, e le vacanze sono vicine, molti progetti importanti vengono in discussione. Subiamo la fatalità della coincidenza.

L'onorevole ministro diceva: le congiunzioni internazionali delle linee ferroviarie non s'impongono per trattati. Ma qui abbiamo un trattato.

Io lascio da parte la massima. Comprendo quello che egli diceva dell'imposizione morale, perchè certo non parlava della guerra che avesse imposta all'Austria la linea della Pontebba, ma parlava di quell'azione morale che esercita la legge di un paese per una linea che deve congiungersi a quella di un altro paese. Naturalmente tutti gli interessi che vi sono per la linea di congiunzione colla nostra potranno influire moralmente presso quel Governo per indurlo ad accettarla.

Ma vediamo lo stato dei fatti qual è, tanto per lanciarci nel campo delle ipotesi, perchè questa che ci si offre innanzi come un eroico argomento, non è altro che una ipotesi.

L'articolo 5 del trattato che cosa dice?

« Le parti contraenti si obbligano reciprocamente a favorire ed a concedere nel rispettivo territorio la costruzione di quei tratti di ferrovie che serviranno alla congiunzione diretta delle linee italiane colle austriache e viceversa, le quali fossero dall'una delle due potenze concesse e costruite fino al confine presso Primolano da una parte e fino al confine del Friuli a Pontebba dall'altra, a patto però (lo ritenga l'onorevole ministro dei lavori pubblici) che la concessione non porti onere alle finanze (parla delle finanze rispettive) per le linee che si fanno nel territorio del proprio paese. »

Io domando una spiegazione di queste parole: « a patto però che la concessione non porti onere alle finanze. » Si parla delle finanze dell'Austria? (*Bisbiglio prolungato*)

Abbiamo poi un fatto, ed è che dal Parlamento austriaco si discute una linea, quella del Predil, che renderebbe impossibile quella di cui parliamo. È un fatto questo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici conosce, come lo conoscono tutti nella Camera. Al Par-

lamento austriaco fu presentato un progetto di legge per la costruzione della linea del Predil; e noi sappiamo che le disposizioni di quel Governo sono per questa linea, di maniera che l'ipotesi che essa sia scelta dal Governo austriaco non è fra le impossibili. L'onorevole ministro dei lavori pubblici questo non lo può negare.

Quando dunque questa ipotesi è considerata dall'onorevole Vollaro come un fatto il quale deve pesare nelle nostre determinazioni, io credo che questa considerazione non meriti di essere disprezzata.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non mi reca meraviglia con la sua insistenza; egli ha presentato questo progetto, e naturalmente deve insistere per l'opera sua, lo comprendo; c'è l'amor proprio, c'è la convinzione; ma egli non potrà negare che, qualora l'idea della linea del Predil andasse innanzi nel Parlamento austriaco, ciò creerebbe al nostro voto un serio ostacolo.

Mi si ricorda una circostanza storica la quale ben si attaglia alla nostra situazione. Nella rete ferroviaria della Savoia il ministro Cavour, per forzare la mano alla Francia (sempre moralmente), fece votare in furia dal Parlamento subalpino una linea per congiungersi colla Francia a Saint-Denis; ma, malgrado la legge approvata, e malgrado che la società *Vittorio Emanuele* avesse fatti gli studi e cominciati i lavori, fu forza modificare la linea per unirsi a Culoz colla Francia, perchè ciò essa volle.

Ogni paese, ogni Governo impera sul proprio territorio, e noi non possiamo colla legge che votiamo andare a forzare la mano di un altro Governo e dirgli: voi dovete congiungere la vostra a questa linea.

Non credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici nè alcuno dei miei colleghi la pensi diversamente da me. Mi potrà garantire quale sarà la forza di questa corrente dell'opinione pubblica, quale la sua efficacia nel prevalere sui consigli del Governo e su quelli del Parlamento austriaco?

Dai dati sinora conosciuti sappiamo quali sono le tendenze attuali in Austria, e noi, signori, di fronte a tendenze che conosciamo, e per ipotesi, senza dati sicuri per calcolare il valore ed i mezzi che potranno realizzarla, noi facciamo una convenzione e spendiamo così il denaro dei contribuenti? È una situazione molto grave!

Vede bene l'onorevole ministro che, quando i miei amici dicono: rimandate la discussione fra tre o quattro mesi, lasciate che la Camera si riapra e poi con maturità di consiglio e con riflessione si discuterà, stabilite che sia la prima legge da porsi all'ordine del giorno, non hanno tutti i torti.

TORRIGIANI. Domando la parola.

LA PORTA. Io credo che frattanto l'onorevole ministro degli esteri fu chiamato dalla Commissione. Non voglio supporre che il Governo italiano non avesse

avuto alcuna trattativa, alcun rapporto col Governo austriaco, molto più che il trattato di commercio dice che vi sarà un accordo sull'andamento generale e sul punto di congiunzione colle ferrovie esistenti nello Stato. Vi sono delle trattative delle quali si parlò nello stesso protocollo, ed allora è necessità che il Governo ce ne dichiari le conclusioni. Sono dolente che non si trovi presente il ministro degli esteri, poichè questa è una cosa che lo riguarda direttamente.

Una voce. È nel corridoio.

LA PORTA. Mi si fa osservare che il ministro degli esteri si trova in questo recinto; io allora pregherei il signor presidente a volerlo invitare ad onorarci della sua presenza, trattandosi di argomento su cui devo interrogarlo.

Un'altra ragione per cui ritengo gravissima la discussione attuale, e che quindi richiederebbe altro momento più opportuno per farsi, è quella del sistema di garanzia.

Noi abbiamo in questo progetto di legge un nuovo sistema di sovvenzione di fronte al sistema di garanzia che è in vigore presso le Romane e le Meridionali. Presso le Romane e le Meridionali noi vediamo questo fatto, che, invece di avere creato un interesse allo sviluppo del prodotto chilometrico, noi abbiamo imposto alle società il bisogno di arrestarlo; poichè siccome lo Stato prende sull'aumento del prodotto senza compensare l'aumento della spesa d'esercizio, così queste società, quando il prodotto è arrivato ad un certo punto, hanno interesse ad arrestarlo. Questa è la condizione di cose esistente per le Romane e le Meridionali. *(Il ministro per gli affari esteri entra nell'Aula)*

Io non so se asserisco cosa conosciuta dalla Camera; ad ogni modo amo d'intrattenermi pochi minuti su questa situazione di cose.

Per la società delle Meridionali dalle 7000 alle 15,000 lire di prodotto chilometrico la metà è presa dal Governo, oltre le 15,000 lire tutto prende il Governo.

Per le Romane dalle 12,500 alle 21,000 lire metà se la prende il Governo, oltre le 21,000 lire prende tutto il Governo.

MONTI CORIOLANO. *(Della Commissione)* No, no! Mai più! Domando la parola.

LA PORTA. Ora c'è una modificazione. *(Interruzioni)*
Voci. No! no! Piglia equivoco!

LA PORTA. Ci sarà forse un equivoco. Fatto è che con questo progetto di legge noi inauguriamo un nuovo sistema che può anche avere dei vantaggi.

Sappiamo come stanno le garanzie del Governo, e io credo che, introducendo un nuovo sistema con questo progetto di legge, cioè prendendo a base il prodotto lordo e detraendo da esso le spese dell'esercizio e concedendo un premio sul prodotto netto alla società stessa, essa avrà così un interesse diretto al suo maggiore sviluppo chilometrico, io credo, dico, che

questo nuovo sistema meriti un ponderato esame; poichè, se veramente più garantisce gli interessi della finanza, mettendoli in armonia cogli interessi dell'esercizio della società, si potrebbe venire alla riforma generale del sistema di garanzia e pregare il ministro a volervi uniformare le condizioni delle Meridionali e delle Romane.

Se questo sistema novello, come appare, dà alle società piena libertà di lucrare sulle migliorie, sullo sviluppo dell'esercizio, noi avremo delle società meglio interessate al prodotto chilometrico e che non saranno più obbligate ad arrestarlo per non perdere i lucri che si godrebbe il Governo.

MONTI CORIOLANO. *(Con vivacità)* Domando la parola!

LA PORTA. Si calmi l'onorevole Monti Coriolano che domanda la parola su questo tuono!

MONTI CORIOLANO. Non si è studiato! Sono troppo grosse queste!

LA PORTA. Si calmi! non abbia tanta premura di dare delle lezioni. Egli parlerà a suo tempo, ed io avro campo di rispondergli.

MONTI CORIOLANO. Chiedo la parola per un fatto personale.

LA PORTA. Ho piacere di procurargli l'occasione di rispondermi subito.

PRESIDENTE. Continui, onorevole La Porta e parli alla Camera.

LA PORTA. Potrei dire all'onorevole Monti, altre volte relatore del bilancio dei lavori pubblici: pur troppo non possiamo noi lodarci del suo impegno, della sua sapienza in fatto di contratti e di opere pubbliche, allorquando la relazione del bilancio è venuta fatta da lui. *(Bene! a sinistra — Mormorio a destra)*

Non mi restano che pochissime osservazioni a fare in sostegno della proposta sospensiva di questo progetto di legge.

Poichè io vedo il signor ministro degli affari esteri, devo rivolgergli una preghiera, ed è quella di farci sapere se egli o i suoi predecessori hanno aperte delle trattative col Governo austriaco in base all'articolo 5 della convenzione postale del protocollo firmato dall'Italia e dall'Austria rispetto alla ferrovia della Pontebba, cioè pel congiungimento internazionale di questa ferrovia.

Mi sembra difficile che dietro l'articolo 5 del protocollo nel quale era stabilito che le due parti contraenti si impegnavano a favorire la linea di congiunzione, nel quale era consacrato che si riserbavano di determinarne di accordo l'andamento generale ed il punto di congiunzione colle ferrovie nei rispettivi Stati, mi sembra difficile che il Governo, prima di presentare questo progetto di legge che impegna il bilancio dello Stato per circa 30 milioni, mi sembra difficile, ripeto, che il signor ministro degli affari esteri non avesse aperta alcuna trattativa col Governo austriaco.

Io credo che importi grandemente alla discussione

attuale, importi alla Camera che il signor ministro risponda, e credo che importerebbe di più se egli venisse a depositare sul banco della Presidenza i documenti diplomatici che si riferiscono a queste trattative, perchè la Camera, prima di dare il suo voto, possa essere sicura che la linea che essa va ad approvare si costruirà e che non troverà di quegli ostacoli presso il Governo austriaco i quali possano fare spendere il denaro dello Stato senza quell'utile che tutti, ed io pel primo, dobbiamo volere a favore del nostro paese.

TENANI. Sono deputati veneti che parlano contro.

LA PORTA. Io parlo come deputato italiano.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Siamo tutti ugualmente deputati italiani.

LA PORTA. Non mi rivolgo ai Veneti in questo momento, ma a tutti i deputati. (*Rumori incessanti, e interruzioni*)

PRESIDENTE. Onorevole La Porta, ella non deve rivolgersi ai Veneti; qui non vi sono deputati che rappresentino piuttosto una regione che un'altra.

LA PORTA. Io non so che cosa abbia detto l'onorevole presidente del Consiglio...

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha ripetuto una verità, cioè che siamo tutti ugualmente deputati italiani. (*Benissimo!*)

LA PORTA. Io non so come il signor presidente del Consiglio faccia un'avvertenza simile. L'Italia la rappresento io, come la rappresentano loro, e non potrei certamente io rappresentarla, se non la rappresentassero gli altri come me.

Ma io non devio da quello che diceva; torno quindi a pregare l'onorevole ministro degli affari esteri perchè voglia depositare i documenti che possa avere sulle trattative diplomatiche passate fra il Governo italiano ed il Governo austriaco in ordine alla ferrovia della Pontebba, ed a presentare insieme le conclusioni alle quali sono arrivate queste trattative, perchè esse debbono dar norma al voto che la Camera è chiamata ad emettere.

MONTI CORIOLANO. (*Della Giunta*) Io non so che cosa abbia dato motivo all'onorevole La Porta di indirizzarmi vivamente la sua parola, ed anche, direi, di proverbiarmi al cospetto della Camera. Io non ho fatto che riflettere essere le cose da lui toccate tutte viste e discusse dalla Commissione. Ed infatti, se l'onorevole La Porta ha la bontà di considerare che essa contiene cinque ingegneri, si capaciterà di leggerli che la Commissione non può non avere discusso profondamente il progetto di legge che ne occupa in ogni particolare.

Egli dice che io ho mostrato calore per questo progetto di legge. Io non soglio mettere calore, ma ponderazione nelle cose che tratto. Comunque, nel caso che si ravvisasse calore nel mio procedere, esso proviene da questo, dalla convinzione cioè di avere tra mani un argomento eccellente. È eccellente per rispetto alla bontà della linea, la quale per me è di na-

tura intimamente ed esclusivamente nazionale, ed estimo di non essere cattivo testimonio, perchè non posso avervi nessun interesse regionale, nè di alcun altro genere. È eccellente poi l'argomento, a causa della sagacia della convenzione, la quale, con nuovo metodo e nuovo congegno, mediante il che stabilisce il pagamento delle garanzie, mette la società nel caso di eseguire egregiamente gl'impegni ed avere interesse al prosperare della linea, secondo il diverso introito e provento. Fa quindi appunto la convenzione tutto il contrario di quello che l'onorevole La Porta suppone riferendosi agli stipulati colle Meridionali e le Romane.

È naturale che continuando a dire a persone che hanno studiato il soggetto, che hanno sott'occhio i dati statistici ed economici, i dati tecnici speciali, onde risulta la giustezza del contratto, cose del tutto insusistenti, è naturale, diceva, che nasca, direi quasi, una certa meraviglia, che non ne dispensi da qualche segno che la manifesti.

Ad altro io non sono disceso, non che dare motivo a rampogne.

In quanto poi l'onorevole La Porta ha richiamato, di avere io avuto l'onore di far parte di altre Commissioni che esaminarono altri contratti di ferrovie, ciò mi fa ricordare una cosa che l'onorevole La Porta non può dimenticare: l'aver cioè fatto parte della Commissione eletta dalla Camera per esaminare l'*omnibus* ferroviario del 1870, Commissione di cui era pur membro l'onorevole La Porta. Ora, deve egli ricordare come di quell'*omnibus* fosse parte importantissima la convenzione colla società dell'Alta Italia, ed a me venne il carico di trattare appunto tale convenzione. Allora l'onorevole La Porta avrà potuto conoscere con che rigore, mi sia permesso dirlo, anche con che cura d'investigazione fosse scrutato quell'esame. E la conseguenza che ne derivò si fu appunto di correggere e modificare per ben tre volte la convenzione.

Io sono quel medesimo, e l'onorevole La Porta spero non mi vorrà reputare cangiato.

Se dunque, armato di tali precedenti anche rispetto il mio rampognatore, oggi sostengo che alla vece della convenzione colla società dell'Alta Italia, questa colla Banca Romana è egregia, previdente, giusta e segna un passo ed un miglioramento nella responsione delle garanzie, lungi dal temere il ripetersi di supposti inconvenienti, vede l'onorevole La Porta, vede la Camera che mi pare avere un poco diritto ad essere creduto.

Osservo poi che, anche come relatore del bilancio dei lavori pubblici, ed in altre circostanze, mi sono sempre espresso molto chiaramente, atteso che, quando ho un incarico, cerco di adempiere al mio compito nel miglior modo che le mie forze consentono; ed anzi un amico di sinistra ebbe un giorno a significarmi portare tempesta le mie relazioni, tanto erano nette ed esplicite. Ed anche nel bilancio predetto espressi molto

chiaramente quegli avvertimenti che erano della mia competenza; e se l'amministrazione avrà valutato qualcuno di quei suggerimenti, oso sperare che al servizio non sarà certo venuto detrimento o peggio come presume l'onorevole La Porta.

VISCONTI-VENOSTA, ministro per gli affari esteri. L'onorevole La Porta mi ha domandato se il Governo italiano aveva cominciato le trattative col Governo austriaco relativamente alla costruzione della ferrovia della Pontebba.

Io gli risponderò che il Governo italiano non ha creduto di intraprendere alcuna trattativa col Governo austriaco in proposito.

BREDA. Chiedo di parlare per un fatto personale. (*ilarità*) Io ho asserito il contrario di quello che dice il signor ministro.

MINISTRO PER GLI AFFARI ESTERI. Naturalmente, quando parlo di trattative, intendo parlare di trattative da Governo a Governo e per opera nostra.

L'onorevole La Porta e la Camera conoscono l'articolo; esso è così concepito:

« Le parti contraenti si obbligano reciprocamente a favorire ed a concedere nel rispettivo territorio la costruzione di quei tratti di ferrovia che servissero alla congiunzione di reti delle linee italiane colle austriache e viceversa, le quali fossero dall'una delle due potenze concesse o costrutte fino al confine presso Primolano da una parte, e fino al confine del Friuli alla Pontebba dall'altra, a patto però che la concessione non porti onere alle finanze, e salvo a determinare d'accordo l'andamento generale ed i punti di congiunzione colle ferrovie esistenti nei due Stati. »

L'articolo adunque è chiaro: esso porta la firma di due dei nostri colleghi, cioè degli onorevoli Rattazzi e De Blasiis. In presenza di questa disposizione il Governo non ha stimato necessario d'aprire delle negoziazioni, perchè non possiamo dubitare che il Governo austriaco, col quale abbiamo i migliori rapporti e che dimostra sempre la migliore volontà nella trattazione degli affari che toccano i comuni interessi, si presterà pure, ne sono certo, all'esecuzione degli obblighi quali risultano dalle stipulazioni di cui ho ora data lettura.

PRESIDENTE. Onorevole Breda, accenni il fatto personale.

BREDA. Il ministro degli affari esteri ha asserito una cosa contraria ad una mia affermazione che ho fatta testè e che è fondata sopra una lettera del ministro Cantelli al prefetto di Venezia.

MINISTRO PER GLI AFFARI ESTERI. Sono trattative fatte da noi?

BREDA. Non importa, se i ministri si succedono, il Governo resta.

PRESIDENTE. Venga al fatto personale.

BREDA. Al Ministero degli affari esteri debbono esservi i documenti che provano le trattative seguite tra l'Italia e l'Austria sopra questa ferrovia, giacchè il

ministro Cantelli scriveva: « che il Governo del Re non ha mancato nè manca per mezzo della legazione a Vienna di far presenti al Governo austriaco le ragioni che in favore della linea della Pontebba possono desumersi dal vigente trattato coll'Austria. »

Dunque ci furono trattative. Se il Governo attuale dichiara che non ne ha fatte, io non voglio smentirlo, ma non posso lodarlo per questo e resta ciò che affermo: « che delle negoziazioni, cioè, tra i Ministeri italiani precedenti e l'Austria ci furono e che noi ne ignoriamo i risultati.

PRESIDENTE. L'onorevole Billia Antonio ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER LE FINANZE. Se mi permette, onorevole Billia...

BILLIA A. Quando si tratta del mio turno, parlano sempre in dieci prima di me. (*ilarità*)

Permetta dunque lei, onorevole Sella, che io mi sbrighi e lo farò rapidamente.

MINISTRO PER LE FINANZE. Allora parlerò dopo.

BILLIA A. Ne la ringrazio, e la ringrazio davvero, imperocchè così ella mi abbia dimostrato col fatto come si faccia ad essere gentile, ed io dell'esempio terrò conto per l'avvenire.

A me interessa ottenere la parola per attestare la mia alta meraviglia in vedere che i miei colleghi di sinistra, non dico di sinistra estrema, tanto si mostrino desiderosi di studiare le leggi ed adoperino proprio gli argomenti stessi dell'onorevole presidente del Consiglio, e vadan ripetendo: la questione è grave, è immatura, bisogna approfondirla, bisogna per lo meno che la si rimandi al prossimo novembre.

I miei amici, molto più esperti di me nelle questioni di rinvio, sanno che rimandare a novembre vuol dire che non se ne abbia a parlare più; quindi io non arrivo a comprendere il perchè essi vogliano seppellire un progetto che perfettamente intendono, col pretesto di volerlo studiare, e col proposito di andarsene a Napoli od in Sicilia senza averlo studiato, e di tornarsene poi nell'identica condizione. (*Si ride*)

Ci deve essere adunque qualche ragione di sotto; e questa ragione mi sembra sia trapelata dalle parole dell'onorevole Nicotera, come da quelle dell'onorevole La Porta.

LA PORTA. Per un fatto personale.

BILLIA A. Quando l'onorevole Nicotera dice: badate, bisogna dare grande peso agli argomenti dell'onorevole Gabelli, così competente in materia di ferrovie, io mi ci perdo affatto, perchè rammento che pochi giorni fa ad un discorso ben più grave che pronunziava l'onorevole Gabelli intorno le ferrovie romane, si oppose precisamente l'onorevole Nicotera. (*Si ride*)

NICOTERA. Domando la parola per un fatto personale.

BILLIA A. Oggi invece in una questione che conosce assai menò, egli afferma e giura *in verba* del suo contraddittore.

Tutto questo è troppo straordinario per non ricercarne le cagioni; e le cagioni sono trapelate quando si è fatta allusione alla Venezia; e dalle lodi esagerate che si profondevano a quella regione dai miei amici, ho compreso che una questione regionale c'era sotto, e spiegava la loro opposizione. (*No! no!*)

Sento dire di no...

BREDA. No, regionale, ho parlato contro io.

PRESIDENTE. Onorevole Billia, la prego a non mettere in sospetto i concetti enunziati da' suoi colleghi. Ella deve essere persuasa che ognuno di essi, nell'esprimere le proprie idee, non ha in mira che il bene di tutto il paese.

BILLIA A. Quando si saranno chetati, esprimerò anch'io le mie idee colla maggiore franchezza.

La questione non muta, perchè l'onorevole Breda, interrompendomi, afferma di avere parlato contro ed essere veneto; io parlo in favore, e sono lombardo; vede che non sta qui la differenza.

PRESIDENTE. Onorevole Billia, lasciamo queste denominazioni di deputati di regioni.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Qui siamo rappresentanti d'Italia.

BILLIA ANTONIO. Ma, onorevole presidente, il fatto...

PRESIDENTE. Mi permetta, io non posso a meno che fare plauso all'interruzione del presidente del Consiglio che qui non ci sono che deputati che rappresentano tutta Italia. Noi non dobbiamo ispirarci ad altri principii che a quelli che convengono a rappresentanti italiani e lasciare questi confronti di regione a regione. (*Bravo!*)

BILLIA ANTONIO. Quando si tratta di votare, legalmente è così, ma nessuno può togliere il carattere che ha e porta seco l'individuo; e, se uno viene da oriente e l'altro da occidente, vengono col loro foglio di via che lo attesta, e una dichiarazione generica di legge nol può cancellare.

MASSARI. Niente affatto.

BILLIA ANTONIO. Qui io vedo, sento ed affermo eserci una questione regionale, qui si vuole negare qualche cosa ad una regione. (*No! no! a sinistra*) State buoni. (*Ilarità*) La ragione di non averlo confessato voi non serve; la parola è data per coprire il proprio concetto, non per esprimerlo, e lo si intende quando si fanno certe opposizioni.

Cercherò di persuadere i contraddittori esprimendo il mio concetto sopra una ipotesi. Supponiamo che la strada sia unicamente d'interesse di una regione, della Venezia. Abbiamo ragione di negarla, noi, che abbiamo in Italia le sole strade del Veneto che siano produttive e non esigano spese di garanzie, mentre il Veneto concorre a pagare le garanzie per tutte le altre strade italiane? Possiamo noi negare ai Veneti quest' unica strada, s'anco fosse a carico dell'erario, in nome di un interesse od in nome della equità, solo perchè non fu concesso tale o tal altro beneficio ad un'altra regione?

Possiamo noi onestamente invocare una ragione di compensazione? Evidentemente che no.

Ma se opposizione si fa, vuol dire che ha una ragione riposta, e questa, che non si ha il coraggio di proclamarla da altri, la accennerò io: è un dispetto che si vuol fare al Veneto in odio dei suoi rappresentanti. (*Mormorio*)

V'ha alla Camera una legione sacra, una falange, composta appunto dei deputati del Veneto, la quale si leva sempre a favore del Ministero e contro di noi quantunque volte parliamo, quantunque volte facciamo una proposta.

RIGHI. Non è vero niente affatto.

BILLIA ANTONIO. Sì; ieri stesso, quando si trattava di stanziare sole cinque mila lire per una fermata di piroscalo al porto di Lipari, la falange si è levata contro; è giusto oggi, dicono su questi banchi, che ci leviamo noi contro i loro progetti. Ecco la chiave (*Ilarità*), la chiave vera per spiegare questa opposizione. (*Mormorio e proteste*)

PRESIDENTE. Onorevole Billia, per la seconda volta io la invito a non dare ai discorsi ed ai voti dei suoi colleghi una interpretazione che sarebbe poco degna di loro e poco decorosa per la Camera.

BILLIA ANTONIO. Comprendo richiami e mormorii; ma mi giudichino nella loro coscienza ed imparzialità tutti quelli che mi ascoltano da una parte e dall'altra, e poi dicano se ho errato, e se nel loro interno non confessano ch'io ho pensato il vero e avuto il coraggio di affermarlo pubblicamente.

Ora io vi dico che hanno torto questi e torto quelli; c'è troppa tenacità, c'è troppa ostinazione in certi gruppi politici; e, se qualche volta si usasse da una parte un po' di imparzialità e di tolleranza, all'altra non verrebbe in mente di reagire per dispetto.

Così accade che io, appartenendo alla sinistra estrema, non alla sinistra, mi trovi a questa contrario, e debba far voti perchè le cause spariscano e non si abbia a rinnovare il caso d'oggi, che gente la quale non ha studiato un progetto, oppure lo ritiene ottimo, domandi la sospensiva e faccia opposizione semplicemente perchè intende fare con essa un dispetto. Dite pure quello che volete, amici miei di sinistra, le cose sono così, e voi lo sapete quanto me e meglio. (*Movimenti in senso diverso*)

Una voce. Bene!

VOLLARO. Io aveva domandata la parola per un fatto personale, quando l'onorevole Billia Paolo mi trasse colle sue parole nella discussione. L'ho poi ridomandata quando l'onorevole Billia Antonio mi vi trasse di nuovo, parlando, per un fatto personale, de'suoi amici di estrema sinistra e di sinistra.

Per verità io debbo ridichiarare che, non riconoscendomi più da qualche tempo se sono sinistra od alla estrema sinistra, ho finito per dire che parlava per conto mio. (*Ilarità*) Continuando a parlare per conto mio,

dico all'onorevole mio amico personale e politico Billia Antonio che io ho parlato franco e chiaro; ma, poichè pare che egli non mi abbia compreso, mi spiegherò più chiaramente ancora.

Io ho fatto una questione, come deputato italiano, della convenienza di un contratto per lo Stato, esaminandolo se era utile o nocivo: una parte.

Ho fatto una questione, una questione di reazione alla Camera... (*Oh! oh!*) Affermo: di reazione. Io dico che non più partiti abbiamo oggi in Italia. Finita la questione dei principii, giacchè siamo a Roma e quello che avverrà verrà, noi non dobbiamo occuparci che di fatti economici, di benessere.

E quando la questione viene al fatto economico, signori, guardiamoci bene, la questione politica è sparita, facciamo in modo eguale gli interessi di tutte le parti del paese. Quando l'onorevole Billia mi proverà che da tutti i banchi della Camera, destra e sinistra, senza distinzione di provincie, senza distinzione di località, noi scrupolosamente facciamo giustizia distributiva, oh! allora non troverà mai reazione da veruna parte. Ecco la mia dichiarazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare per un fatto personale.

NICOTERA. Io sperava che l'onorevole Billia, dopo la mia dichiarazione, non sarebbe ritornato sull'argomento di reazione, di rivincita, di puntiglio; mi pareva d'aver detto troppo chiaramente che, quando si è trattato d'interessi generali del paese, noi, io almeno, quanto altri, non ho fatto mai questioni regionali. Ma l'onorevole Billia ha voluto parlare. A me giova credere che, se l'onorevole Billia non ne avesse parlato, niuno in questo Parlamento avrebbe sollevato di siffatte quistioni.

L'onorevole Billia si è pure meravigliato che io oggi mi accheti al parere dell'onorevole Gabelli, ed ha detto: ma come? Voi l'altro giorno l'avete combattuto, ed oggi lo sostenete? Ma che, forse per riconoscere l'ingegno d'un uomo, bisogna essere sempre d'accordo con lui? Io, senza essere ingegnere e uomo tecnico, posso non convincermi in una quistione degli argomenti dell'onorevole Gabelli, e posso convincermene oggi. Forse domani sarò nuovamente avversario dell'onorevole Gabelli, ma con ciò non mi metto punto in contraddizione.

La miglior prova di questo me la fornisce l'onorevole Billia, il quale si ritiene deputato di estrema sinistra, cioè sostenitore dei principii più avanzati in politica, ed oggi è ministeriale (*Ilarità*), e, nientemeno, si trova d'accordo coll'onorevole Devincenzi. (*Risa*)

Ritengo poi che l'onorevole Billia non ha dovuto prestarmi la sua attenzione quando io parlava, altrimenti avrebbe udito che non ho dichiarato di non votare la legge; anzi ho detto: voterò la legge, se mi lasciate veder chiaro.

Ma le pare, onorevole Billia, di veder chiaro dopo le dichiarazioni dell'onorevole Visconti-Venosta? L'o-

norevole Visconti-Venosta ha detto: non abbiamo creduto di fare veruna trattativa; il che significa che, votando oggi questa legge, non siamo sicuri se l'Austria domani l'accetterà (*Si! sì! a destra*); non siete sicuri, ripeto, se domani l'Austria l'accetterà o se non preferirà un'altra linea: poichè nel trattato postale non è detto che questa deve essere la linea.

Voci a destra ed al centro. Si! sì!

NICOTERA. No, no. E voi impegnate il Governo italiano ad una spesa gravissima senza essere sicuri che l'altra parte l'accetti. (*Sì! sì!*) Nella convenzione è detto *senza oneri*.

Ora che cosa vi abbiamo domandato noi? Non vi abbiamo detto: rimandate alle calende greche questa legge; vi abbiamo detto: prima d'impegnare le finanze dello Stato in una spesa rilevantissima, abbiate la certezza che la strada si farà. E che questa non sia una questione municipale, una questione di campanile, ve lo prova il fatto che, di due deputati delle stesse provincie, uno parla in un senso diverso dell'altro.

Oltre a ciò, non è vero che quella strada torni utile solamente al Veneto; essa è utile al Veneto quanto al Lombardo, quanto alle provincie del mezzogiorno, specialmente a quelle sul versante Adriatico.

È inesatto quindi che questa legge sia regionale; e che per questo noi la combattiamo.

Se fosse vera l'accusa che ci ha mossa oggi per la prima volta l'onorevole Billia, e predominasse in noi il sentimento municipale, avremmo dovuto essere contrari a moltissime, se non a tutte le leggi presentate; e non sarebbero i Veneti quelli che avrebbero sperimentato i primi il nostro rigore; poichè, veramente, per la Venezia non si è speso tanto da dover meritare l'ira e, se non l'ira, il dispetto di noi del Mezzogiorno, che non possiamo ancora venire in ferrovia, come vengono tutti gli altri. Noi siamo tuttavia in condizioni tali da non poterci muovere, specialmente l'inverno, se il mare non è calmo. E l'onorevole Sella, il quale crede di aver fatto molto per le provincie meridionali, e spesso ricorda la legge delle calabro-sicule, vedrà, quando si discuterà il bilancio dei lavori pubblici, che cosa si è speso e quali ostacoli si creano dal Ministero dei lavori pubblici per non spendere neppure le somme che sono stanziare in bilancio.

La legge sull'arsenale di Taranto... (*Rumori a destra*)

PRESIDENTE. Onorevole Nicotera, questo non è fatto personale. Ella non può entrare incidentalmente nella discussione di un altro disegno di legge; verrà il tempo in cui ne potrà parlare.

NICOTERA. Perdoni, onorevole presidente: mi fu mossa la più grave accusa che si possa fare ad un deputato, e tanto più ad un uomo che, dai primi anni della sua vita, ha combattuto per un principio, per l'unità del suo paese; ed è giusto risponda e provi il contrario.

Io non so se altri possa ricordare i precedenti che posso ricordare io. (*Oh! oh!*)

Parlo in generale...

PRESIDENTE. Non è il caso di parlare ora di questo. Continui nel suo fatto personale, ed io non la interromperò.

NICOTERA. Il fatto personale è questo. Si dice che noi ci opponiamo a questa legge per reazione. Se fosse vero, noi dovremmo essere contrari a tutte le spese. Invece, sempre quando si è presentata al Parlamento una legge di interesse generale, noi siamo stati i primi a sostenerla.

Concludo, se il Ministero ci assicura che veruna difficoltà ci verrà dall'Austria, io sono felicissimo di votare questa legge. Anzi, avendo l'onorevole Breda presentato un articolo che ci mette al coperto dal pericolo di vedere che l'altra parte non accetti, ritiro la mia proposta sospensiva e voterò l'articolo proposto dall'onorevole Breda.

Voci. Ai voti! ai voti!

LA PORTA. Domando la parola per un fatto personale. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ha la parola per un fatto personale.

LA PORTA. Dopo quello che ha detto l'onorevole Nicotera non dirò che due sole parole. Io credeva che la vicinanza materiale, se non politica, coll'onorevole Billia mi avesse fatto bene udire da lui. Quantunque non siamo sempre stati compagni nel Parlamento italiano, essendovi egli arrivato molto tempo dopo di me, credeva che egli avesse però potuto ampiamente giudicare, se io ho mai combattuta una legge per motivi regionali; ne citi una, io lo sfido.

Sugli atti della mia vita politica non ardisco intrattenere la Camera, ma osservo all'onorevole Billia che se egli si desse la pena di informarsene, vedrebbe che sempre, dal momento che ho imparato a pronunciare il nome d'Italia, non ho mai smentito la mia fede unitaria, e non sarà mai quando l'unità si è compiuta in Roma che dal Mezzogiorno sorga una voce, fosse anche per difendere i legittimi interessi delle provincie meridionali, che possa mettere in pericolo l'unità italiana.

Io sono certo che le sue parole non troveranno eco nelle popolazioni. Il Mezzogiorno sarà sempre, come tutte le altre provincie d'Italia, fautore dell'unità. Ancorchè dovesse lamentarsi perchè le sue opere pubbliche non sono fatte con quella celerità con cui meriterebbero di essere fatte, mai oserà mettere in pericolo l'unità. Questa è la risposta che io do all'onorevole Billia. (*Bravo! Bene! a sinistra*)

Se poi l'onorevole Billia per difetto d'altre ragioni e per distruggere l'argomento con cui l'onorevole Nicotera ed io sosteniamo la sospensiva ha detto che questi argomenti erano parto di un dispetto, di un amor proprio offeso, di un regionalismo semplicemente per un'arte oratoria, mi permetta che io gli dica che

egli l'ha malissimo scelta, ed ingiustamente applicata. Non ho altro da aggiungere.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha la parola.

BUCCHIA, relatore. Il relatore non ha parlato! (*Rumori*)

MINISTRO PER LE FINANZE. Chiunque esamini con qualche attenzione l'articolo letto testè dal mio collega il ministro degli affari esteri, vedrà chiaramente che, senza venir meno agli obblighi del trattato austro-italico, non si può contestare dal Governo austriaco l'obbligo della continuazione della linea. La sola condizione stabilita è che la continuazione non porti onere alle finanze dello Stato.

Quindi se, come mi pare, l'articolo proposto dall'onorevole Breda inchiude il concetto di un sussidio per parte del Governo austriaco, allora esso certamente non è tenuto a far questa congiunzione, e sebbene trattisi di cosa da nulla, perchè è un percorso di 24 chilometri soltanto che mancano dalla cima della Pontebba per raggiungere la rete Rodolfiana, pure io capisco come questo tratto si possa fare difficilmente se si richiede un sacrificio pecuniario al Governo austriaco.

Nè ciò deve far meraviglia a chi conosce un po' le polemiche che si sono sollevate in quello Stato, ove, non giova il tacerlo, la linea del Predil ha le sue simpatie. Non mancano neppure in Austria le simpatie per la Pontebba: in tutti i casi è evidente che non è dannosa all'Italia.

Quindi non c'è da preoccuparsi della congiunzione, quando non si domandino sacrifici pecuniari al Governo austriaco.

Sta bene che nei trattati si esprima il desiderio di vederne determinati d'accordo i punti di congiunzione, perchè non può una delle parti arrivare in un punto, e la seconda in un altro. Osservo però che il colle ove si deve arrivare è stabilito dal trattato col quale si volle in sostanza assicurare la costruzione della ferrovia della Pontebba. L'onorevole Rattazzi, che firmò il trattato, non potrebbe certamente dire che nello stipularlo non si abbia avuto questo intendimento. Su ciò quindi non giova, a mio avviso, continuare lungamente la discussione.

Piuttosto, o signori, io voglio aggiungere qualche parola come ministro delle finanze.

Vi possono essere delle singolarità come quella dell'onorevole Breda.

BREDA. Io la rettifico!

MINISTRO PER LE FINANZE. Ma io non capisco l'opposizione che si fa a questo progetto di legge. Si dice da questa parte (*La sinistra*) che la linea della Pontebba non sia stata studiata. Or volete voi sapere, signori, come sono le cose?

Quasi tutti i ministri che si sono succeduti su questi banchi si preoccuparono della questione della Pon-

tebba, ma hanno sempre cercato di ottenere patti un po' più vantaggiosi allo Stato.

I migliori patti, che sembravano già molto accettabili, sono stati offerti ora sono due anni, e si pretendeva una guarentigia di 29,000 lire al chilometro e la esenzione dalla tassa della ricchezza mobile. Adesso, per le migliorate condizioni del credito, abbiamo potuto far discendere la guarentigia sino a 20,000 lire al chilometro.

Quando consideriate, o signori, la ubicazione di questo passaggio alpino, e le importantissime vallate che questo mette in comunicazione (senza parlare delle comunicazioni che apre alle grandi distanze), voi toccherete con mano che questa linea non può che dar luogo a prodotti assai notevoli.

Per conseguenza (poichè sento tanto a parlare d'oneri), se alcuno dicesse che questa linea non produce le lire 7500 al chilometro, come si propone, dovrò rispondere che costui non se ne intende, che non sa quello che dice. Sarebbe rispondere con poco rispetto, ma sarebbe la verità.

NICOTERA. È il sistema che pecca.

MINISTRO PER LE FINANZE. Scusi onorevole Nicotera, il sistema adottato consiste in questo: si sono valutate le spese di esercizio; si è pur valutato il prodotto netto dedotte le spese dell'esercizio e si lasciò un tenue beneficio al concessionario per interessarlo allo sviluppo del movimento.

Quindi si è stabilita quella cifra come formola, ma non venne mai in mente di alcuno che la linea dovesse dare un prodotto di questa natura. Laonde se si tien conto del certo movimento di questa linea è evidente che l'onere per le finanze si riduce a ben poca cosa. Oltre a ciò se si osserva che nel capitolato venne anche assicurata la restituzione delle somme che fossero anticipate, io come ministro delle finanze non potrei nelle condizioni attuali scorgere se non un buonissimo affare nella convenzione, che stiamo discutendo.

Fra le tante osservazioni fatte dall'onorevole Nicotera e che io devo combattere, ne ho sentita una giusta assai.

Egli ha detto che questa linea riguarda non solo il Veneto, ma anche il Mezzogiorno. Egli ha ragione; anzi se ho a esprimere la mia opinione, direi che riguarda principalmente il Mezzogiorno.

Voci a sinistra. Sarà.

MINISTRO PER LE FINANZE. È la verità.

Esaminate un momento, o signori, quello che avviene.

Voi sapete che i movimenti paralleli alla latitudine non hanno una grande importanza perchè gli stessi prodotti che vengono in un dato punto del globo terraqueo crescono pure generalmente negli altri posti sulla stessa latitudine purchè non vi siano grandi differenze altimetriche. I grandi movimenti, lo sapete meglio di me, si fanno essenzialmente lungo il meri-

diano, dal Nord al Sud, perchè i prodotti non si rassomigliano.

Ne volete una prova?

Scusate se entro in un dettaglio triviale.

Sapete voi dove vanno in gran copia i vostri cavolfiori veramente magnifici di Castellammare? Vanno a Vienna. Da voi si vendono 10 centesimi; là 5 lire.

Una voce a sinistra. Non possiamo mandarli.

MINISTRO PER LE FINANZE. Potrete mandarli benissimo, perchè se approvate questo progetto di legge, la distanza si abbrevierà niente meno che di 150 chilometri; e allora potrete mandare a Vienna anche quelli di Calabria.

E qui mi perdoni l'onorevole Antonio Billia, ma io non posso accettare la sua argomentazione sebbene per questa prima volta si mostri ministeriale.

Io non posso ammettere che alcuno sia qui determinato da considerazioni regionali; ma se pur ve ne fossero, è evidente che i più interessati a votar questo progetto di legge sarebbero precisamente i deputati delle provincie meridionali dei cui prodotti naturali lo sbocco è specialmente agevolato da questa linea.

Voci. Ai voti!

RATTAZZI. Debbo rispondere, poichè vi sono stato invitato dall'onorevole ministro delle finanze. Mi restringerò all'interpellanza che egli mi ha fatta.

Egli mi ha chiesto se l'articolo del trattato di cui l'onorevole ministro per gli esteri ha dato lettura, fosse o no ispirato dall'idea che si dovesse scegliere la linea della Pontebba.

Il ministro delle finanze ha perfettamente ragione.

Lo scopo cui era rivolto questo articolo era precisamente quello di scegliere questa linea, perchè si considerava come la più conveniente nell'interesse generale d'Italia; ma avverta egli (perchè è d'uopo che non ci facciamo illusioni), che con quell'articolo non si è fatto altro che stabilire, in principio, la scelta della linea; ma non si è provveduto per quanto concerne l'applicazione di questo principio. Ciò è talmente vero che non si sono indicati i punti di congiungimento dell'una e dell'altra linea; nè si è stabilito in qual modo si dovessero costruire le linee, tanto sull'uno quanto sull'altro territorio; ed anzi si ebbe l'avvertenza di limitare reciprocamente l'obbligazione dei due Governi, al caso in cui non vi fosse onere nè dall'una nè dall'altra parte; imperciocchè certo non era nel diritto del potere esecutivo di assumere una obbligazione la quale portasse un aggravio per le finanze.

Ebbene, se non si prendono reciprocamente impegni, se non si aprono altre negoziazioni col Governo austriaco, non credo che questo articolo, ove la strada venisse a costruirsi sul territorio italiano, porti impegno, e basti il fatto di questa costruzione per assicurarne a favore dell'Italia anche la continuazione nel territorio austriaco. Converrebbe che si potesse essere certi che vi sarà una società la quale assuma la costru-

zione della linea su quel territorio senza che quel Governo debba soggiacere a qualche peso.

Se l'onorevole ministro ha questa convinzione, allora io concedo che basterebbe questo articolo per essere assicurati che la linea sarà costrutta; ma siccome io ritengo che nel modo stesso che noi per la costruzione di questa linea sul territorio italiano dobbiamo sottostare ad aggravii, i quali ci sono appunto chiesti col progetto in discussione, io credo che il Governo austriaco debba anche fare dei sacrifici perchè l'altro tronco venga ad essere costruito sul suo territorio.

Io ho fatto questa dichiarazione per dimostrare qual sia, a parer mio, il senso di questo articolo. Del resto ho già dichiarato che sono favorevole alla linea della Pontebba.

MINISTRO PER LE FINANZE. L'onorevole Rattazzi ha pienamente confermato ciò che io dissi, in proposito di quest'articolo, che cioè la convenzione non imponeva onere al Governo austriaco.

Quando una delle società si obbliga a permettere la congiunzione, necessariamente bisogna determinare il punto in cui questa congiunzione deve farsi.

Ora, o signori, come si deve provvedere in questo caso? È un fatto, che nelle linee Pontebba e Predil, le quali ambedue presentano un'abbreviazione molto considerevole di strada, fra l'Italia e l'impero austriaco, sono impegnati interessi potentissimi e i più disparati fra loro.

Ora, parve a noi che il miglior modo di risolvere questa questione complicatissima, fosse il seguente.

L'Italia faccia anzitutto il suo tronco e si riservi a provvedere in seguito per quanto riguarda la determinazione del punto d'arrivo; cosa che del resto non dà luogo a grandi dubbiezze, trattandosi di una gola di montagna. Resta poi a risolvere la questione del modo con cui si deve operare il congiungimento, poichè l'Austria non è tenuta a farlo fuorchè nel caso in cui nulla le costi.

Ora, se noi consideriamo che per una parte la società *Rodolfiana* ha la sua rete nella valle al nord delle Alpi ed ha naturalmente un interesse capitale, capitalissimo a provocare questo congiungimento; e che per altra parte restano solo 24 chilometri a fare, senza gallerie e con una spesa, secondo le mie informazioni, di soli 5 milioni, evidentemente il problema è risolto.

Faccia arditamente l'Italia il passo che proponiamo e, quando sarà compiuta la sua strada, è impossibile che gli interessi più particolari che generali anche sotto il punto di vista austriaco, i quali la osteggiano, riescano ad impedire il congiungimento colla linea austriaca.

PRESIDENTE. Domando se la chiusura è appoggiata.

(È appoggiata.)

L'onorevole relatore intende esporre le idee della Commissione?

BUCCHIA, relatore. Dopo quanto hanno detto l'onorevole ministro per le finanze e parecchi deputati che appoggiarono il progetto, dopo le dichiarazioni dell'onorevole Rattazzi, abuserei della pazienza della Camera se volessi aggiungere altri schiarimenti e considerazioni, mentre è evidente che la questione è già abbastanza dibattuta.

Convinto io che sarà tenuto conto delle valide argomentazioni dei difensori del progetto, non ho che a rimettermi alla saviezza della Camera, che certamente saprà valutare i grandi vantaggi che recherà al paese questo tronco ferroviario.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura della discussione generale.

(È adottata.)

La proposta sospensiva dell'onorevole Nicotera essendo stata ritirata, si passerà alla votazione degli articoli.

« *Articolo unico.* È approvata la convenzione, coll'annesso capitolato, stipulata il dì 6 maggio 1872 fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici e la Banca generale di Roma, per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata da Udine alla Pontebba, colle seguenti modificazioni:

« *a)* All'articolo 2 della convenzione, dopo il capoverso che comincia colle parole *Il capitale occorrente*, e termina colle parole *il rimanente in obbligazioni*, si aggiunge il capoverso seguente:

« Il servizio, ossia l'interesse e l'ammortizzazione delle obbligazioni, non potrà mai esigere più che lire 15 mila per chilometro della linea concessa. »

L'onorevole Breda ha proposto quest'aggiunta:

« Questa concessione non avrà però il suo pieno effetto, finchè il Governo del Re non avrà stipulato un accordo col Governo austriaco, per il quale questo provveda all'esecuzione del tronco da Pontebba a Tarvis. »

MINISTRO PER LE FINANZE. Io faccio appello alla lealtà dell'onorevole Breda. Egli è contrario a questa concessione come ha detto poco fa. Ebbene voti contro perchè egli intende perfettamente che l'articolo da lui proposto sarebbe un modo di rigettare il progetto.

Vuole egli ad una società concessionaria, la quale si impegna a fare la linea chiedere queste condizioni, cioè una sospensione?

Questo è impossibile. L'onorevole Breda intende troppo bene le cose, voti contro se egli non è soddisfatto del progetto, ma non proponga che la Camera accetti un articolo che difetterebbe poi di ogni sorta di logica.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata questa aggiunta.

(È appoggiata.)

Mi pare che sia inutile che la svolga, perchè tutta la discussione che si è fatta e le cose che ha detto non hanno tratto che alla medesima.

Onorevole Breda, mantiene questa proposta?

BREDA. Sì. Io sostengo che bisogna assicurare che la strada venga fatta dalla Pontebba a Tarvis. Abbiate altrimenti il coraggio di dire: che l'Italia provvederà all'esecuzione della intiera linea.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'aggiunta proposta dall'onorevole Breda.

(Dopo prova e controprova, è respinta.)

Proseguo:

« b) All'articolo 6 della convenzione si aggiunge in fine il seguente capoverso:

« Sulle somme dovute per le garanzie dei primi tronchi aperti all'esercizio, sarà fatta una ritenuta del 10 per cento, che si pagherà quando tutta la linea concessa, sia aperta. »

VOLLARO. Desidererei sapere come si procede nella votazione di questa legge, imperocchè, anche minoranza, anche solo, devo con coscienza votare. Il presidente ha messo in discussione la convenzione?

PRESIDENTE. Non ancora.

VOLLARO. Devo saperlo.

PRESIDENTE. Permetta che io glielo spieghi. Ho dato lettura dell'articolo primo, il quale contiene le modificazioni che vennero proposte alla convenzione. Quanto alla convenzione, non ne do lettura se non quando a qualche deputato piacesse di proporre qualche emendamento ad alcuno dei paragrafi, altrimenti s'intende che coll'articolo rimane approvata com'è.

VOLLARO. Onorevole presidente, non posso approvare questo procedimento. Io vorrei proporre qualche emendamento (*Rumori*); come vuole che io lo introduca?

PRESIDENTE. Non avrebbe a far altro che mandarmelo; lo sottoporrei alla Camera.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. « c) All'articolo 7 della convenzione si sostituisce il seguente:

« Quando il prodotto lordo raggiunge il limite in cui si annulla la sovvenzione chilometrica garantita dal Governo, la società rimborserà annualmente al Governo le somme pagate, coll'interesse del 4 per cento, mediante corresponsione del 40 per cento sull'eccesso del prodotto lordo oltre il limite suddetto.

« Il rimborso verrà applicato all'estinzione, prima dell'interesse, poscia del capitale. »

« d) All'articolo 8 della convenzione si elimina la parola *perciò* nella penultima linea.

« e) All'articolo 9 della convenzione, nella terza linea, alle parole *sia autorizzata la* si sostituiscono le parole *sia provveduto alla*.

« f) All'articolo 3 del capitolato si aggiungono in fine le parole: *di cui all'articolo 10 della convenzione*.

« g) All'articolo 20 del capitolato, in fine del primo capoverso, si tolgono le parole: *in mezzo*.

« h) All'articolo 37 del capitolato, terza linea, si sostituiscono alle parole *linea concessa* le parole: *linea Udine-Pontebba*.

« i) All'articolo 59 del capitolato, seconda linea, alle parole *delle condizioni generali* si sostituiscono le parole: *di tutte le condizioni generali*. »

Ora se qualcheduno ha delle modificazioni da proporre alla convenzione, me le trasmetta, ed io le sottoporro alla Camera, e questa deciderà. Giacchè è inutile che io legga gli articoli della convenzione, se non vi sono proposte. Non ha dunque alcun fondamento il dubbio che manifestava l'onorevole Vollaro, cioè che si intenda di far votare senza lasciar luogo alla discussione; questa è aperta, ed a qualunque deputato appartiene il diritto di far proposte sulla convenzione, come alla Camera spetta il giudicare.

Se poi non ce ne sono, io reputo inutile perdere il tempo a leggere tutti gli articoli.

Voci. Sì! sì! Ai voti!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È incorso un errore di stampa: Alla parola *condizioni* bisogna sostituire quella di *disposizioni*. Bisogna al paragrafo I dire, *tutte le disposizioni generali*.

Voce dal banco della Commissione. Siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Dunque pongo ai voti l'articolo unico di questo progetto di legge così modificato.

(La Camera approva.)

Si procederà in altra seduta alla votazione per scrutinio segreto su questo progetto di legge.

ANNUNZI D'INTERROGAZIONI E INCIDENTE.

PRESIDENTE. Ora ci sono due domande d'interrogazione, che debbo annunziare.

La prima fu presentata dall'onorevole Mancini, ed è la seguente:

« Il sottoscritto deputato chiede d'interrogare il ministro dell'interno intorno allo scioglimento del Consiglio comunale della città di Napoli. »

L'altra è del deputato Libetta, ed è così concepita:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno sopra gli abusi commessi dal sindaco di San Nicandro Garganico. »

Prego l'onorevole ministro dell'interno a dichiarare se e quando intenda di rispondere a queste due interrogazioni.

MINISTRO PER L'INTERNO. Non posso che ripetere ciò che ho già detto in altra tornata a proposito di altre interrogazioni: che, cioè, il Ministero intende che siano rinviate dopo la votazione dei bilanci. In quella occasione ho pur dichiarato che il Ministero erasi particolarmente indotto a tale proposta, per la necessità che i bilanci vengano il più tosto presentati al Senato, affinchè abbia tempo di esaminarli prima delle ferie parlamentari.

MANCINI. A me sembra che si potrebbe fare un'eccezione per l'oggetto della mia interrogazione. Crederei

che fosse un atto di rispetto dovuto alla prima città del regno per importanza. Se si rimandino dopo la discussione dei bilanci le spiegazioni che io chiederò, parliamoci chiaro, ognuno intenderà che si vuole evitare quest'interrogazione. Il nostro regolamento permette unicamente a chi interroga di parlare, ed io prometto di dire brevissime parole; il ministro risponde, e tutto è finito. Al cominciare della tornata prossima non sarà dunque speso che brevissimo tempo per una interrogazione di questa specie. Prego l'onorevole ministro dell'interno di volere egli medesimo cedere al mio desiderio, se non gli piaccia accreditare il giudizio ben sinistro, che giustamente da moltissimi si esprime nella città di Napoli, intorno ai sentimenti dai quali è ispirato il decreto che il ministro non ha dubitato assumere la responsabilità di sottoporre alla firma reale.

MINISTRO PER L'INTERNO. Mi duole assai di non poter aderire all'istanza dell'onorevole deputato Mancini, per non fare alla sua interrogazione una preferenza che non potrebbe giustificarsi, mentre altre parecchie se ne proposero in questi ultimi giorni, le quali vennero già posposte alla votazione dei bilanci.

Da ciò non vuoi inferire che da parte del Ministero, nè di me in particolare, si manchi menomamente alla considerazione che merita una città cospicua come Napoli. Io ho già dichiarato che il motivo della necessaria dilazione è quello di usare i debiti riguardi ad uno dei poteri dello Stato, al Senato, il quale s'attende appunto che i bilanci gli vengano al più tosto presentati per potersene occupare. In effetto la stagione è già molto inoltrata, e certamente se questa presentazione venisse per più giorni ancora indugiata, essa potrebb'essere considerata come tardiva, e produrre una impressione poco favorevole.

Un tale motivo esclude manifestamente qualunque supposizione d'intendimenti meno benevoli per la nobilissima città di Napoli; intendimenti che, del resto, nè l'onorevole Mancini nè alcun altro, possono al certo arguire da nessun atto precedente del Ministero.

MANCINI. Ognuno che leggerà la risposta del ministro dell'interno, mi dispiace il dirlo, sarà costretto di attribuirle uno scopo ignobilmente evasivo. Qualunque scusa egli adoperi, qualunque voto dilatorio egli riesca ad ottenere, non lo libererà da questo convincimento scolpito nella coscienza di ogni uomo imparziale a fronte de' fatti straordinari che avvengono in una così importante città del regno, di un Consiglio comunale sciolto tre volte per anteporre a' reiterati voti della cittadinanza la considerazione alla persona di un funzionario (*Rumori a destra*), il cui contegno non ha avvalorato, ma compromesso il principio d'autorità... (*Vivissimi rumori ed interruzioni a destra*)

PRESIDENTE. Non posso lasciare che ella entri nel merito.

MANCINI. Io intendo che quando fosse lecito...

Voci a destra. Non si può! non si può!

PRESIDENTE. Onorevole Mancini, io non posso permettere...

MANCINI. Ma io ho la parola. (*Agitazione*)

PRESIDENTE. Non posso permettere che entri nel merito.

MANCINI. Non entro nel merito.

Io ho diritto di dimostrare che la Camera deve, col suo voto, autorizzare fin da domani quest'interrogazione.

Il presidente sarà da me pregato di consultare a tal fine la Camera. (*I rumori a destra crescono*)

Ma, per arrivare a questa conclusione, bisogna che mi permetta di parlare e di enunciarne i motivi. (*No! no!*)

PRESIDENTE. Glielo permetto, purchè non entri nel merito.

Voci a sinistra. Ha diritto di parlare!

SORRENTINO. Che cosa è il merito? (*Ilarità*)

PRESIDENTE. Tutti sanno che il merito consiste nella sostanza dell'argomento in discussione.

(*Il deputato Sorrentino pronunzia qualche parola a bassa voce in mezzo ai rumori della Camera.*)

Onorevole Sorrentino, può essere che, a suo giudizio, io sappia poco, ma le dirò che il presidente...

SORRENTINO. Non ho detto che sappia poco, ho detto che abusa troppo.

PRESIDENTE. Ebbene, da questo suo giudizio e di queste sue parole, me ne appello alla Camera.

Il presidente sa farsi rispettare da tutti, anche dall'onorevole Sorrentino.

MANCINI. Io mi restringerò a provare alla Camera, che l'oggetto della mia interrogazione implica l'urgenza, e non permette che sia rimandata. Io non entro dunque nel merito della quistione. (*Nuove interruzioni a destra*)

PRESIDENTE. Onorevole Mancini, mi permetta, a tenore del regolamento, io ho il diritto di dirle...

MANCINI. Ma no...

PRESIDENTE. Come no? Io sono qui per far osservare il regolamento.

Molte voci a destra. Ai voti! ai voti!

MANCINI. (*Con impeto*) Quelli che gridano ai voti! soffocando in quest'Aula la libertà della parola, si addossino pure l'odiosa responsabilità di guarentire gli abusi.

Voi, sì demolite il sistema rappresentativo... Lo ripeto, voi demolite in Italia il sistema rappresentativo... (*Rumori che coprono la voce*)

Lasciate questa responsabilità ai consiglieri della Corona...

PRESIDENTE. Onorevole Mancini, lo richiamo a quella temperanza, da cui non si deve mai dipartire.

MANCINI. Mi scusi. Io mantengo il mio diritto di indirizzare al Ministero una semplice interrogazione, che al certo non confondo con una formale interpellanza,

e mi meraviglio che l'onorevole presidente, rivolgendosi a me, possa affermare che sono fuori del regolamento. Mi lasci dire...

PRESIDENTE. Lo lascio dire, quando il mio dovere non mi obbliga ad interromperlo.

MANCINI. Io sono nel mio diritto. Un deputato dimostra il desiderio di muovere un'interrogazione sopra importantissimo avvenimento al ministro dell'interno; non è lecito, con mezzi i quali farebbero torto al Governo ed alla Camera, più che sfregio alla città di Napoli, soffocare ed impedire arbitrariamente la discussione.

Io sono e rimasi ognora estraneo a qualunque partecipazione alle gare municipali di Napoli. L'onorevole ministro dell'interno può farne fede meglio di ogni altro. Egli non ha mai udita la mia voce: io non mi sono mai curato d'inframmettermi nelle ostinate contese del prefetto D'Affitto con quel Consiglio comunale, riletto sempre in odio di lui. Io dunque sono giudice freddo ed imparziale, e non parlo che colla coscienza di deputato amante delle libere istituzioni, al quale sanguina il cuore di vederle indegnamente straziate e conculcate. (*Interruzioni continue della destra*)

Non può dunque essere il mio che onesto e legittimo desiderio, nel farne oggetto di un'interrogazione, di sentire i motivi di questo terzo scioglimento del Consiglio comunale della città a cui mi legano vincoli di famiglia e di affetto: e, quando non sia soddisfatto, convertirò la domanda in interpellanza. Probabilmente questa interpellanza aspetterà il ricominciamento dei nostri lavori in novembre, quando già si saranno verificati tutti gli effetti funesti dell'abuso che intendo denunziare alla vostra censura; ma ad ogni modo io avrò adempiuto al mio dovere.

Epperò prego la Camera, e mi rivolgo anche alla cortesia dei miei colleghi, in qualunque parte dell'Assemblea essi soggano, di non offrire al paese questo pericoloso esempio, che, se mai in una città, per quanto importante del regno, accadano fatti che agitano l'onesta popolazione e commuovano l'opinione pubblica, non si possa da un deputato venire alla Camera a farne oggetto d'interrogazione al Ministero, senza incontrare artificiose dilazioni ed impedimenti, perchè il rimandare, come propone il ministro, questa interrogazione dopo i bilanci importa lo stesso che rimandarla a novembre.

Prego dopo ciò l'onorevole presidente di consultare la Camera.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intende che l'interrogazione dell'onorevole Mancini sia rinviata dopo la votazione dei bilanci.

(Dopo prova e controprova, la Camera delibera affermativamente.)

Interpello pure la Camera se intenda che l'interro-

gazione presentata dal deputato Libetta sia rimandata dopo la votazione dei bilanci. Chi è di tale avviso, è pregato di alzarsi.

(La Camera acconsente.)

(*Movimenti generali animati.*)

Ora vorrei che la Camera determinasse l'ordine del giorno.

Crede la Camera di mettere all'ordine del giorno, per primo argomento, il bilancio dei lavori pubblici?

Molte voci. Sì! sì! (*Rumori d'impazienza*)

ERCOLE. Credo che questa sera sarà distribuita la relazione dell'onorevole Depretis, sul riparto dell'imposta fondiaria nel compartimento ligure e piemontese...

PRESIDENTE. Non è ancora distribuita!

ERCOLE. Vorrei fosse messa all'ordine del giorno dopo il bilancio dei lavori pubblici. Vi sono altri progetti di minore importanza; possiamo ben discutere il progetto cui ho accennato che è di somma importanza, e che non darà luogo a veruna discussione. (*Interruzioni diverse*)

PRESIDENTE. Debbo dire che la mia intenzione sarebbe che ogni giorno in principio di seduta si discutesse qualche progetto di legge di quelli sui quali la Camera è unanime nel riconoscere che non vi abbia ad essere discussione. (*Movimenti in vario senso*)

MINISTRO PER L'INTERNO. È d'uopo tener ferma la massima che la discussione dei bilanci preceda ad ogni altra. Altrimenti, vi sarebbero parecchie proposte d'interesse generale, che vorrebbero la preferenza; e, tra le altre, rammenterò quella per un aumento di stipendio agli insegnanti delle scuole secondarie.

Io prego quindi la Camera a discutere questa proposta fra le prime, dopo terminati i bilanci. Poi c'è anche il progetto di legge per l'indennità di alloggio agli impiegati civili residenti in Roma. Questi sono progetti di legge, dalla cui discussione non si può assolutamente prescindere. Non contesto che debba esser discusso pur quello per cui vuol parlare l'onorevole Rattazzi, ma non bisogna dimenticare che conviene dare la precedenza a quei progetti di legge dei quali è già presentata la relazione.

RATTAZZI. Se io nutrissi il più piccolo timore che possa sorgere il menomo dissidio sul progetto di legge accennato dal deputato Ercole, certo io mi arrenderei alle osservazioni fatte dall'onorevole presidente del Consiglio, ma io son certissimo che non vi sarà una sola osservazione; poichè si tratta di due soli articoli, e la Commissione s'è messa d'accordo col ministro delle finanze; non si tratta di cosa d'interesse generale, ma di cosa che riguarda le provincie liguri e piemontesi, che sono appunto rappresentate nella Commissione.

Io credo quindi che questa discussione non ci farà perdere un istante di tempo. Io non dico che si metta

all'ordine del giorno di domani, ma al più presto possibile, in questi giorni.

PRESIDENTE. Domani non è possibile; mi riservo di proporre che sia messo in discussione in principio di un'altra seduta.

(Molti deputati fanno conversazioni nell'emiciclo.)

RIGHI. Io credo che non si debba ritardare la discussione dei bilanci, per i giustissimi motivi esposti dall'onorevole presidente del Consiglio. Ma credo che si possa anche in pari tempo venire alla discussione ed alla votazione dei molti progetti di legge che si trovano già all'ordine del giorno. Non bisogna illudersi, tutti siamo perfettamente convinti che quando avremo discusso e votato i bilanci, difficilmente la Camera potrà trovarsi in numero.

Io ritengo quindi che sarebbe molto opportuno che noi procedessimo contemporaneamente alla discussione del bilancio dei lavori pubblici, ed a quella dei progetti di legge i quali richiederanno poco tempo.

Io propongo quindi che si tengano due sedute al giorno, una al mattino e l'altra al dopopranzo.

Molte voci. No! no! Peggio!

PRESIDENTE. Io fo osservare che il bilancio dei lavori pubblici darà già luogo per sè a discussioni assai importanti, e se si volesse tenere ancora un'altra seduta la mattina, a vece di guadagnare tempo, ne perderemmo certamente. Il fatto lo ha sempre dimostrato.

Dunque domani sarà all'ordine del giorno il bilancio dei lavori pubblici. *(Sì! sì!)*

(Parecchi deputati chieggono di parlare.)

BONGHI. Prima che si fissi definitivamente l'ordine del giorno, io desidererei che rimanessimo d'accordo che la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio è accettata, e che perciò, prima del bilancio dei lavori pubblici saranno posti in discussione i progetti di legge iscritti ai numeri 8 e 9 dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. È impossibile determinare ora l'ordine del giorno quando vi sono dieci domande diverse.

Ritengano tutti che a tal uopo si avranno ancora a prendere deliberazioni, perciò potranno fare le loro proposte. *(Rumori generali — Interruzioni e domande diverse)*

BRESCIA MORRA. Propongo che si discuta prima il bilancio dei lavori pubblici.

Ognuno sa che l'altro ramo del Parlamento aspetta i bilanci, e non farò parola di più, chè ognuno apprezza la convenienza di questa proposta.

PRESIDENTE. Dopo il bilancio si stabilirà quali altre leggi debbano prima venire in discussione.

Voci. Sì! sì!

La seduta è levata alle ore 6 e mezzo.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Discussione del bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici pel 1872.

Discussione dei progetti di legge:

2° Proroga del pagamento delle imposte dirette pei comuni danneggiati dalle inondazioni del Po e del Ticino;

3° Sistemazione del canale *Bussè* nella provincia di Verona;

4° Contratti per vendita o permuta di beni demaniali con provincie, comuni e corpi morali;

5° Ricostituzione dell'antico ufficio ipotecario di Mantova;

6° Indennità di alloggio agli impiegati civili residenti in Roma;

7° Aumento dello stipendio degli'insegnanti delle scuole secondarie;

8° Stabilimento di laboratorii di scienze sperimentali nella Università di Roma;

9° Modificazione della legge postale;

10. Computazione degli anni di interruzione per causa politica a favore degli impiegati civili;

11. Abolizione della tassa di palatico nella provincia di Mantova;

12. Provvigione ai rivenditori di generi di privata;

13. Convenzione col Banco di Sicilia;

14. Collocazione di un cordone sottomarino fra Brindisi e l'Egitto;

15. Affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane;

16. Convenzione colla contessa Guidi per l'estrazione del sale da acque da essa possedute nel circondario di Volterra;

17. Approvazione dei conti amministrativi dell'esercizio 1861;

18. Approvazione dei conti amministrativi degli esercizi 1869 e 1870;

19. Formazione e verificaione del catasto generale dei fabbricati;

20. Disposizioni relative alla pesca.