

TORNATA DEL 16 GIUGNO 1872

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi. = Lettura di una proposizione del deputato Lovatelli e di altri per doppia seduta al giorno. = Comunicazione del deputato Frapolli. = Convalidamento delle elezioni dei collegi di Cittanova e di Pontremoli. = Discussione generale del bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici — Considerazioni ed eccitamenti del deputato Mascilli per la costruzione della ferrovia da Termoli a Campobasso — Risposta del deputato Gabelli. = Incidente sulla proposta sopra annunziata, delle sedute doppie e sull'ordine del giorno, in cui parlano il presidente del Consiglio ed i deputati Righi, Lovatelli, Lovito, Nicotera ed il presidente del Consiglio — Deliberazione sopra i due argomenti. = Raccomandazioni, istanze e domande diverse dei deputati Cencelli, Pepe, Avezzana, Ercole, Larussa, Murgia, Asproni, Pisanelli, Lacava, Viarana Spantigati, Boselli, Lovito e Bonghi per lavori da continuare o iniziare, per progetti o provvedimenti in varie provincie, specialmente riguardanti la costruzione o l'esercizio di ferrovie — Riserva del ministro. = Presentazione della relazione sullo schema di legge sull'applicazione delle multe per omesse od inesatte di chiarazioni.*

La seduta è aperta all'una e mezzo.

ROBECCHI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole De Portis ha facoltà di parlare sul processo verbale.

DE PORTIS. Io era iscritto ieri per parlare contro il disegno di legge relativo alla ferrovia della Pontebba, ma la Camera, dopo uditi vari oratori, avendo deliberato di chiudere la discussione, non ho, con mio dispiacere, potuto dare alcuni schiaffimenti che io riteneva fossero necessari per deliberare con piena conoscenza di causa su questo disegno di legge.

Desidero che questa mia dichiarazione risulti dal processo verbale.

(Il processo verbale è approvato.)

BERTEA, segretario, legge il sunto delle petizioni seguenti:

409. I mugnai esercenti nei due mandamenti di Coriano e di Saludecio, provincia di Forlì, fanno istanza perchè venga revocata la disposizione portata dall'articolo 1 del regio decreto 25 giugno 1871, n° 278, sulla concessione della licenza speciale per la destinazione esclusiva di palmenti alla macinazione del granturco e della segala.

410. La Camera di commercio ed arti della provincia di Brescia e di Treviso invitano la rappresentanza nazionale a convertire in legge il più pronta-

mente possibile il progetto sull'obbligatorietà delle denunce delle ditte commerciali.

411. Il sindaco di Cerignola, provincia di Foggia, per mandato di quel Consiglio comunale, invoca dal Governo un sussidio per poter costruire un tronco di ferrovia che congiunga quella città alla stazione.

412. Santi Carlo, già cancelliere della pretura di Bedonia, invoca dalla Camera, per le ragioni che espone, che venga revocata la sua destituzione e richiamato in impiego.

413. 120 elettori politici del collegio elettorale di Rogliano domandano l'abolizione del contatore e dell'attuale sistema di riscossione del dazio sul macinato.

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

PISANELLI. Prego la Camera a voler dichiarare d'urgenza la petizione del sindaco di Cerignola, registrata al n° 411.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Chiedono un congedo per affari privati: l'onorevole Acquaviva, di quindici giorni; gli onorevoli Cagnola Carlo e Cagnola Giovanni Battista, di 10. L'onorevole Di Rudinì ne domanda uno di otto giorni per ragioni di salute.

(Sono concessi.)

LOVATELLI. Ieri, quando si sciolse la seduta, domandai ripetutamente la parola allo scopo che la Camera non volesse invertire il suo ordine del giorno, perchè era venuto il momento di discutere un progetto di somma importanza relativo ai danni del fiume Po.

Ma la mia voce non giunse alla Presidenza, per cui

fu messa all'ordine del giorno la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Pregherei adesso la Camera a volere (vista l'urgenza di questi progetti non troppo voluminosi, i quali poco tempo occuperanno per la loro discussione) accettare la mia proposta che ho depositata al banco della Presidenza, firmata da molti altri deputati, nella quale si chiede di determinare una seduta mattinale, la quale abbia luogo domani alle dieci.

Molte voci. Alle nove! alle nove!

PRESIDENTE. Onorevole Lovatelli, io posso assicurarle che ieri sullo scorcio della seduta, quando ha chiesto di parlare, io non ho punto udito la sua domanda, altrimenti vi avrei fatto diritto, come è dover mio di fare a tutte quelle dei nostri colleghi.

LOVATELLI. La ringrazio.

PRESIDENTE. Do ora lettura della proposta stata presentata, sull'ordine dei nostri lavori, dagli onorevoli Lovatelli, Righi, Nicotera, Marolda-Petilli, De Portis, Servolini, Grossi, Frizzi, Marazio, Ronchei, Frapolli, Puccioni, Solidati, Guala, Zarola, Guarini, Sorrentino e Libetta.

« I sottoscritti propongono che domani, lunedì, la Camera tenga due sedute: la prima dalle ore 9 alle 12, in cui si abbiano a discutere i vari progetti di legge all'ordine del giorno; la seconda alle ore due per continuare la discussione del bilancio dei lavori pubblici. »

Quanto alla Presidenza, essa non ha nessuna difficoltà ad accampare contro questa proposta; solo pregherei i proponenti a voler attendere, per deliberarne, che siano presenti il presidente del Consiglio e quegli altri ministri che sono particolarmente interessati a questi progetti di legge, perchè è comune desiderio che i lavori parlamentari procedano d'accordo col Ministero.

LOVATELLI. Accetto anche a nome dei miei colleghi.

VOLLARO. Ieri, prima della votazione del progetto di legge relativo alla ferrovia della Pontebba, ho dichiarato che io non lo votava pel modo con cui si era proceduto nel porre a partito gli articoli della rispettiva convenzione. Prego quindi l'onorevole presidente che di questa mia protesta si faccia menzione nel processo verbale.

PRESIDENTE. Onorevole Vollaro, si farà menzione di questa sua osservazione; quanto alla censura che nella medesima si contiene verso la Presidenza, le debbo rispondere che essa è affatto ingiusta, poichè si è proceduto in questa votazione come in qualunque altra circostanza, e come si fece sempre riguardo ai progetti portanti convenzioni. Io respingo quindi assolutamente questa accusa.

VOLLARO. Reverente alle parole del signor presidente non rispondo, ma mantengo la mia protesta.

PRESIDENTE. L'onorevole Frapolli ha facoltà di parlare.

FRAPOLLI. A nome, e per incarico della Commissione delegata per riferire sul disegno di legge, presentato dall'onorevole signor ministro delle finanze, circa un progetto d'appalto quarantenne delle miniere e fonderie di ferro della Toscana, devo fare alla Camera la comunicazione seguente:

La Commissione, dopo di essersi riunita più volte e di aver esaminato a fondo la materia, avrebbe desiderato che il Governo potesse trovar modo di trar profitto dell'esteso deposito ferrifero ch'ei possiede nell'isola dell'Elba, per farvi sorgere, sia direttamente, sia per mezzo dell'opera privata, stabilimenti metallurgici nazionali, che fossero atti a dare una base solida alle nostre industrie, le quali tanto ne abbisognano.

All'uopo la Commissione ebbe l'onore di udire il signor ministro delle finanze, il quale pure sembrava avesse desiderio di entrare in questa via. Se non che, le condizioni legali, ereditate dal Governo granducale, rendono difficile ogni nuova combinazione, durante l'esistenza della Regia cointeressata di quelle miniere, la quale ha ancora dieci anni a vivere; furono quindi giudicati necessari nuovi studi, ed il signor ministro ha promesso di farli eseguire nell'intervallo delle vacanze parlamentari.

PRESIDENTE. Si dà atto all'onorevole Frapolli di questa comunicazione da lui fatta a nome della Commissione incaricata di riferire sopra il progetto di legge per l'affittamento delle miniere e fonderie della Toscana.

RELAZIONE D'ELEZIONI.

PRESIDENTE. Il segretario della Giunta delle elezioni mi partecipa che la Giunta medesima, nella tornata pubblica del 15 corrente, ha verificato non esservi protesta contro i processi verbali della elezione del signor marchese Vincenzo Avati a deputato del collegio di Cittanova, e non ha riscontrato che nell'eletto manchi alcuna delle condizioni dell'articolo 40 dello Statuto e delle qualità richieste dalla legge.

Si dà atto all'onorevole Giunta di questa comunicazione e proclamo quindi l'onorevole Vincenzo Avati deputato del collegio di Cittanova.

Ecco un'altra deliberazione della Giunta medesima:

« La Giunta per le elezioni:

« Visti gli atti dell'inchiesta per la elezione di Pontremoli,

« Ritenuto che dalla inchiesta stessa non sono venuti a risultare fatti i quali abbiano potuto indurre nell'animo della Giunta la convinzione che la elezione stessa sia infetta da corruzione;

« Ritenuto anzi che è rimasto accertato che il candidato eletto è persona incapace di ricorrere a simili arti per ottenere il suffragio degli elettori;

« Per questi motivi a voti unanimi

« Conclude perchè la Camera dichiari valida la elezione del collegio di Pontremoli in persona del signor cavaliere Niccola Quartieri. »

Do atto all'onorevole Giunta di questa deliberazione e dichiaro l'onorevole Nicola Quartieri eletto a deputato del collegio di Pontremoli.

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEFINITIVO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1872.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del bilancio definitivo dei lavori pubblici per l'anno 1872. (V. Stampato n° 86-A, all. F)

La discussione generale è aperta.

La parola spetta all'onorevole Mascilli.

MASCILLI. Io volevo fare una rassegna di tutte le opere pubbliche alle quali si riferiscono le cifre del bilancio per distinguere quelle che si costruiscono per conto del Governo da quelle che si costruiscono dalle varie società alle quali furono concesse; far rimarcare i diversi risultamenti e dire quello che ordinariamente avviene nelle convenzioni che si fanno colle società, specialmente delle ferrovie: ma poichè veggo che la Camera non è molto disposta a tenere lunghe discussioni, così mi limito a parlare soltanto di quello che è avvenuto per le convenzioni del 28 novembre 1864 relative alle traversate di Benevento-Foggia, Aquila-Rieti-Termoli-Campobasso. E ne ho il dovere per calmare l'agitazione delle popolazioni che hanno interesse a queste opere, per le false notizie che loro si fanno correre, per raccontare i fatti nella loro verità, e mostrare quale sia la vera posizione delle cose, ed anche per difendere me stesso, perciocchè fra i tanti servizi che le società ferroviarie rendono al Governo, vi è quello ancora di suscitare giornalmente malcontenti, far nemici al Governo e mettere parecchi deputati delle provincie meridionali, che si trovano a sedere a destra per le loro opinioni politiche, nella condizione di andar via o di defezionare dalle loro file per non dividere la responsabilità dell'inesecuzione di queste leggi le quali toccano così vivamente le popolazioni che essi rappresentano.

Innanzitutto io non intendo muovere alcuna lagnanza contro l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè consta a me direttamente quanta cura egli prenda, quanto interesse egli abbia per tutti i lavori pubblici. Ma temo che, ad onta del suo buon volere, i risultamenti forse non saranno quali egli li desidera, perciocchè si trova contro le società concessionarie le quali prepotentemente non vogliono eseguire la legge, e sventuratamente hanno per loro vevoli appoggi, e non so quali santi avvocati. Ed ho tanta fiducia nel ministro dei lavori pubblici, inquantochè avrei dovuto muovere delle interrogazioni per gli ultimi studi presentati per la linea Termoli-Campobasso, ma non ho

creduto di farlo, tanto è in me viva la convinzione della fermezza de' suoi propositi, e che non approverà certamente studi i quali non siano conformi alla legge.

Ma, poichè ho accennato agli ultimi studi presentati per la linea Termoli-Campobasso, e poichè ricordo che l'onorevole Gabelli nella tornata del 17 aprile, in occasione della sua interpellanza, preconizzò questi studi, è per ciò che sento il dovere di rispondere qualche cosa su quanto egli disse, non avendolo potuto fare allora perchè il regolamento me lo vietava.

GABELLI. Domando la parola per un fatto personale.

MASCILLI. Io non seguirò l'onorevole Gabelli su tutto ciò che egli disse in quel giorno intorno alla società delle Romane, perchè non sarebbe questo il momento di farlo, e perchè non lo potrei, non essendo io tecnico come egli è. Rammenterò solamente due idee da lui manifestate, l'una delle quali era quella che credeva meglio di provvedere alla perfezione de' 6000 chilometri di strade già in esercizio, anzichè pensare a costruirne i 4000 altri soltanto decretati. Dico all'onorevole Gabelli, e lo dico in nome della provincia mia non solo, ma di tutte le altre, le quali non hanno alcuna strada, che noi non ostacoliamo il ben essere delle provincie fortunate che hanno le strade.

Noi ci congratuliamo anzi dell'aumento della loro ricchezza, del progresso da esse fatto nel commercio. E che questo progresso esista, lo provava l'onorevole Gabelli stesso, quando si doleva della mancanza di materiale, quando diceva che non vi erano abbastanza carrozze; il che significa che quello che bastava ieri, non basta più oggi, perchè queste strade hanno avuto uno sviluppo, perchè il commercio è aumentato. Ed io mi congratulo con quelle provincie, e noi voteremo sempre in loro favore, onde queste strade vadano sempre più al meglio. Ma per reciprocità non debbono poi esse volere che la mediocrità del nostro essere sia ulteriormente postergata. Noi che non abbiamo niente, non aspiriamo al molto, non vogliamo l'ottimo, ci contentiamo del mediocre, ci contentiamo che le strade siano esercitate con quel materiale di scarto, che non è più acconcio per le linee più nobili, come accennava l'onorevole Gabelli. Noi non ci dorremo se i cuscini saranno più o meno soffici, se le carrozze saranno più o meno decenti; noi ci contenteremo, ripeto, di avere quel materiale, che per le strade più nobili non servirà più, purchè ci si diano le strade.

Noi vogliamo essere anche trattati da secondogeniti, da cadetti, ma non da bastardi. E dico che i 4000 chilometri di strade progettate interessano in massima parte le provincie meridionali, le quali fanno pure parte dell'Italia, sono anzi gran parte di essa, e le sono necessarie. Ed i loro 9 milioni di abitanti non debbono poi essere messi colle spalle al muro e costretti a trovare altri modi per fare rispettare i loro diritti.

L'onorevole Gabelli in quel giorno, dopo di avere parlato contro la società delle Romane, si mostrava

un tantino più benevolo per quella delle Meridionali, e voleva quasi giustificarla per l'inadempimento dei suoi obblighi, incolpandone le grandi difficoltà tecniche che essa incontrava, e dopo di avere così parlato da quell'abilissimo oratore ed ingegnere qual è, infilzava la povera linea Termoli-Campobasso, come se questa linea non fosse abbastanza sfortunata, e ci volesse anche l'opposizione dell'onorevole Gabelli. Ed egli diceva che questa linea incontrava molte difficoltà tecniche, di talchè o la società doveva spendere al di là del merito ed importanza della linea stessa, o avrebbe dovuto variarne il tracciato, ed in questo caso la linea perdeva d'importanza.

Io comprendo la seconda parte della proposizione dell'onorevole Gabelli, vale a dire che quando il tracciato fosse sviato, la linea perderebbe d'importanza; non accetto però la sua proposizione che, per eseguirla uniformemente alla legge, le spese di costruzione sarebbero tali e tante che la società non potrebbe assolutamente erogare.

Io non parlo del merito della traversata, poichè dopo le parole dell'onorevole Bonghi, pronunziate nel 17 aprile ultimo, all'occasione della sua interrogazione per la non costruzione di tutte le ferrovie che avevano diritto di essere eseguite per legge, e dopo la dichiarazione solenne dell'onorevole ministro per i lavori pubblici, io non potrei che ripetere male quanto da esso bellamente si disse, e mancherei pure di rispetto all'autorità della legge e del Parlamento, perciocchè qui non si tratta di un progetto, bensì di esecuzione della legge, e per conseguenza qualunque parola in merito sarebbe un oltraggio alla legge stessa ed al Parlamento che l'ha votata, giacchè il Parlamento non vota, se le opere non sono eminentemente nazionali.

Ricordo però un fatto avvenuto nel 1860, precisamente per questa linea, il quale ci dovrebbe ammaestrare a non giudicare con la sola teoria senza guardare le specialità dei casi, e ribadisce sempre più la dichiarazione del ministro circa l'importanza della linea.

Nel 1860 il Governo di quel tempo riconobbe l'importanza della linea Termoli-Campobasso-Napoli, come quella che riuniva in breve tratto i due mari, e che dava pronta comunicazione alle provincie del settentrione con quelle del mezzogiorno. Però in Torino si vide sulla carta geografica che intercedevano gli Appennini; niuno di quei che governavano allora aveva visitato i luoghi, e quindi non sapeva che gli Appennini si slargano nel punto dove la strada avrebbe dovuto e dovrà passare (tanto che si chiama il varco degli Appennini), che le migliori strade e le più piane, noi le abbiamo in quel punto.

Intanto niuno credette di andare ad una ispezione locale, quasi che si fosse commesso un reato di lesa geografia, e si abbandonò l'idea di detta linea. Quindi le tristi conseguenze che non ricorderò per non rinnovare i dolori di quelli che avevano interesse alla linea

Conza, la quale dovette poi sopprimersi, col sacrificio di tanti milioni spremuti, Dio sa, con quante lacrime e con quali privazioni dei poveri contribuenti.

Ecco le conseguenze che ne derivano quando si vuole giudicare da lontano e con le teorie, senza guardare alle condizioni speciali, e dico pure che i maggiori errori in fatto di economia pubblica e di amministrazione, noi li ripetiamo precisamente dai dottrinari i quali, fiduciosi anche troppo nella scienza che professavano, hanno creduto poter giudicare e decidere di tutto, senza mai discendere alla analisi dei fatti concreti.

Ma è ormai tempo di persuaderci che colla *Divina Commedia* e col *calcolo differenziale* non si governerà nè si amministrerà mai bene.

L'onorevole Gabelli egli stesso... (*Breve interruzione*)

PRESIDENTE. Onorevole Mascilli, non abbiamo tempo da perdere; continui pure.

MASCILLI. L'onorevole Gabelli egli stesso non ha mai veduti quei luoghi, od almeno non li ha mai studiati; noi invece li abbiamo fatti studiare ed ispezionare da tecnici i quali ci hanno detto diversamente: non abbiamo gli studi, perchè costano troppo per volerli veramente regolarizzare; ma se il bisogno lo vorrà, il mio paese aggiungerà quest'altro sacrificio, anzi non sono più che due settimane addietro che il distinto nostro prefetto, il commendatore Mazzoleni, mi ha ufficialmente comunicato il deliberato della deputazione provinciale di Molise che votò un sussidio alla città di Campobasso nel caso in cui sarà costretta a fare questi studi.

Dico di più che l'onorevole commendatore Rovera, quando da ispettore generale dei lavori pubblici venne a visitare quella linea (s'intende bene che noi eravamo tutti curiosi di sapere qualche cosa riguardo a quella linea), il commendatore Rovera diceva che dall'incontro della linea Benevento-Foggia, sino al comune di Vinchiaturò, non vi era nessuna difficoltà, solo da Vinchiaturò a... non ricordava il nome del paese, ma prese il taccuino e soggiunse « al comune di Montagano (paese distante non più di 7 od 8 chilometri da Campobasso) vi era qualche difficoltà; » poi soggiunse: « ma le difficoltà di questi vostri luoghi sono le facilità dei luoghi nostri, » e queste parole il commendatore Rovera le dirigeva all'onorevole signor Iacampo che è qui presente e che all'uopo le potrebbe confermare.

Io ho poi voluto scandagliare gli stessi tecnici dei lavori pubblici, i quali non mi hanno detto quello che diceva l'onorevole Gabelli; invece mi hanno assicurato che, volendosi eseguire la linea uniformemente alla legge, la società verrebbe a spendere 8 o 9 milioni di più di quanto spenderebbe se modificasse il tracciato a suo modo, ed io aggiungo che, anche quando ci volessero 20, 25, 30 milioni, la società è costretta di spenderli, perchè ne ha assunto l'obbligo, ed oltre a ciò

questi 15, 20, 30 milioni alla società le si stanno pagando, ed è questa la dimostrazione che io intendo di fare, cioè che le difficoltà che si mettono innanzi sono esagerate, ma le effettive che esistono, in precedenza sono state calcolate, sono state accettate, e, quel che è più, dal 1864 in avanti si stanno pagando dal Governo e si seguiranno a pagare senza che la strada sia fatta.

La linea Termoli-Campobasso all'incontro della linea Foggia-Benevento fu contrattata con la convenzione del 28 novembre 1864, e fra le principali condizioni vi furono quelle cioè che si doveva passare per Campobasso, e che doveva percorrersi la linea più breve.

Ora dico all'onorevole Gabelli, che per la legge dei lavori pubblici non si può contrattare una linea, se prima non si fanno gli studi di massima; ed è regolare, perchè il Governo potrebbe fare dei contratti nulli, se li subordinasse a condizioni impossibili, ed alla presunzione di legge sta il fatto, perchè questi studi di massima furono eseguiti dall'ingegnere Pesapane e da altri ingegneri dei lavori pubblici. La società non ignorava tutto quello che doveva fare per la linea contrattata; questa ignoranza non si può presumere, e molto meno la si può dagli appaltatori, ma nel fatto sta che la società ha tecnici che sanno anche troppo il fatto loro. E la società sapeva tanto le volute difficoltà che doveva incontrare per passare per Campobasso, che anche dopo di avere stipulato il contratto, anche dopo di averlo accettato, quando questo contratto veniva al Parlamento per l'approvazione, tentò di migliorare la condizione specialmente per non passare per Campobasso.

La Commissione tenne fermo, ed alla unanimità rigettò qualunque modificazione, ed il Parlamento fece diritto alla Commissione col votare la legge uniformemente alla convenzione del 28 novembre 1864. Ed affinché non vi sia dubbio, ed affinché l'onorevole Gabelli veda che le difficoltà furono prevedute, leggo poche parole del relatore della Commissione.

La Commissione si espresse così:

« Gli studi già fatti accennano a Campobasso, la quale per essere città importante e capitale del Molise voleva, per rispetti politici ed amministrativi, essere favorita di pronte comunicazioni; di più anche le ragioni geografiche paiono difendere la direzione di Campobasso, e sconsigliare il giro di Boiano che trovavasi discosto troppo ad occidente.

« Infine vi è una considerazione che deve prevalere su tutte le altre. La compagnia delle strade ferrate meridionali ha già accettato l'ubicazione per Campobasso, e se la strada riuscirà dispendiosa per le molte opere d'arte che occorrono, essa risponderà certamente meglio ai desiderii del commercio che reclama la via più breve tra Napoli ed i porti del medio Adriatico ed alle convenienze della pubblica amministrazione. »

Dunque, le gravi difficoltà della linea Campobasso erano state prevedute, erano state calcolate, la società stessa aveva fatto rilevare alla Commissione che molte erano le opere d'arte che occorrevano.

Veniamo alla seconda parte, vale a dire, che le difficoltà tanto esagerate, sono state pagate, e sono e le saranno. Ed in vero dagli atti del Parlamento risulta che la società concessionaria ottenne una maggiore sovvenzione chilometrica, in media su tutte le linee concesse, precisamente per le difficoltà che s'incontravano per la linea Termoli-Campobasso-Aquila-Rieti. La società non poté ottenere di mutare il tracciato, invece ottenne, dopo la convenzione del 28 novembre 1864, l'aumento di altre 500 lire all'anno per ogni chilometro, e non solo per le tre linee che si erano cedute colla convenzione del 28 novembre 1864, ma ancora su tutte le linee componenti la rete sociale determinata dalla convenzione di febbraio 1865, che misurano molte centinaia di chilometri. Così essa ebbe una maggiore sovvenzione chilometrica per molte strade costrutte, come dimostrerò all'appoggio dei documenti.

Intanto, a dare un saggio della buona fede colla quale la società procedette, dirò che, dopo di avere contrattato, dopo di avere tentato di eliminare le difficoltà, anche dopo averle contrattate, dopo che la linea per il giro di Boiano era stata scartata dal Parlamento, nel 1865 mandò gli ingegneri per istudiare, non la linea stabilita ed accettata, invece quella che, come ho detto, era stata scartata e teneva contro il giudicato del Parlamento.

Naturalmente vennero reclami da tutte le parti della provincia ed il signor ministro presidente del Consiglio sa meglio di me quale perturbazione si manifestò nella provincia per questi studi che faceva la società in opposizione della legge e quante ministeriali mandò al prefetto in quella circostanza.

Io ebbi occasione di conoscerle tutte queste ministeriali, perchè, trovandomi al comando della guardia nazionale e nel dovere di provvedere alla sicurezza pubblica, queste ministeriali mi venivano comunicate dall'autorità politica della provincia e contenevano tutte il medesimo concetto, cioè che la società era padrona di studiare tutte quelle linee che voleva, ma che il Governo non avrebbe mai accettati altri studi che quelli i quali fossero conformi alla legge.

Intanto, ad onta di tutti i reclami, pure nel 1866 furono presentati dalla società gli studi per questa linea, ma questi studi erano nel senso che la società avrebbe voluto, ma che il Parlamento aveva rigettato. Il Governo fece quello che doveva fare, e col decreto ministeriale del 1866 fu disapprovato il tratto dal varco degli Appennini verso Vinchiaturò e Campobasso e fu approvato poi quel tratto che dal varco degli Appennini mena al punto d'incontro della linea di Benevento, e per questo tratto approvato si fissò pure

il punto di congiungimento tra Benevento e Foggia, uniformemente alla legge.

Ed in dicembre ultimo io dissi bene quando, parlando del punto di congiungimento, argomentai che era fissato d'accordo colla società. Allora io non conosceva bene la posizione, ma ora ho verificato che col medesimo decreto si approvò lo studio di quel tratto, e con quello studio approvato, il punto di congiungimento fu fissato.

La società intanto zittisce per diversi anni, non esegue i nuovi studi ordinati dal Governo. Venne il 1868, epoca in cui scadeva dal diritto di costruire la strada, e avrebbe dovuto pagare delle multe. Allora la società si fece innanzi, e nettamente dichiarò al Governo che non aveva danaro, che non voleva nè poteva costruire la linea; ed il Governo allora fece quello che suol farsi quando si ha la sfortuna di avere dei contraenti cavillosi, cioè transigette nel miglior modo che credette, e disobbligò la società dal costruire le due linee Termini per Campobasso ed Aquila-Rieti.

Però, diceva il Governo alla società, e diceva benissimo: io vi disobbligo, ma voi società, quando io ho stipulato la convenzione del 28 novembre 1864, vi ho accordato una maggiore sovvenzione precisamente per le difficoltà e per le maggiori spese che occorrevano per queste due linee, per modo che, se voi vi disobbligaste dall'impegno di eseguire queste due linee, venite a prendere una sovvenzione chilometrica che non vi spetta. Allora fu che la società convenne su queste giuste osservazioni del Governo, e ridusse la sovvenzione di 2000 lire al chilometro; e quindi il Governo, colla convenzione del 1868, disobbligò la società, ma venne a fare una economia di 2,570,000 lire all'anno.

Sarebbe stato giustizia di far rilasciare queste lire 2,570,000 all'anno, non già dal 1869 in avanti, bensì dal 1864, epoca in cui la società aveva stipulata questa maggiore sovvenzione chilometrica, la quale venne liquidata definitivamente nel 1868.

Comunque sia, con la convenzione del 1868 la società venne disobbligata dal costruire le ripetute due linee, ma le venne anche diminuita la sovvenzione chilometrica, non a partire dal 1864, ma dal 1869 nelle seguenti proporzioni, cioè:

Per il 1869, 1000, dico mille lire per ogni chilometro su tutte le linee costruite, la cui lunghezza ammonta a chilometri 1285; e quindi nel 1869 la società avrebbe dovuto rilasciare 1,285,000 lire; nel 1870 1,927,500 lire; nel 1871, 2,570,000 lire, e nel 1872 altri 2,570,000 lire, e così negli anni futuri. Di modo che, fino al dì d'oggi, anche secondo la convenzione del 1868, la società avrebbe indebitamente percepito 8,352,500 lire, oltre a quello che aveva percepito prima, e a quello che verrà indebitamente a percepire in avvenire in annue lire 2,570,000, che rappresentano un capitale di 51,400,000 lire.

Dalle premesse cose ne risulta di conseguenza che

le volute difficoltà, non solo sono state calcolate ed accettate, ma si sono pagate, si pagano, e forse si pagheranno senza essersi eseguite e senza che si eseguiscono.

La società perdette la convenzione, ma nel 1870 la riebbe alle medesime condizioni, vale a dire nuovamente si ritornò al contratto del 1864, più, coll'aggiunta dell'obbligo di rispettare il punto di congiungimento, e ciò pel fatto suo stesso, perchè aveva presentati gli studi approvati pel tratto verso il punto di congiungimento. Più riassunse l'obbligo di rettificare il tratto dal varco degli Appennini verso Campobasso, e nel tempo medesimo riebbe, per corrispettivo, non solo quei milioni che avrebbe dovuto rilasciare e non rilasciò dal 1868, ma riebbe ancora 2,570,000 lire all'anno, oltre le multe che avrebbe dovuto pagare per non aver adempiuto in tempo utile alla costruzione della linea.

Ma chi crederebbe che, dopo che la società aveva rivolta la concessione alle medesime condizioni ed aveva riacquistato 2,570,000 lire all'anno, nell'anno scorso, senza che dal 1868 in avanti avesse proceduto a nuovi studi, si presentasse al Governo co' suoi studi, con i quali ripeteva quel tratto che era stato disapprovato, e rettificava quello che era stato approvato, per portare lo sbocco, invece che a Ponte, come era stato decretato, a Benevento... (*Interruzioni e rumori*)

NISCO. Domando la parola.

MASCILLI. Scusino. Ognuno potrà redarguirmi di cattivo ragionamento, ma nessuno mi potrà contrastare i fatti i quali emergono da documenti.

Dunque, nel 1871 la società presenta degli studi anche più inaccettabili dei primi...

DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici. (*Interrompendo*) Ma, se entrate nella questione del tracciato, allora dove si va?

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha perfettamente ragione, poichè la Camera non potrebbe emettere alcun giudizio su tale questione, se non le sono somministrati gli elementi per giudicare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Se l'onorevole Mascilli mi permettesse poche parole, potrei forse risparmiare una lunga discussione.

MASCILLI. Io sono quasi al termine, signor presidente; rinunzio anzi alle altre cose che voleva dire. Semplicemente io voleva far osservare che questi studi del 1871 furono anche riprovati.

NISCO. No, noi non li abbiamo riprovati.

MASCILLI. No, non furono riprovati da voi, ma dal Governo, perchè erano contrari alla legge, e quindi si ordinò che la società avesse studiato uniformandosi alla legge. Ora si sono presentati nuovi studi. Io non so quali altri inconvenienti questi studi possano presentare. In qualunque modo, fatto certo è, e non si può mettere in dubbio, che la società sta percependo lire 2,570,000 all'anno. Ve lo dicono tutti gli atti del Par-

lamento, ve lo dice la convenzione del 1868, la quale non ha più effetto per la nuova concessione del 1870. Se poi vogliamo disconoscere questi fatti, allora io non crederò più a me stesso.

Per le quali cose io credo che, dopo le tante promesse, dopo le tante esplicite compromissioni del Governo, non basta che il Governo dichiari di fare eseguire le strade, ma deve farle eseguire conformemente alla legge.

Io non pretendo nulla, non domando concessioni, non pretendo favori; domando semplicemente l'esecuzione della legge. Quando la legge è eseguita rigorosamente, allora non si oltraggia nessuno, allora non si ha diritto a reclami; ma, quando questa legge non viene rigorosamente eseguita, allora naturalmente ne debbono venire i reclami, ne debbono venire i rancori fra le popolazioni della stessa provincia, fra provincia e provincia... (*Interruzione dell'onorevole Torre*)

PRESIDENTE. Il deputato di Benevento lasci parlare quello di Campobasso. (*Si ride*)

MASCILLI. Avrò torto o ragione, ma io dico alla Camera quello che credo di dire; gli altri diranno quello che crederanno.

E poichè ho ancora la parola, mi piace di dire quello che sta in fatto, e che è inutile di nascondere. Le popolazioni sono oramai stanche, spossate. Esse non vogliono più sentire a parlare nè di politica, nè di diritto internazionale, nè di teologia, nè di direttori spirituali; esse hanno fatto sforzi superiori alle loro forze, epperò hanno bisogno di essere ristorate delle forze perdute.

Io ho molta fede nel patriotismo e nella virtù degli Italiani, ma questo patriotismo non bisogna poi tanto sforzarlo. Gli interessi materiali, la questione finanziaria ed economica, secondo me, hanno la principale influenza su tutte le questioni politiche, ed ora che siete in tempo procurate, o signori ministri, che questa risoluzione non riesca funesta. L'unico mezzo per riacquistare la simpatia perduta presso le popolazioni si è quello di far sì che prontamente sieno attuati i lavori delle opere pubbliche, perciocchè non solo adempirete al dovere che deve stare alla cima di tutto, cioè quello di eseguire la legge, ma darete prontamente pane e lavoro alle tante popolazioni che ne hanno bisogno.

Dopo di ciò non mi resta che pregare l'onorevole ministro perchè prontamente faccia eseguire la legge, prontamente faccia fare degli studi d'ufficio, se il caso lo vorrà, e quante volte la società fosse ulteriormente riluttante, sospenda il pagamento di quella maggiore sovvenzione chilometrica che si è stabilita precisamente per la concessione di questa strada.

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

Lo prego di attenersi al fatto personale.

GABELLI. Io non mi sarei immaginato che l'onorevole

Mascilli, così da un momento all'altro, mi scaricasse addosso un così bello, così forbito e così lungo discorso. Non mi sarei immaginato di diventare avversario momentaneo dell'onorevole Mascilli.

Non aveva nessuna intenzione di parlare oggi alla Camera, e non risponderò al suo lungo discorso, poichè nelle condizioni in cui la Camera si trova ciò sarebbe assolutamente impossibile; mi limito quindi alle cose personali. L'onorevole Mascilli, mi fece rimprovero di aver pregato il Governo a pensare piuttosto ai 6000 chilometri di ferrovia già costruiti che ai 4000 da costruirsi, dando così a credere che io combattessi l'adempimento delle leggi votate in materia ferroviaria. Non posso far altro se non che rimandare l'onorevole Mascilli alla proposta che io ho avuto l'onore di presentare alla Camera, quando feci l'interpellanza intorno alle ferrovie. Vedrà che in quella proposta si chiede che sieno adempiute le promesse fatte alle popolazioni. Se per caso quella proposta non fosse sufficiente a tranquillizzare l'onorevole Mascilli, lo prego a rileggere le cose che ho dette ieri, e guardare al mio voto di ieri. Votai contro alla Pontebba, fra le altre ragioni, per questa, che il Governo doveva ancora adempiere a molti degli obblighi che aveva assunti.

Pare, secondo l'onorevole Mascilli, che io voglia combattere gli interessi meridionali, che io sia contrario al Mezzogiorno, perchè è il Mezzogiorno. Onorevole Mascilli, io considero che la mia patria vada dalle Alpi all'ultima punta della Sicilia. (*Benissimo!*)

L'onorevole Mascilli dice che io non ho mai veduto quei luoghi. Io li ho veduti assai più di quanto occorra per sostenere la mia opinione alla Camera intorno alla ferrovia Termoli-Campobasso; ma, perchè la mia opinione è assai poca cosa da portare alla Camera, io lo prego di ricordarsi del voto della Commissione che il Governo ha spedito un anno fa appositamente su quella linea. Vedrà che il voto di quella Commissione concorda pienamente con quanto io ho esposto alla Camera.

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

PRESIDENTE. Non si può fare ora una discussione limitata alla ferrovia di Campobasso, si tratta di tutto il bilancio.

Onorevole Gabelli, lo prego di limitarsi al fatto personale.

GABELLI. L'onorevole Mascilli ha detto poi che egli si contenta che sia impiegato il materiale esistente; che non occorre che vi siano dei *cuscini soffici*. Ormai non è questione più di *cuscini* sulle nostre ferrovie, è questione di *cuscineti*, i quali possono influire nella rottura dell'osso del collo.

PRESIDENTE. Comunque, questo non è fatto personale. (*Viva ilarità*)

GABELLI. Può ben diventarlo, signor presidente.

L'onorevole Mascilli poi, e qui sta particolarmente

il fatto personale, disse che io ho inveito contro le Romane, e che mi sono dimostrato molto più mite verso la società delle Meridionali. Poco prima aveva detto un'altra cosa, aveva detto cioè che non sapeva come, ma che molti fatti avvenivano perchè le società avevano dei santi avvocati. Io dichiaro all'onorevole Mascilli che non sono nè santo, nè avvocato, ma sono galantuomo. Smettiamo, onorevole Mascilli, smettiamo, se è possibile, di calunniarci, discutiamo le nostre opinioni, ma rispettiamo a vicenda.

PRESIDENTE. Permetta che l'interrompa: il deputato Mascilli non ha detto cose che possano ritenersi calunnie per lei o per qualunque altro; queste imputazioni non sono permesse; mi duole che ella abbia dato una interpretazione contraria alle opinioni da lui manifestate, le quali non hanno suonato nel modo come ella le intende. Se ciò fosse stato, io sarei intervenuto e avrei invitato l'onorevole Mascilli a ritirare le parole stesse.

Del resto l'onorevole Mascilli stesso potrà dare alla Camera le più ampie spiegazioni intorno al senso delle sue parole.

MASCILLI. Io dichiaro solennemente, anzi ringrazio l'onorevole Gabelli quando egli mi dice che io ho malamente compreso e che io mi sono ingannato circa la sua idea di non eseguire i 4000 chilometri di strade ferrate da costruirsi in virtù di leggi speciali, anzi sono lieto che egli faccia questa esplicita dichiarazione affinché non resti alcun rancore.

Quando poi io ho parlato dei santi avvocati, io sostengo che vi sono dei santi avvocati anche per le ferrovie (*Itarità*), come in tutte le cose; noi tutti ci raccomandiamo sempre ai nostri santi avvocati, e chi è che non ha i suoi santi avvocati? Ma io non intesi punto di alludere in ciò all'onorevole Gabelli, e lo dichiaro sul mio onore.

Dico poi, e prego l'onorevole Gabelli di non parlarmi della verifica fatta nell'anno scorso dalla Commissione degl'ingegneri ispettori, perchè in questa discussione io non ho voluto entrare; ma, se poi egli mi ci chiama e mi ci tira, io gli risponderò.

INCIDENTE SULLE SEDUTE DELLA CAMERA E SULL'ORDINE DEL GIORNO.

PRESIDENTE. Essendo ora presente l'onorevole presidente del Consiglio, rileggo la proposta di tenere due sedute, perchè il Ministero dichiara se crede che i lavori parlamentari abbiano a procedere in questa guisa, e se esso può assistere alle due tornate. Ecco la proposta:

« I sottoscritti propongono che domani, lunedì, la Camera tenga due sedute, la prima dalle ore nove alle dodici, in cui si abbiano a discutere i vari progetti di legge all'ordine del giorno; la seconda alle ore due

per continuare la discussione del bilancio dei lavori pubblici. » (*Per le firme vedi sopra*)

LANZA, presidente del Consiglio. Mi rincrescerebbe aderire ad una proposta che trarrà evidentemente in lungo la votazione del bilancio, perchè, invece di cominciare alle due, si comincerà alle tre, e così avremo solamente tre ore di discussione pel bilancio. Non si potrebbe forse, se si vogliono fare due sedute, discutere in entrambe i bilanci, e quindi dopo questi imprendere la discussione dei progetti di legge che sono all'ordine del giorno? Quello che veramente importa (e qui prego la Camera di rammentare ciò che io le diceva nei giorni passati), quello che veramente importa si è che, dovendosi presentare i bilanci al Senato, ogni ritardo che si frappone ha conseguenze gravi, poichè il dover poi convocare il Senato nel mese di luglio potrebbe dare luogo ad inconvenienti, fra i quali quello di non avere in numero i senatori per votare, e impedire così la votazione definitiva dei bilanci.

Io aderisco volentieri alla proposta che si tengano due sedute al giorno, l'una dalle nove a mezzogiorno e l'altra dalle due alle sei, purchè si continui in entrambe la discussione del bilancio, e, terminata questa, s'intraprenda quella degli altri progetti.

RIGHI. Io credeva che la proposta fatta di tenere due sedute al giorno fosse stata compresa dall'onorevole presidente del Consiglio nel suo vero significato.

Trattasi non solamente di affrettare i lavori della Camera, ma di poter addivenire alla proroga, avendo compiuto questi lavori in ogni lor parte, ciò che dovrebbe essere l'obbiettivo certamente del Governo, come di noi tutti deputati.

Io credo che l'onorevole presidente del Consiglio dovrebbe essere persuaso di ciò che io dico, che cioè, non appena noi avremo votato i bilanci, è inutile illuderci che la Camera possa trovarsi ulteriormente in numero, ed in allora il Governo rimarrebbe con tutti questi progetti, tra i quali ve ne sono degli importanti, non votati sino alla nuova convocazione della Camera.

L'unica maniera perchè noi possiamo dividerci e possiamo ritornare alle nostre case con la coscienza di avere fatto il nostro dovere, si è coll'adottare la proposta dell'onorevole Lovatelli, sottoscritta pure da me e da altri nostri colleghi, la quale tende ad ottenere che si ponga fine alla discussione ed alla votazione di questi progetti di legge contemporaneamente alla discussione dei bilanci.

Lo creda, l'onorevole presidente del Consiglio, la discussione di questi progetti di legge ci prenderà ben minor tempo di quello che si possa ritenere, e non partiremo prima di avere ultimati questi progetti di legge.

Io prego pertanto l'onorevole presidente del Consiglio, attesa la rettitudine degli intendimenti che ci spinse a fare questa domanda, di volervi senz'altro aderire.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io non disconosco la rettitudine degli intendimenti dell'onorevole Righi, ma temo che sbagli assai ne' suoi apprezzamenti. Io non ho mai immaginato che, per tener la Camera riunita fosse necessario differire la discussione del bilancio, e così trattenerla finchè si sieno votati gli altri progetti di legge, come se la Camera non comprendesse l'importanza così della discussione dei bilanci, come di quella delle altre proposte di legge. Io non ho tal diffidenza verso i nostri colleghi. D'altra parte, l'onorevole Righi non ha detto una parola circa l'avvertenza principale che ho fatta, della necessità che la votazione dei bilanci sia compiuta al più presto per essere trasmessi all'altro ramo del Parlamento. Egli è evidente che vi sono parecchi progetti di legge, i quali hanno un carattere di molta utilità, quasi direi di urgenza; ma il bilancio deve precedere tutte le altre proposte; esso è di un'urgenza massima. Mi rincresce veramente di persistere nell'oppormi, ma io lo debbo, poichè credo che nell'interesse dei lavori della Camera, nell'interesse del Governo e del Parlamento stesso, non si deve postergare a nessun'altra la discussione dei bilanci, e ritardarne quindi di più giorni la votazione.

BONGHI. Domando la parola.

LOVATELLI. Mi pareva che la Camera avesse qualche giorno fa stabilito che non si sarebbero votati i bilanci senza che prima fossero discusse le altre leggi che stavano all'ordine del giorno. Io vorrei sapere dall'onorevole presidente del Consiglio se creda che questa decisione abbia un carattere assoluto, in quanto che finora si è ritenuto da me e da' miei colleghi, vivamente interessati a quei progetti di legge che stavano all'ordine del giorno, che, se non si potevano discutere prima del bilancio dei lavori pubblici, si sarebbe però avuta la certezza che sarebbero stati votati contemporaneamente al bilancio stesso.

Domando all'onorevole ministro se intende di stare a questa convenzione.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Il Ministero non ha mai fatto questa proposta, di votare complessivamente le leggi che vi sono a discutere, insieme al bilancio, nè veggo che ce ne sia la necessità, poichè io non ho altrimenti il sospetto che, appena votati i bilanci, i deputati se ne vadano.

Io sarò troppo fiducioso, non avrò la diffidenza e l'avvedutezza de' miei contraddittori; ma io non credo che si possa in verun modo presupporre che i deputati, appena votati i bilanci, siano per andarsene, nè torni più possibile la discussione delle altre proposte di legge.

Notino poi ancora che questo sistema di accumulare tante leggi, per votarle poi in massa, può essere fino ad un certo segno giustificato dalla necessità; ma non bisogna però abusarne, essendo manifesti gli inconvenienti che possono nascere dal votare una legge dopo quindici o venti giorni che è stata discussa.

LOVITO. Io sono contrario alla massima di moltiplicare le nostre sedute, poichè l'esperienza ci ha dimostrato che le forze dei deputati sono sempre le medesime, sia che ci occupassimo di mattina, o dopo mezzogiorno. Ma c'è ancora una ragione la quale m'impedirebbe di accettare la proposta, la quale venne ora in discussione, ed è che, secondo me, non avrebbero efficacia, nè le sedute di mattina, nè quelle del giorno, se non si determinassero quali progetti si debbono discutere in ciascuna tornata.

Le sedute di mattina soprattutto avrebbero poca efficacia, e quindi bisognerebbe scegliere quei determinati progetti i quali non danno luogo a lunghi dibattimenti.

Ma quando io veggio nell'ordine del giorno, « conti amministrativi del 1861; approvazione dei conti amministrativi degli esercizi 1869 e 1870; formazione e verificaione del catasto generale dei fabbricati; disposizioni relative alla pesca, » dichiaro francamente che debbo essere contrario alle sedute del mattino, appunto perchè credo che importanti proposte di legge non si possano discutere in sedute nelle quali non si può sperare sufficiente concorso di deputati, nè molta efficacia di conclusioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonghi.

BONGHI. Se nessuno vuol parlare, tanto meglio, non parlo nemmeno io.

Questa proposta vuol essere senz'altro, o approvata, o respinta, poichè se la discutiamo, l'unico suo effetto pratico sarà quello di perdere la seduta d'oggi.

LOVATELLI. Io voleva domandare all'onorevole presidente del Gabinetto se la fiducia che egli ha intorno le discussioni della Camera, che non saranno sospese in nessun modo dopo la discussione del bilancio dei lavori pubblici, non ammetta implicitamente che esso debba accettare la proposta che prima fu fatta dalla Presidenza della Camera, di votare i bilanci contemporaneamente ai minori progetti di legge.

Se l'onorevole presidente ha fiducia che la Camera non si vorrà sciogliere dopo la discussione del bilancio dei lavori pubblici, egli, spero, mi vorrà concedere che non se ne debba far prima la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Lovatelli, la prego di osservare che i progetti di legge all'ordine del giorno, se non si volessero votare, sarebbe inutile discuterli.

LOVATELLI. Allora mi limito a domandare che, vista l'urgenza del disegno di legge relativo ai sussidi da darsi a coloro che furono danneggiati dall'inondazione di Ferrara, dove 20,000 persone sono senza tetto e senza sostantamento, sia fatta eccezione almeno per questo disegno di legge, il quale è il primo iscritto all'ordine del giorno, e che alla discussione del medesimo la Camera voglia domani consacrare un'ora di tempo per discuterlo e migliorarlo.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Le considerazioni fatte dall'onorevole Lovatelli circa la necessità di votare

prontamente il disegno di legge per sussidi a coloro che soffersero dalle recenti inondazioni della provincia di Ferrara, mi muovono a dire due parole in proposito.

I sussidi dati fin qui furono più che sufficienti per sopperire a tutti i bisogni. Inoltre posso prendere solenne impegno che i fondi ulteriormente necessari non mancheranno, quand'anche venga indugiata di qualche giorno la votazione di questa proposta di legge. Di ciò posso rispondere con tutta sicurezza.

NICOTERA. Io, avendo sottoscritto la proposta, vi sono naturalmente favorevole, anche perchè la trovo ragionevole. Se noi discuteremo e voteremo solamente i bilanci, ritengo che dopo la Camera non si troverà più in numero. Eppure vi sono delle leggi importanti che bisogna discutere. Vi è quella, per esempio, sull'affrancamento delle decime che è già stata votata due volte dal Parlamento; vi è quella degli impiegati; ma volete lasciare questi disgraziati senza provvedere? Vi sono oltre a queste, altre leggi importanti. Si può benissimo provvedere all'una o all'altra cosa, dividendo le sedute, e destinandone una, quella del mattino, alla discussione di taluni progetti di legge, e l'altra, quella del dopo mezzogiorno, alla discussione dei bilanci.

Desidero poi raccomandare al presidente di sollecitare la stampa della relazione sull'arsenale di Taranto, presentata ieri l'altro. L'arsenale di Taranto è una questione importantissima d'interesse generale, e non esclusivamente d'interesse locale; ed io credo che il Parlamento, prima di sciogliersi, dovrebbe discutere quella legge tanto più che la Commissione...

ERCOLE. E il riparto ligure-piemontese?

NICOTERA. Il riparto ligure-piemontese non va in aria se non si provvede prima di novembre; invece l'arsenale di Taranto è tal cosa che riguarda la difesa dello Stato, e potremmo un giorno pentirci di non avere provveduto subito; tanto più che la Commissione ha limitata la sua proposta in guisa tale da non far nascere una lunga discussione.

Quindi io voterò per le due sedute. Non mi opporrò per mettere in discussione più l'uno che l'altro dei progetti che si giudicano più urgenti, questo lo esaminerà la Camera, e prego il presidente di sollecitare la stampa della relazione sul progetto per l'arsenale di Taranto e di mettere all'ordine del giorno la discussione di quel progetto di legge.

PRESIDENTE. Anzitutto convien che il relatore restituisca le prove di stampa, e quando ciò sarà fatto, la Presidenza provvederà pel rimanente.

NICOTERA. Dunque solleciti il relatore.

PRESIDENTE. Vi sono tre proposte: una perchè si tengano due sedute, con quest'intesa che nella pomeridiana si discuta il bilancio e in quella mattutina si tratti degli altri progetti di legge; l'altra proposta, dell'onorevole presidente del Consiglio, è che si tengano due sedute, ma che in entrambe si discuta il bilancio

dei lavori pubblici; la terza, dell'onorevole Lovatelli, è perchè si trovi modo di mettere in discussione il progetto di legge che ha tratto ai comuni danneggiati dall'inondazione del Po e del Ticino.

Anzitutto metto ai voti la proposta di tenere due sedute al giorno, e poi se queste due sedute debbano essere consacrate al bilancio, e quando questa proposta non fosse accettata, se debbano essere destinate una alle diverse leggi e l'altra al bilancio: qualora poi non passi neppure questa, porrò ai voti la proposta dell'onorevole Lovatelli, che ad ogni modo si discuta il progetto di legge relativo ai danneggiati dalle inondazioni del Ferrarese.

Chi approva la proposta di tenere due sedute al giorno è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Ora porrò ai voti se entrambe queste sedute debbono essere consacrate alla discussione del bilancio dei lavori pubblici. (*Interruzioni*)

RIGHI. Metta ai voti la proposta prima.

RATTAZZI. Domando la parola.

Voci a destra. Siamo in votazione, non si può parlare.

PRESIDENTE. Sulla posizione della questione si può parlare benissimo.

BILLIA A. Fanno sempre da presidente quelli là. (*Accennando a destra*)

RATTAZZI. Io proporrei che si ponesse ai voti prima l'altra proposta, cioè che si debbano alternare le discussioni.

PRESIDENTE. Mi permetta, quella proposta di tenere due sedute consacrate a due argomenti diversi è stata modificata dal presidente del Consiglio, il quale ha proposto che si tengano bensì le due sedute, ma che siano entrambe destinate al bilancio dei lavori pubblici.

RATTAZZI. Mi pare che sieno due proposte distinte, di cui una si scosta maggiormente.

PRESIDENTE. Coloro che sono d'avviso che le due sedute debbano essere consacrate alla discussione del bilancio dei lavori pubblici, si alzino.

(Dopo prova e controprova, la Camera respinge la proposta.)

Ora porrò ai voti l'altra proposta che al mattino la Camera debba occuparsi dei progetti di legge iscritti all'ordine del giorno, e nella seduta pomeridiana della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

(È approvata.)

RIPRESA DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEFINITIVO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1872.

PRESIDENTE. Ora si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici. Raccomando agli oratori di essere concisi e brevi, perchè, con tanti oratori che sono

iscritti in un bilancio di questa importanza, se non accorciano i discorsi, non verremo a capo della discussione.

L'onorevole Cencelli ha facoltà di parlare.

Prego nuovamente gli oratori a volere essere brevi e concisi.

CENCELLI. La cifra di 178 milioni, assegnata al bilancio dei lavori pubblici, diminuita a 166 milioni dalla Commissione, è per sé così importante che merita l'attenzione del Parlamento. (*Conversazioni su vari banchi — L'oratore si arresta*)

PRESIDENTE. Onorevole Cencelli, parli.

CENCELLI. Non è possibile.

PRESIDENTE. Se ella non parla, la Camera non farà silenzio per ascoltare.

CENCELLI. Non è possibile. Io non ho i polmoni dell'onorevole Mascilli. (*Si ride*) Riprenderò. (*Continua il mormorio*) Ma se la Camera non vuole sentirmi, io mi seggo.

PRESIDENTE. Ma se non parla!

CENCELLI. La cifra di 178 milioni assegnata al bilancio dei lavori pubblici, sebbene ridotta a 166 dalla Commissione, è di tale importanza che merita tutto il riguardo del Parlamento. Questa cifra così vistosa io l'accetto pienamente. Voterò di buon cuore il bilancio dei lavori pubblici, in quanto che, sebbene io consideri la cifra, in rapporto alle finanze dello Stato, eccessiva, se la raffronto coi bisogni dello Stato stesso, io la trovo al disotto forse di quel che vorrebbe essere. Io desidererei anzi, se le finanze lo permettessero, che fosse aumentata, ma ciò pur troppo non può ottenersi, e quindi dovrà per molti anni ancora durare questo gravame quale effetto della trascuranza degli antichi Governi per tutto ciò che era necessario al benessere dell'Italia.

Però, sebbene noi votiamo i 166 milioni di buon cuore, bisogna che questa cifra sia egualmente accettata di buon cuore dalle popolazioni che la pagano. Ad ottenere quest'effetto mi sembra che il principio più razionale sia quello di un'equa e giusta ripartizione, in modo tale che tutte le provincie ed i contribuenti tutti sentano anche, in proporzione di quanto pagano, il beneficio dei lavori pubblici che serve a rinvigorire le forze della nazione ed a far tollerare più rassegnatamente le imposte, vedendo che parte di esse si rivolgono in pubblico beneficio e da esse stesse, migliorando lo stato economico del paese, rinasce nuova vita che dà agio a far fronte al pagamento delle imposte stesse.

Ha effetto però veramente quest'atto di giusta distribuzione? L'onorevole ministro dei lavori pubblici è pienissimo di buona volontà di farlo e in tutta la sua amministrazione comincia a camminare la cosa in questo senso, ma il desiderio è ancora lontano assai dall'essere realizzato. Io ho esaminato esattamente ciò che è portato sul bilancio per tutte indi-

stintamente le provincie del regno, ed ho trovato l'eguaglianza unicamente in quel piccolo allegato relativo alle strade nazionali. Se esamino la cosa dagli altri lati, trovo una diversità grandissima di trattamento tra una provincia e l'altra. Io guardo principalmente Roma e la sua provincia e, dico il vero, parmi che sotto questo rapporto non esista neppure, benchè sia la capitale del regno. Io trovo Roma segnata nel bilancio unicamente per poche migliaia di lire per manutenzione di un'unica strada nazionale, di quattro che aveva, e tre delle quali sono state cancellate e cedute alla provincia. La trovo mentovata per poche centinaia di lire per personale addetto ai porti marittimi nella provincia esistenti, e per altre poche per ripari alla navigazione del Tevere, cifra che sta nei residui passivi, nemmeno nell'anno scorso erogata.

In questo stato di cose, io domando a me stesso: ma questa Roma capitale d'Italia, questa provincia, sono così floride in sé stesse, tanto ricche da avere bisogno proprio di nulla? Dico il vero, tostochè Roma fu unita fortunatamente al regno d'Italia, il Governo riconobbe la necessità assoluta di molte e grandi opere da doversi qui eseguire; riconobbe in primo luogo la necessità assoluta della sistemazione del Tevere; riconobbe l'altra del risanamento dell'agro romano; riconobbe la terza che la viabilità ordinaria e ferroviaria sono in condizioni veramente desolanti.

Il Governo promise di fare. E difatti si accinse a ciò fare, perchè nominò delle Commissioni per eseguire degli studi in proposito. Ma a tutt'oggi, sono due anni ormai compiuti, che cosa si è fatto? Io cerco il bilancio del 1871, cerco quello del 1872: niente. E ciò che mi dà veramente dolore si è il vedere che anche in quello del 1873 non vi è veruna somma assegnata o proposta per i lavori di sopra indicati.

Il signor ministro certamente avrà ragione di dirmi: ma si tratta di somme importanti, ci vogliono delle leggi speciali che il Parlamento voterà. Ma a chi spetta presentare questi progetti di legge? Forse a noi?

Ciò premesso, o signori, è ben chiaro a che tende il mio discorso: prendendo occasione da questa discussione del bilancio, restringo le mie osservazioni e richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla sistemazione del Tevere, sul risanamento e miglorie dell'agro romano, sulla viabilità ordinaria e ferroviaria della provincia.

Quanto al Tevere, gli studi, non solo si stanno facendo, ma sono compiuti ed accettati dalla Commissione incaricata dal Governo di quest'operazione. Il chiarissimo ingegnere Canevari ha fatto trionfare i suoi studi in seno alla Commissione con nove voti contro tre. Per conseguenza, per la parte tecnica, ciò che è necessario è pronto. Che facciamo?

Il Tevere, è vero (io non mi disanimo), è tale individuo che si fa rispettare da sé. Non appena la capitale fu a Roma, esso si è mostrato nella sua impo-

nenza, ed ha detto: ci sono qua io, pensateci voi che siete Governo riparatore. L'anno passato si è presentato modestamente tre volte, ed ha detto sempre: ricordatemi! L'anno venturo che cosa sarà? Nè possiamo noi sperare e lusingarci ciecamente che queste grandi inondazioni accadano soltanto ogni ventennio, ogni trentennio. L'elemento è tale che quello che non è accaduto l'anno scorso può accadere probabilmente l'anno venturo. Quale responsabilità, onorevole ministro, avrebbe il potere esecutivo di non aver nulla fatto su questo, se non che degli studi, studi che, oggi completati, non si presentano al Parlamento per l'approvazione? Forse può essere benissimo, non lo nego, che necessitino ancora degli accordi e col municipio e coi proprietari delle case, i quali naturalmente, ritraendo vantaggio dall'allontanamento delle inondazioni, hanno obbligo anch'essi di contribuire; questo lo ammetto e può stare; ma raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici di affrettare, perchè il Tevere può straripare da un momento all'altro, mentre noi dovremo aspettare tre, quattro, dieci anni forse, prima che i lavori siano completati.

Il lavoro è grande; si tratta di molti milioni; si può sperare che contribuiscano i proprietari, il comune, e forse la provincia in piccola parte, ma la spesa forte deve essere sostenuta dal Governo, non vi ha dubbio, perchè, persuadiamoci, la natura non si cambia. Roma farà dei sacrifici, ma non può farli tutti. Il Parlamento, che risiede qui, ha diritto che succeda una vera trasformazione di Roma; ma questo può farsi col danaro del municipio? Non ci sono che due mezzi, o il grande concorso del Governo, o grandi debiti. A fare dei debiti, se ne persuade il Parlamento, la popolazione è contraria, perchè per un debito di 30 milioni, fatto dal municipio di Roma, vi sono state immense lagnanze e recriminazioni. Il paese è padre di famiglia; i debiti, senza sapere come pagarli, non li vuole. Il paese non segue davvero il Governo sulla via dei grandi debiti. Questa è una conseguenza delle abitudini antiche, perchè tutti sanno che i grandi monumenti che noi abbiamo dell'antica Roma non sono che l'effetto del danaro di tutto il mondo; è effetto della conquista materiale dei Romani, popolo conquistatore, ed i monumenti moderni e quelli del medio evo furono fatti col danaro del mondo cattolico, effetto delle conquiste morali.

Ora noi abbiamo rivendicati i diritti di Roma e dei Romani all'Italia. Al papato, che diceva Roma essere sua, perchè città cosmopolita, fabbricata ed abbellita col danaro della cattolicità, noi abbiamo risposto: Roma è dell'Italia. Come dunque Roma appartiene all'Italia, così la sua trasformazione deve essere fatta col danaro dell'Italia.

Non mi dilungo su questa parte, poichè i miei onorevoli colleghi deputati della città di Roma avranno occasione di fare in questa discussione maggiori os-

servazioni tecniche, con maggiore opportunità e conoscenza della materia, e perchè anche più competenti, essendo essi cittadini romani, mentre io non lo sono.

Passo all'altra osservazione sull'agro romano. Non meno importante è questa della prima. Il Tevere ci può allagare, questo può ucciderci. Io credo ciò esagerato, è vero, ma però nei nuovi venuti e nei membri del Parlamento qui presenti predomina l'idea che il caldo e l'aria malsana di Roma impediscano la dimora in questa città in certe epoche dell'anno. Non si può stabilire un'epoca determinata in cui il Parlamento debba stare qui per attendere ai suoi lavori. Vi può essere una circostanza per cui il Parlamento debba sedere in giugno, in luglio, in agosto se occorre, ma se non si rimedia, se non si rimuove la causa che può allontanare gl'individui, che fa dubitare della stessa esistenza, rimarremo sempre incerti sul modo con cui ci dobbiamo contenere.

Io non ammetto che ci sia malaria, io escludo questa idea, ma essa non si può vincere nella mente di molti, dunque si deve rinsanire l'agro romano.

Anche di questo il Governo si è preoccupato, ed ha esposte delle idee, ha nominata una Commissione incaricata di studiare la questione.

Però su di questa siamo più indietro che su quella del Tevere.

Per il Tevere, lo annunciava con soddisfazione, i lavori tecnici sono compiuti, e si possono eseguire, la Commissione ha fatto il suo dovere, ma in quanto ai lavori dell'agro romano non è così. A cura del Ministero di agricoltura e commercio sono stati fatti pochi studi di altimetria e planimetria, si sono presi ad esame altri studi antichi dello stesso genere che si avevano, però nessun lavoro vero e reale di esecuzione, sia per lo scolo delle acque, sia per la diramazione delle medesime, sia anche per il prosciugamento dei luoghi paludosi e non canalizzabili si è per anche fatto.

Ciò che v'ha di peggio si è che la Commissione è incerta ancora sui principii giuridici da applicarsi. Prego la Camera di osservare ciò, ed il Ministero di preoccuparsene. Essa non è affatto concreta nelle sue idee: c'è chi sostiene il principio dell'espropriazione forzosa, c'è chi sostiene il principio del fidecommesso, e della ripartizione delle terre, c'è chi sostiene, e credo che formino la parte più intelligente e giudiziosa, chi sostiene, dico, il consorzio.

Io non mi addentrerò in questo esame, perchè estraneo alla discussione dei bilanci, e verrà tempo di occuparsene quando verrà in campo il progetto relativo di legge; l'ho voluto soltanto accennare, perchè mostra come si stia indietro nel determinare i criteri positivi per venire a capo di questo lavoro.

Dirò solo che trovo assurda l'idea della ripartizione delle terre per mezzo dei fidecommessi, poichè ciò si potrà eseguire per i terreni che appartengono alle

opere pie, alla manomorta, ma non già per quelli che appartengono a proprietari. Bensì è molto applicabile o l'espropriazione od il consorzio. In quanto all'espropriazione, non abbiamo i milioni per eseguirla, poichè si tratta di estensioni immense, di centinaia e centinaia di milioni, e forse di qualche miliardo.

Il consorzio invece è il solo che credo fermamente potersi effettuare.

Stabilito il consorzio con la partecipazione del Governo, per l'interesse che vi ha lo Stato nella salubrità dell'aria; la provincia in piccolissima parte, per un interesse qualsiasi provinciale; i comuni adiacenti, per i vantaggi di salubrità e di coltura che ne ritraggono; i proprietari dei fondi, infine, veri interessati principali; riconosciuto il consorzio come ente morale; nominato un Consiglio di direzione; fissato un bilancio annuo e determinati i lavori tecnici con un piano prestabilito, allora sì che si può addvenire a lavori utili; ma, senza di questo, non è possibile ottenere un ottimo risultato.

Ora, non essendovi questi lavori, noi andiamo all'eternità, ed è per questa ragione che mi sono determinato a farne cenno in quest'Aula, onde pregare ed interessare l'onorevole ministro a fare qualche pressione su questa Commissione acciò proceda nei suoi lavori e non si divaghi in cose astratte.

Passo all'ultima parte, e sarò brevissimo, cioè alla viabilità.

Ognuno di lor signori conosce bastantemente l'immensa estensione della provincia romana; se non è la prima, forse poche altre hanno una superficie simile alla sua; si tratta di 1,200,000 ettari, corrispondenti a 12,000 chilometri quadrati.

Ora, per la viabilità ordinaria, ben si conosce che la proporzione a cui deve la viabilità corrispondere è di un chilometro lineare ogni chilometro quadrato. Senza andare lungi molto fino nelle provincie dell'alta Italia o andarne fuori, c'è questo esempio nella prossima provincia di Perugia, che, se non ha raggiunta questa proporzione, di poco se ne allontana.

In conseguenza Roma dovrebbe avere nella sua provincia 12 mila chilometri di strade rotabili fra comunali, provinciali, nazionali e consorziali, ma in fatto quanti ne ha? Appena appena la quinta parte di quello che dovrebbe avere; ne conta appena 2500! Quindi è che ci lagniamo della posizione economica del paese, che il commercio non fruttifica, che le ferrovie non corrispondono, che non c'è mezzo di esonerare lo Stato dalla grave spesa del contributo alle ferrovie stesse. I generi debbono marcire nei magazzini, non potendo sostenere la concorrenza della merce estera, perchè la spesa dei trasporti fra il magazzino e la ferrovia è maggiore di quella che lo sia per il trasporto dall'estremo limite d'Italia per venire a Roma! Tutto ciò che c'è di più del prezzo comune del trasporto è perdita, è danno, e ancora in molti luoghi è impossi-

bile a pensarci per mancanza di strade di comunicazione di ogni specie.

Il Parlamento si preoccupò di questa anormalità delle comunicazioni in Italia, e credette di provvedere abbastanza collo stanziare nel bilancio dei lavori pubblici tre milioni per sussidiare nella quarta parte le strade comunali obbligatorie che venissero costrutte nell'anno, in modo tale che ogni anno si sarebbero potuti avere delle centinaia di chilometri di più di strade rotabili erogando in esse 12 milioni annui.

Mi pare che a questo sia ben lungi dal corrispondere lo stato delle cose esposto nell'elenco della Commissione annesso al bilancio; vedo che sono ben poche le somme erogate, ben scarsi i sussidi, anzi c'è perfino un risparmio annuo che per la scarsezza delle strade costrutte passa in sopravanzo.

La causa qual è, o signori? I nostri comuni si trovano tutti nello stato di pauperismo, specialmente quei della provincia di Roma, ai quali è mancato il cespite della loro rendita, mentre d'altra parte gli si sono accresciuti gli aggravi con le spese obbligatorie.

Le entrate di questi comuni erano il dazio-consumo e le private; l'una è sparita per legge, l'altra devoluta al Governo, salvo di sovrimporsi dei centesimi addizionali.

Le spese obbligatorie sono aumentate del triplo di quello che erano prima, e i comuni non hanno modo di coprire il bilancio che facendo debiti per fare il loro dovere.

Ora io dico, se lo scopo del Parlamento, se lo scopo del Governo fu quello che con questi sussidi si alimentasse la buona volontà, si cercasse di eccitare i comuni stessi a costruire queste strade, che pur sono obbligatorie, se il quarto non è sufficiente, io crederei che l'onorevole ministro potrebbe un momentino allargare la mano, tanto più che non trova a spendere questo denaro.

Io ho fatto di tutto presso il Consiglio provinciale di Roma, io ho propugnato, insistito per ben tre volte onde la provincia concorresse almeno per il quarto, come il Governo, alla costruzione delle vie comunali e consorziali, ma non ho potuto ottenere al di là del terzo di concorso per la manutenzione delle consorziali, purchè siano amministrate dalla provincia, ed una generica promessa di qualche sussidio da determinarsi in ogni caso speciale. Ritourneremo a battere questo chiodo, e spero di ottenere qualche cosa, ma una disposizione generale fino ad ora non si è potuta ottenere.

Dunque io prego caldamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici a volersi occupare di questa viabilità.

Ho visto con piacere un dispaccio che l'onorevole Devincenzi ha spedito al prefetto di Roma, col quale insisteva presso la prefettura perchè eccitasse la provincia a stabilire quali sono le vie obbligatorie, ed i

comuni ad eseguirle. Io lo ringrazio, e ciò è tutto quello che egli possa fare in questo momento, poichè se c'è resistenza nei comuni, il Governo non può far niente. Io dunque lo prego a vedere se coll'allargare questa misura del quarto si potesse ottenere qualche cosa di più.

E tanto più credo che ciò sarebbe giusto, in quanto che alla provincia di Roma, come accennava poco fa, delle quattro vie nazionali che la provincia aveva prima dell'occupazione di Roma, il Governo ha creduto di eliminarne tre e lasciarne una sola, la Cassia, mentrechè, a dire il vero, io credo che il Genio civile abbia con un poco di durezza esaminata la cosa, o se non con durezza, si sia servito proprio del *sum-mum jus*.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma c'è la legge dei lavori pubblici.

CENCELLI. La legge dei lavori pubblici, onorevole ministro, mi dice che possono essere riconosciute come nazionali, fra le altre, quelle linee le quali sorpassino le Alpi o gli Appennini. Or bene, una di queste tre, l'Appia, che da Velletri si distacca assolutamente dalla via ferrata e va a Terracina, sormontando l'Appennino, discende a Gaeta e Capua, è una di quelle strade che, a mio credere, poteva benissimo meritare l'applicazione della lettera *C* della legge dei lavori pubblici, articolo 10, perchè è una grande via (l'antica via postale) perchè traversa l'Appennino fra Terracina e Gaeta in mezzo ai grandi monti d'Itri. Che dovesse esser abbandonata quella di Civitavecchia, su questo siamo d'accordo, perchè parallela alla ferrovia; ma l'altro tronco che si distacca dalla Cassia e s'immette nella Flaminia per andare al *Ponte Felice*, che è l'unico passo di materiale che c'è sul Tevere fra Roma e Perugia, anche quella era una diramazione che, a mio avviso, doveva essere conservata nazionale. Ma poichè ciò è fatto, e la deputazione provinciale, ad onta di un voto del Consiglio, non ha creduto avanzarne reclamo al Sovrano, io mi taccio e passo oltre. Mi pare però che, in vista di tutte queste circostanze speciali, si potrebbe verso i comuni largheggiare un poco, ed oltrepassare il quarto del sussidio.

Rimane l'ultimo punto, le *ferrovie*. Le ferrovie tutti sanno che in Italia sono poche: sopra un territorio nazionale di 30 milioni di ettari, corrispondente a 300,000 chilometri quadrati, l'Italia non ha che 6000 chilometri di strade ferrate. In conseguenza viene ad avere il 2 per cento appena, corrispondente a 20 metri per ogni chilometro quadrato. È pochissimo, poichè il conto medio, a parer mio e d'altri, dovrebbe essere un decimo; e da questo territorio così ampio, così vasto, se noi defalchiamo la parte montuosa e che non può essere adattata alle ferrovie, noi avremo una diminuzione di una metà, e così potremo dire che in Italia le ferrovie corrispondano al 5 per cento della sua superficie.

Invece a Roma e sua provincia, con una superficie di 12,000 chilometri quadrati di tutto terreno atto alla percorrenza delle ferrovie, perchè ondulato di poche colline e nulla più, non vi sono che 300 chilometri di ferrovia, corrispondenti al 2 1/2 per cento; la metà precisa di ciò che ragguagliatamente ha il resto d'Italia. Io però da questo mi distacco un momento e vado sul territorio viterbese, territorio altamente importante, poichè costituisce la quarta parte di tutta la provincia, avendo 3000 chilometri quadrati di superficie; questo territorio con questa estensione con una popolazione di 160,000 abitanti, con prodotto di ogni genere, ricco, e molto ricco, non ha che 12 chilometri di ferrovia in un angolo del suo territorio, sulla sponda del Tevere di cui non può che pochissimo e quasi punto servirsi e per la distanza e per la mancanza di vie rotabili per accedervi.

Signori, 12 chilometri di ferrovia non è che che il 4 per mille in raffronto ai 3000 chilometri quadrati di superficie e ritengo essere cosa che non possa venire tollerata.

L'onorevole ministro si preoccupò anche di questo, ed io lo ringrazio immensamente.

V'ha una concessione da lui accordata al signor cavaliere Nervo, rappresentante una casa bancaria, fin dal dicembre passato, per fare gli studi di una o più linee ferroviarie nel territorio viterbese; ma non so quali sieno i risultati di questi studi, e quale speranza si possa avere di felice riuscita nella esecuzione. Però mi giova semplicemente avvertire ai miei onorevoli colleghi qui presenti che il non essersi, sopra un territorio sì vasto, potuto costruire che un piccolo tratto di ferrovia non deve attribuirsi a condizioni difficili che ne impediscano la costruzione di più lungo tratto.

Niuno di voi, o signori, creda che esistano condizioni di suolo così difficili che non possa convenire nè al Governo nè ad una società il costruire le ferrovie nel Viterbese: tutt'altro. E ciò mi affretto a dilucidare, onde una falsa idea non preoccupi la mente di alcuni di voi. Se Viterbo ed il suo territorio non hanno ferrovia, si è per una maledetta disgrazia che li perseguita in tutte le cose.

Viterbo avrebbe dovuto essere la prima ad avere la ferrovia, perchè, quando si concesse dal Governo pontificio la prima linea ferroviaria, la Pio centrale, secondo gli studi fatti, doveva questa partire da Roma sulla destra del Tevere ed andare a Viterbo direttamente.

Prevalse disgraziatamente l'impegno (si potrebbe dir qualche cosa di peggio) dei due cardinali Lambruschini e Ferretti, i quali erano possessori di benefizi e protettori della Sabina, e con la loro autorità e prepotenza vollero che la ferrovia passasse alla sinistra del Tevere per il territorio di Sabina, non curando che a far ciò si passasse e ripassasse due volte il Tevere, con grave dispendio della società e pericolo dei città.

dini. La preponderanza del potere d'allora uccise Viterbo.

Si presentò una seconda occasione forse più propizia della prima, ed era la costruzione della Senese. La Senese fece gli studi. Essa trovava il suo tornaconto a non percorrere la linea che percorre attualmente, ma quella che direttamente va da Viterbo a Roma. Essa voleva introdursi sul territorio viterbese da Castiglione, quindi venire direttamente a Viterbo, e da Viterbo per Vetralla, Bracciano e Ponte Galera giungere a Roma. Questa linea era la migliore che si potesse costrurre, e presentava una minor lunghezza di 27 chilometri, ma l'odio esistente tra il Governo pontificio ed il Governo italiano fece sì che si negò affatto il passaggio sul territorio pontificio del Viterbese, e persino nel piccolo tratto di due chilometri, che il Governo pontificio sulla sinistra del Tevere al di là di Orte possedeva.

Questa linea non aveva bisogno di speciali opere di arte nè di tracciato dispendioso. Il massimo della spesa oscillava tra 100,000 e 120,000 lire per ogni chilometro, compreso il materiale mobile; mentre dalla parte opposta costava ed è costato molto di più; che anzi ora si è dovuto ripassare il Tevere sotto Giove e venire alla sponda opposta per poter giungere ad Orte e congiungersi alle Romane.

Tale facilità di costruzione risulta da moltissimi studi fatti e da molti opuscoli stampati e che ho qui, pronto a mostrarli ai miei colleghi, ove lo desiderassero, unitamente ad una relazione fatta in proposito da una Commissione eletta dal Consiglio provinciale.

Reso impossibile in questo senso la costruzione della linea, il Governo pontificio, sollecitato dagli interessi delle popolazioni, si determinò a far eseguire degli studi per conto governativo dal Genio civile pontificio, e questi si effettuarono per due linee da Viterbo a Civitavecchia, e per una terza linea Viterbo-Vetralla-Bracciano-Palo, o Bracciano-Ponte-Galera. Tali studi sono ora in proprietà del nostro Governo redatti dall'ingegnere signor Betacchi.

Detto ugualmente una concessione definitiva alla ditta Marzetti per il tronco da Viterbo ad Orte, che sventuratamente, dopo fattine gli studi, non potè effettuarsi, avendo la ditta concessionaria fallito per cause indipendenti dalla ferrovia. A lode ed ossequio del Governo italiano, devo attestare che esso pure, appena compita l'annessione di Roma, se ne preoccupò.

L'onorevole Gadda, al quale io mi era diretto per incarico della provincia viterbese, fece domanda alla società della ferrovia senese per vedere se, nello stato attuale delle cose, si fosse potuto abbandonare qualche tratto dei lavori fatti e, passando sul territorio di Viterbo, congiungere quella città con la ferrovia di Roma direttamente.

Ma disgraziatamente anche allora la pratica fallì, e la società senese rispose che, nella condizione attuale

delle cose, non era possibile di abbandonare i tanti lavori fatti, e che la spesa era troppo forte in confronto dell'utile che ne poteva derivare, e fu abbandonata la pratica.

Allora non rimase che rivolgersi al Governo, perchè si degnasse di veder modo di soddisfare ai desiderii ed ai tanti interessi di Viterbo.

L'onorevole Devincenzi fu compiacente di accordare, come già diceva, una concessione di studi al Nervo; ed oggi non mi rimane che rivolgermi a lui per pregarlo di volermi in qualche modo manifestare in quale stato si trovino le trattative, e se di questa concessione da lui data risulti qualche cosa di probabile per l'esecuzione, e quante volte la società che ha fatti questi studi domandasse la concessione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quale? Non ho bado.

CENCELLI. La linea da Civitavecchia ad Orte, gli studi che ella ha accordati al cavaliere Nervo.

Dicevo: se vi è probabilità di esecuzione e se il Governo, per la importanza della cosa in sè e per la necessità di quelle popolazioni, crede di concorrere ed in quali proporzioni, sia per un sussidio, sia per una garanzia, sempre riconoscendo benissimo che, essendo una linea secondaria, vi dovranno concorrere e municipi e provincia; ma, senza l'aiuto del Governo, non si potrà certamente fare questa strada.

Essa sarà certo utile e fruttifera; tuttavia, se non c'è qualche garanzia del Governo, gli intraprenditori e i capitalisti non si accordano a far nulla.

E che sia utile e fruttifera l'indicano le osservazioni che sono rilevate dagli opuscoli di persone competissime, fatti da molti anni di pubblica ragione.

In questi è detto: « La convenienza di eseguire questa linea ferroviaria, deriva primo dalle molte merci che si esportano in ogni genere, di cereali, olii, frutta, legname, manifatture, ecc., del Viterbese stesso; secondo, dalla trasmissione delle merci che certamente non potrebbe mancare dalle provincie delle Marche e dall'Umbria, dirette al porto di Civitavecchia, porto più prossimo che esse abbiano e con il quale hanno attivato un commercio di esportazione ed introduzione per la linea Roma e Civitavecchia, per conseguenza una linea che è 80 chilometri più lunga di quello che si verrebbe a verificare se la strada andasse da Orte direttamente a Viterbo e Civitavecchia; terzo delle merci e passeggeri che avendo un notevole abbreviamento di una comunicazione tra Civitavecchia e Ancona si servirebbero di quella per andare dall'Adriatico al Mediterraneo per Civitavecchia e le provincie; quarto da una certa convenienza anche militare, e ciò riguarda il Governo, di avere un comodo e salubre accuartieramento di truppe nel Viterbese fornito di ogni bisognevole per i viveri a buon mercato, e per l'accuartieramento che largamente abbonderebbe appena venisse applicata la legge della soppressione

delle corporazioni religiose essendovi conventi grandissimi e in gran numero; in ogni modo i francesi vi tennero sempre una divisione di truppe che potrebbero in ogni circostanza cuoprire in tre ore la capitale e altri siti; e nella circostanza, che mai possa avvenire, di una guerra, sarebbe una linea coperta da Civitavecchia per Viterbo a Roma, mentre dalla parte del litorale Civitavecchia a Roma non potrebbe essere transitabile alle truppe, perchè delle fregate in mare lo potrebbero impedire. Inoltre vi è l'utilità igienica in rapporto alle truppe stesse. Viterbo, non so se tutti lo sappiano, possiede uno stabilimento di bagni sulfurei e magnesiaci di primissimo ordine molto vasto; uno stabilimento di acque saluberrime potabili; degli uni e delle altre si è servito sempre il Governo pontificio nell'estate pei suoi soldati e molto più il Governo francese nell'epoca della malaugurata occupazione. Non vi era anno che non venissero 4 o 5 mila soldati francesi a bagnarsi alle terme di Viterbo e bere le acque salutari quivi esistenti, le quali quando avessero il vantaggio di una ferrovia potrebbero rendere grandissimi benefizi all'umanità.

In fine io credo che il Governo dovrebbe fare, come spero farà, qualche sacrificio che non gli verrà negato dal Parlamento il quale in ogni circostanza è largo di soccorsi di questo genere, e fra le tante ragioni addotte lo farà altresì per la convenienza di render possibile l'unione di questo circondario a Roma, cui si è voluto a torto o ragione anettere. Oggi per venire da Viterbo a Roma ci vogliono 12 ore, e se ci si deve venire dagli estremi limiti della provincia, ce ne vogliono 15 o 16. Venirci nell'inverno poi è impossibile, perchè molte volte la neve impedisce di passare la montagna.

Dunque questo circondario di 160 mila abitanti il quale senza sua voglia, è stato messo sotto un'amministrazione diversa da quella che gli spettava, in onta a tutte le sue antiche tradizioni di autonomia, ad onta dei mezzi di poter vivere da sè, ora che per fatto del Governo deve essere unito a Roma, si abbia almeno i mezzi di poter attendere ai suoi interessi, e siano tolte le distanze che glielo impediscono.

Dietro tutte queste osservazioni io concludo, e raccomando al signor ministro il Tevere e l'agro romano, perchè nella Sessione autunnale, quando ci raccoglieremo di nuovo qui, possiamo avere la fortuna di vederci presentare un progetto di questo genere. Certamente non sarà il Parlamento quello che gli negherà i fondi necessari.

Gli raccomando la viabilità della provincia, per vedere se fosse possibile di accrescere il sussidio su quelle somme che non può spendere in altro modo perchè non gli sono richieste.

Finalmente gli raccomando di tenere a cuore, come ha fatto già finora, la ferrovia del Viterbese, come utile, come necessaria a quella provincia, come utile al bene generale dello Stato ad all'interesse economico

del paese, il quale senza di questo deve ridursi al niente.

Prego il signor ministro a volermi dare qualche confortevole parola su questi punti, ed ho finito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pepe.

Raccomando nuovamente agli oratori, e vorrei che la mia raccomandazione avesse qualche efficacia, di esser brevi, perchè il tempo stringe.

PEPE. Io non debbo fare un discorso, debbo però adempiere un obbligo molto grave, che interessa la mia coscienza, ed interessa la vita commerciale ed industriale della provincia cui appartengo.

Ieri...

Una voce. Sia breve.

PEPE. Ma se volete strozzarmi le parole, allora io mi seggò.

Voci. Parli! parli!

PEPE. Il mio compito, signori, è ben difficile e molto delicato.

Ieri qui fu pronunciata la parola *regionalismo*. Questo mi turbò profondamente, perchè lo detesto e non vorrei, dovendo io parlare dell'interesse economico di una provincia d'Italia, si credesse che io guardassi all'interesse di una regione; io guardo all'interesse dello Stato. E se il campanile del mio paese, lo dichiaro francamente, a fronte alta, dovesse essere un olocausto per l'unità italiana, io lo abbatterei colle mie mani.

Una voce. Il campanile solo? (*Si ride*)

PEPE. Accettate questa premessa, perchè non ci siano sospetti così funesti come quelli che ieri corsero in quest'Aula. Io dunque debbo parlarvi di un gravissimo bisogno in cui versano i miei comprovinciali: il bisogno è la mancanza di una ferrovia, la quale fino dal 1865 fu stabilita con legge. Voi lo sapete, la vita dell'ente sociale chiamato Stato è come la vita dell'ente individuale; quando tutte le membra di un corpo non si sviluppano egualmente e non funzionano egualmente bene, ci sono dei malanni, delle atrofie, degli storpi. Ora io vi dico che nel corpo d'Italia vi sono delle provincie e delle membra storpie. Tale è la provincia mia. E quali sono gli storpii che patisce? È presto detto: quelli che producono i così detti blocchi continentali. Volete che vi spieghi che cosa è il blocco continentale? È questo: noi ci troviamo in mezzo a due linee ferroviarie, la ferrovia Foggia-Benevento-Napoli e la ferrovia adriatica.

Ora, dacchè si sono stabilite queste due correnti, si sono spostati tutti gl'interessi, tutte le industrie, tutte le posizioni economiche della provincia. Lungo queste linee e in tutte le contrade che possono approfittare delle medesime i valori sono cresciuti, l'industria si è sviluppata, le merci corrono, il lavoro non manca, insomma la ricchezza, la vita industriale ed economica si è rialzata intorno a quelle linee ferroviarie. Nell'interno poi della provincia si subisce una sincope, per-

chè, mancando i mezzi ed i favori ferroviari, i valori deperiscono; quindi noi abbiamo tanti valori inerti, abbiamo inerti le forze vive che sono nell'interno, e, quello che è più, abbiamo uno spostamento deplorabilissimo della posizione delle industrie. Dappertutto colui che produce sta sul posto, coloro che incettano, i commercianti, sono quelli che girano. Or bene, che è avvenuto? Che tutti quei commercianti i quali prima percorrevano l'interno della provincia incettando merci, ora, trovando a commerciare a buon mercato, con minor tempo, lungo le linee ferroviarie, hanno abbandonata la provincia, e quindi girano tutta l'Italia senza punto venire da noi.

Noi dunque abbiamo bisogno, non solo di produrre, ma di farci mercatori, di andare noi cercando i compratori delle nostre produzioni. E quando noi ai gravi prezzi di trasporto aggiungiamo il dispotismo ed il monopolio di un compratore che si vede offrire una merce la quale già è gravata delle spese di trasporto, vi dico io che subiamo il monopolio dei compratori.

Vedete la proporzione che c'è tra il commercio che noi subiamo oggi e quello che si dovrebbe avere. I trasporti a schiena da noi costano non meno di dodici centesimi il chilogrammo per chilometro. Seguitemi in questo calcolo. Un animale da soma carico di un quintale di roba non percorre più di 24 miglia in un giorno, e vi prende 5 lire, che dovete pagare per trasporto; poi dovete pagare il ritorno della bestia, perchè il conduttore vi dice: ma io non trovo altra merce al ritorno. Dunque l'animale non percorre più di 24 miglia in un giorno, e si pagano non meno di lire 5, che corrispondono a circa dodici centesimi il chilogramma per chilometro.

Invece nelle ferrovie che cosa abbiamo? Nelle ferrovie i treni di merci percorrono da 100 a 130 chilometri al giorno, e trasportano a due centesimi il quintale per chilometro. Ma, signori, fate il conto, e voi vedrete che noi ci troviamo in una condizione desolante, in una condizione che uccide.

Ora, essendo questa la nostra condizione, noi crediamo di avere diritto, non che ci si faccia un favore (chè non lo vorremmo) ma che sia eseguita la legge del 1865.

Giorni addietro io ho avuto l'onore di presentare all'onorevole ministro dei lavori pubblici le petizioni di tutti gli abitanti della nostra provincia, i quali reclamano l'esecuzione della legge del 1865; ed il signor ministro vi ha trovata l'espressione di una viva fiducia, dopo le generose parole che egli disse alla Camera nei giorni 16 e 17 aprile, se non sbaglio; perchè quelle popolazioni si commovono ogni volta che da uno stato di prostrazione e di miseria proprio intollerabile sentono una voce che loro promette un riscatto.

Oramai, signori, sapete che cosa dicono quelle popolazioni? *Extranei facti sumus fratribus nostris, et peregrini filiis matris nostrae!*

Non sono forse italiane quelle popolazioni? Sotto questo punto di vista io ve le presento.

Noi dunque chiediamo di essere equiparati a tutte le altre provincie d'Italia nella condizione economica del commercio e dell'industria: noi chiediamo di avere ciò che hanno tutte le altre provincie, vale a dire di essere posti nelle medesime condizioni economiche riguardo al traffico.

Non è maraviglia che quelle popolazioni stieno in disagio ed in mezzo ad un profondo malcontento, poichè quando si vede che il loro disagio proviene da una legge che non si esegue da sette anni, si dice: ma è possibile che un Governo ci tenga in disagio per non eseguire la legge, mentre esso grida: si eseguiscano le leggi, guai a chi grida contro l'inobbedienza e la inesecuzione delle leggi. Ma, signori, si dice, fate anche voi ciò che volete che facciamo noi, datecene l'esempio.

Io non vado più oltre su questo argomento, perchè credo che tanto la Camera quanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici si sieno fatti una idea coscienziosa della nostra posizione e sieno profondamente penetrati che se una legge esiste bisogna che sia eseguita, bisogna che sia eseguita per principio di giustizia, per principio di dignità del Governo, per principio di carità politica e civile.

Ora ricorderò al signor ministro anche qualche altro lavoro che interessa molte località d'Italia, perchè, replico, il mio principio è che tutte le membra di un corpo bisogna che funzionino liberamente e pienamente affinchè la salute del corpo sia perfetta.

Il signor ministro sa che ci sono delle località che poco producono, delle località che sono infeste alla salute pubblica. Io so che si sono intrapresi degli studi, per iniziativa mia, dal Ministero di agricoltura e commercio sulla bonificazione dell'agro di Termoli e Campomarino; so che per iniziativa mia sono stati fatti degli studi che io ho visti cogli occhi miei, studi somari per la canalizzazione del Biferno onde rendere irrigue e molto più produttive di quel che sieno oggi le pianure di Larino e del Saccione. Avete l'agro campano che non produce dappertutto ciò che potrebbe, perchè anch'esso è palustre ed ha bisogno di bonificazioni. Avete il bacino del Sele che ha bisogno pure di bonificazioni. So bene che il signor ministro mi parlerà del lago d'Agnano, ma io non faccio qui censure, io non fo che incoraggiare il signor ministro ad andare innanzi a fare, perchè l'aspettazione di tutti si fonda molto sulla sua persona.

C'è dunque il bacino del Sele e c'è l'agro romano. Prego dunque il signor ministro a far sì che tutti questi neri, tutti questi punti che sono delle vere neurosi che stanno nel corpo del territorio italiano, abbiano vita e concorrano ad accrescere la prosperità e la ricchezza dello Stato.

Non ho altro da dire.

AVEZZANA. Signori, non può disconoscersi che dal

riacquisto delle nostre libertà, molte strade ferrate si costrussero in Italia, ed altre se ne vanno costruendo. Ma una, a mio avviso, di somma importanza, che sarebbe colpa il trascurare più oltre, ed è quella che movendo da Eboli, lungo il vallo del Cilento, per il versante del Tirreno, dovrebbe ricongiungere Reggio di Calabria alla provincia di Salerno.

Sono circa 200 comuni che con questa strada si chiamerebbero a nuova vita. Imperocchè per la facilità dei commerci si promuoverebbero lavoro, industria e prosperità. Intanto ora quei comuni, con danno loro, e con vergogna nostra, stanno divisi.

Essi hanno ricchi e svariati prodotti che si vedono marcire per mancanza di smaltimento, e se si smaltiscono, il prezzo non ne compensa le spese. Essi debbono poi pagare a caro prezzo i prodotti che non hanno per le difficoltà dell'importazione. Così avviene che non si ha voglia di spendere per migliorare ed accrescere la produzione, il lavoro manca, le industrie languiscono, la miseria aumenta, e con la miseria la calamità dei delitti e dell'emigrazione, di cui tanto si è ragionato in questa Camera.

Perciò stimo giustissime le vive e ripetute istanze che si muovono da quelle sventurate popolazioni. E io oggi sento l'obbligo di sostenerle con tutto il mio animo, sperando che verranno accolte dal Governo. Tanto più che nel 1870 la Camera approvò una proposta favorevole alla costruzione della ferrovia Eboli-Reggio versante Tirreno.

Oltre a ciò, il Governo medesimo nel gennaio del 1871 invitava la Camera di commercio a comunicargli entro il mese di marzo tutte le notizie intorno alle ferrovie, sia riguardo ai bisogni locali, che ai grandi interessi dello Stato. Or bene, di questa ferrovia tirrena, il congresso delle Camere di commercio italiane, tenuto in Napoli nel luglio passato, rilevò e fece palese la grande utilità.

E ultimamente la Camera di commercio di Reggio, con sua deliberazione apposita ha insistito sopra di essa presso il Governo ed il Parlamento, e ha fatto appello a quelle di Catanzaro, di Cosenza, di Potenza e di Salerno, onde alla sua aggiungessero le loro istanze, che forse saranno già pervenute al ministro dei lavori pubblici. Nè voglio tacere che valorosi ingegneri essendosi recati sul luogo a studiare la linea con approvazione ministeriale, ne hanno ora compiuto il progetto. E come, domando io, dopo d'aver ridestati in quelle popolazioni desiderii e speranze, si potrebbe defraudarle del vantaggio di tal ferrovia?

Vorrei poi che si considerasse che da questa strada non solo verrebbero immensi vantaggi alle popolazioni, ma se ne trarrebbe giovamento per la difesa dello Stato.

Io auguro al mio paese una lunga pace che valga a sviluppare le nostre finanze. Egli ha tanto patito con barbari di fuori e con barbari di dentro che un po' di

fiato gli è ben necessario; ma non dimentichiamo di avere dei nemici e di premunirci contro i pericoli col previdente apparecchio delle armi. Ed io credo che una ferrovia lungo il versante Tirreno agevolerebbe alle nostre milizie il concorso sui luoghi più minacciati per respingere ogni aggressione, e sarebbe di più un freno ai nemici interni che volessero, con aiuti di sbarchi sulle coste, compiere scellerati disegni contro la unità e la libertà della patria. Spero che al ministro della guerra, che ha tanto a cuore la difesa nazionale, non sia sfuggita l'importanza grandissima di questa strada, la quale completerebbe la cerchia ferroviaria litorale.

Adunque, agl'interessi particolari, che ci guadagnerebbero l'affetto di molte popolazioni, s'aggiunge l'interesse generale della nazione che accrescerebbe le forze di difesa da non temere nè cospirazioni di pretendenti, nè tollerare, da schiava, prepotenze straniere.

Io presenterò al banco della presidenza una mia proposta, riservandomi di svilupparla quando che sia appoggiata.

PRESIDENTE. Non l'ha già forse sviluppata?

La parola spetta all'onorevole Ercole.

ERCOLE. Io non intendo già di fare un discorso; capisco che i momenti sono preziosi, e non voglio abucare della pazienza della Camera, tanto più che in occasione della discussione di questo bilancio sento generalmente a dire che i deputati prendono la parola per mandare *la loro lettera agli elettori*; quindi per me vi rinuncio e mi riservo ad altra epoca più favorevole; spero però che l'onorevole ministro vorrà almeno essermi cortese di una brevissima risposta, tanto più che sa che io, sebbene deputato dell'opposizione, mi sono iscritto per parlare a favore del suo bilancio; dunque *Noblesse oblige*, e lo prego a darmi una risposta.

L'onorevole ministro rammenterà che nella tornata del 14 maggio, il mio amico, l'onorevole Pissavini, gli ha diretta una interrogazione relativamente alla diversità di trattamento fatta agli impiegati dipendenti dai vari Ministeri dalle società ferroviarie nei prezzi di trasporto. In quella occasione, il mio onorevole collega Pissavini rammentava come fra i Ministeri della guerra e della marina e la società ferroviaria dell'Alta Italia fossero già intervenuti accordi in forza dei quali, a partire dal 1° maggio, fu concessa agl'impiegati dipendenti da quei Ministeri per un numero illimitato di viaggi una riduzione del 78 per cento, sebbene, come osservava l'onorevole ministro, la società delle Meridionali dia un'interpretazione un po' restrittiva a quegli accordi, riguardo agli impiegati dei predetti due Ministeri assimilati ai militari. Il signor ministro, cortesemente, ha pure risposto in quella tornata, che già si erano dal suo Ministero iniziate le trattative per procurare a tutti gli impiegati dello Stato ed a quelli delle Camere legislative le stesse agevolanze che go-

dono gli impiegati delle amministrazioni della guerra e della marina, in modo che vi sia una stessa misura, una stessa stregua per tutti quanti.

A questa dichiarazione il mio collega Pissavini si è dichiarato soddisfatto, ed aspettò di vedere attuata la parola dell'onorevole ministro. Ma invece ieri ho veduto, ed altri l'avranno pure veduto, che le trattative finora non hanno approdato; che delle difficoltà sieno insorte, giusta l'annuncio dato da vari giornali accreditati della capitale, perchè le società delle ferrovie italiane domandano, come compenso al Ministero, che gli impiegati delle stesse società siano assimilati agli impiegati dello Stato, per quanto riflette l'imposta sulla ricchezza mobile. Io non entrerò in questi misteri, nè desidero di saperli, nemmeno che il ministro li sveli alla Camera; chieggo solo che il ministro dica se queste trattative che fino dal 14 maggio scorso egli diceva già iniziate, siano finalmente state ultimate o no; e se intenda di concludere quest'accordo a favore di tutti gli impiegati civili e di ruolo delle amministrazioni dello Stato, compresi gli impiegati del Parlamento, del Ministero, della Casa del Re, degli addetti all'ordine giudiziario, insomma a favore di quelli che sono considerati impiegati civili assimilati, e ritenuti tali, onde non vi sia più diversità di trattamento, fra i medesimi, non essendovi più ragione di sorta, perchè per gli impiegati dei Ministeri della guerra e della marina vi abbia ad essere una riduzione che non è concessa agli impiegati degli altri Ministeri e dei due rami del Parlamento.

La mia domanda è semplice, e per questo appunto spero che il ministro vorrà darmi una brevissima risposta.

PRESIDENTE. Perchè la Camera comprenda il sistema col quale si deve procedere nella discussione generale, nella quale parmi si sia già alquanto divagato, faccio osservare che coloro i quali hanno da parlare sulle ferrovie possono aver la parola i primi; poscia verranno coloro che sono iscritti sulla discussione generale relativamente a scopi speciali, e in ultimo, il ministro dei lavori pubblici risponderrebbe a tutti.

Pertanto pregherei gli onorevoli oratori che intendono di parlare sulle ferrovie, ne vogliano discorrere nella discussione generale, onde nei capitoli, non si abbia più a trattare che degli stanziamenti speciali.

Seguendo questo sistema, darò la parola all'onorevole Larussa.

LARUSSA. Incomincio dal dichiarare che ho chiesto la parola, non con l'intendimento di profittare della propizia occasione presentata dalla discussione del bilancio dei lavori pubblici, per fare il discorso elettorale, a cui alludeva or ora l'onorevole collega Ercole coi suoi detti.

La parola si è oggi da me domandata per rivolgere soltanto una preghiera all'onorevole signor ministro ed alla Commissione prima di discendersi alla disamina

delle singole parti del bilancio stesso, e mi limiterò ad accennarla e non svolgerla, per quanto ne sentissi il bisogno, amando mantenermi strettamente alle prescrizioni del nostro onorevolissimo presidente.

È noto alla Camera che, nella bassa Italia, venne con entusiasmo festeggiata la promulgazione della legge 28 agosto 1870, e che sono tuttora ricordati con compiacimento i nomi di quei deputati che si fecero sostenitori di essa nell'Aula del palazzo della Signoria.

La detta legge determinò, fra l'altro, il compimento della strada ferrata Calabro-Sicula, o, per meglio dire, la sua costruzione, imperocchè non indifferente il numero delle provincie napoletane e siciliane, ove nulla trovasi praticato, malgrado le provincie avute fin dal 1860, e gli incessanti reclami delle popolazioni.

Per effetto della legge medesima il bilancio dello Stato subiva l'aggravio di 10 milioni nel 1870, e poscia di 20 milioni all'anno a fare tempo dal 1871 al 1874.

E, avendo di sopra menzionato un saggio ed equo provvedimento legislativo, che porterà positivo miglioramento alle condizioni morali e materiali di talune località, non dimentico di qui ricordare l'altro contenuto nella legge del 27 giugno 1869, relativo alle strade nazionali e provinciali nelle provincie meridionali, occorrendomi in proposito di interessare l'onorevole ministro per quelle della media Calabria, se la posizione attuale della Camera me lo consentirà.

È pure da sapersi che gli abitanti delle provincie prive del beneficio della viabilità, o con proporzioni modeste, non poco gioirono nel vedere di bel nuovo confidato il portafoglio dei lavori pubblici al chiarissimo senatore Devincenzi, il quale, coi suoi dotti scritti e con la sua perseveranza nella trattazione delle pratiche delle opere pubbliche, fa ritenere per fermo non lontano il giorno in cui il fischio della locomotiva si udirà dappertutto.

Stando così le cose, non debbo nascondervi che mi ha prodotto dolorosa impressione la lettura della relazione della Commissione sul bilancio in esame, proponendosi di limitarsi il collocamento definitivo delle somme pei lavori ferroviari calabro-siculi a 28 milioni, invece dei 35 milioni proposti dal Ministero, nonchè perfino una riduzione nella partita colla denominazione *Costruzione e sistemazione della rete stradale delle provincie napoletane*.

Ed in ordine alle strade ferrate la Commissione, per sostenere il suo assunto, mette in fatto di non essere possibile che si erogasse nell'esercizio corrente la intera somma, dacchè fino al 31 dicembre 1871 si eseguirono opere e provviste per circa cinque milioni e mezzo, e nel primo quadrimestre di quest'anno per soli quattro milioni e mezzo, da aversi disponibili con la proposta ministeriale 31 milioni.

Ricordo che, nella relazione del bilancio di prima previsione, l'onorevole Commissione si fece pure pro-

pugnatrice della riduzione della somma in parola; e mi permetta l'onorevole relatore Depretis, pel quale ho stima e rispetto altissimo, che io, come deputato interessato a tutelare gli interessi delle provincie meridionali, gli faccia di ciò un appunto. Voglio sperare che ei farà buon viso alla mia istanza di declinare volontariamente dall'assunto, e la Camera non avrà motivo a pentirsi della moderazione usata di non richiamare il potere esecutivo agli stanziamenti in bilancio ai sensi della legge del 28 agosto 1870, per potere con maggiore ragione pretendere la costruzione del cammin di ferro nel termine prefisso.

Se per poco si voglia ammettere, giusta il parere della nostra Commissione, esservi sempre eccesso nel determinarsi l'esito dell'anno a 35 milioni, dando ai lavori il massimo sviluppo che si può, ed io dico ancora che li meritano, essendo urgentissima, per motivi finanziari e politici, la congiunzione delle Calabrie al resto d'Italia, non consegua da ciò, a mio modo di vedere, che debbasi mettere da banda la proposta del signor ministro.

La Camera non volle al certo che le sue leggi rimanessero scritte, ma bensì vederle prontamente attuate; e, se ci siamo messi sullo sdrucchiolo di non attendere allo stanziamento annuale già obbligatorio di 20 milioni, conviene adesso arrestarci e tenerci fermi almeno sulla cifra reclamata dal Ministero, affine di poter pretendere dallo stesso l'esatta esecuzione dei contratti stipulati per la costruzione di parecchi tratti delle ferrovie calabro-sicule, e sollecitarlo degli adempimenti per gli altri rimasti a completamento della linea, e così sarà eliminato in ogni tempo il pretesto di attribuirsi il ritardo a scarsità di mezzi.

Laonde conchiudo pregando l'onorevole ministro di non desistere dallo stanziamento domandato, e la Commissione di abbandonare la sua proposta di limitazione, e mi riservo di fare delle premure al signor ministro per l'esecuzione delle opere di cui è parola nei numeri 63 e 144 del bilancio, se al momento non mi sarà permesso.

PRESIDENTE. Onorevole Larussa, parlerà quando verrà in quistione il capitolo relativo alle calabro-sicule.

LARUSSA. Attesa tale promessa, ho finito.

PRESIDENTE. Mi duole di non averglielo fatto osservare prima.

LARUSSA. Nella discussione generale del bilancio, per me è stata sufficiente la preghiera volta al ministro ed alla Commissione onde avere dalle risposte una norma sulla cifra che vuolsi definitivamente attribuita alle ferrovie calabro-sicule in questo esercizio.

PRESIDENTE. Prego di nuovo gli onorevoli deputati che intendono di parlare sullo stanziamento di qualche capitolo, di attendere che venga il capitolo relativo in discussione, onde non si perda il tempo.

LARUSSA. Ella mi ha chiamato, signor presidente, e per questo presi la parola.

PRESIDENTE. Veramente sono io che non osservai per tempo che ella doveva parlare sul capitolo.

L'onorevole Murgia ha facoltà di parlare.

MURCIA. Non vorrei meritare la taccia che ha voluto infliggere poco fa l'onorevole Ercole.

Io non intendo fare un discorso: non soglio mai abusare della pazienza della Camera, e convengo che non sarebbe questo il momento di agire diversamente.

Intendo soltanto richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici e della Camera sopra i sinistri ferroviari che con insolita frequenza abbiamo da qualche tempo a lamentare, e ciò intendo fare perchè, se i tecnici l'attribuiscono ad un concorso fortuito di straordinarie circostanze, io non credo di andare errato se, restringendomi a parlare di quelli avvenuti in Sardegna, ne intendo attribuire tutta la colpa alla poco lodevole se non gretta amministrazione della società Anglo-Sarda delle ferrovie sarde.

Diffatti, trattandosi di una nuova società ferroviaria, dovrebbesi presumere che nuovo sia il materiale di cui per l'esercizio trovasi la medesima provveduta. Ma non è così. Il materiale quasi tutto non è nuovo e, quello che è peggio, non è solido e prova convincente ne è, in primo luogo, il sinistro avvenuto nel giorno 18, e poi l'accidente del giorno 19 dello scorso maggio.

Nel giorno 18 si ruppe un asse ad un vagone di operai nel treno ferroviario da Siliqua ad Iglesias, e gittatisi a terra gli operai, uno di essi perdette la vita, due perdettero una gamba per ciascuno, e diversi altri riportarono ferite e contusioni. Nel giorno 19 si ruppe pure un asse ad un altro vagone, nel quale trovavansi i musicisti della banda della guardia nazionale di Cagliari, perchè andarono appunto in quel giorno ad inaugurare il tronco ferroviario suddetto: e si deve all'accortezza del macchinista, che potè riuscire a frenare in tempo il treno, se in quel giorno non avvenne anche una dolorosa catastrofe.

Potrei dir molto sulla poca saldezza del materiale; ma non intendo recar tedio alla Camera, ed invece voglio anche far cenno della insufficienza di esso materiale. E so che a questo proposito la benemerita Camera di commercio di Cagliari ha già deliberato d'inoltrare richiamo al ministro di agricoltura e commercio, perchè anch'egli pensi d'interessare il suo onorevole collega il ministro dei lavori pubblici, onde la società anglo-sarda compia il proprio dovere; perchè è incalcolabile il danno che la società ferroviaria può recare al commercio seguendo a trattarlo con tanta avarizia e grettezza, e negandogli le necessarie agevolezze. È così ristretto, signori, ed insufficiente il materiale di cui si è provveduta la società Anglo-Sarda, che trovasi ogni giorno astretta a rifiutare merci e passeggeri; e non solo nella linea da Cagliari ad Oristano, ma anche in quella, che è piccolissima, da Sassari a Portotorres, e nell'altra da Cagliari ad Iglesias.

Duole assai di vedere che una nuova società, che

dovrebbe concorrere allo sviluppo del commercio, si restringa a far partire giornalmente nella linea da Cagliari ad Iglesias un piccolissimo treno composto di 3 soli vagoni: in uno, scompartimento di prima e di seconda classe; nell'altro, scompartimento di terza classe; nel terzo, i bagagli. Da ciò succedono spesso degli inconvenienti.

In primo luogo nell'ora della distribuzione dei biglietti si affollano i passeggeri allo sportello, e qui urli, grida e spinte per ottenerli, e quelli che non ne ottengono schiamazzano, gridano e giustamente si lagnano.

Ma sapete come la società ferroviaria ha creduto di far cessare codesta giusta doglianza? Facendo affiggere un manifesto per dare a conoscere che essa non garantisce più di 8 posti di prima classe, 10 di seconda e, credo, 16 di terza.

Qualche volta però i bigliettari sbagliano ed eccedono nel numero, ed è successo molte volte che diversi passeggeri specialmente in Iglesias ed in Portotorres hanno pagato per viaggiare in prima classe e non hanno trovato posto nè in prima nè in seconda classe; dimodochè, per non rimanere a terra, sono stati costretti a ficcarsi in un vagone di terza e viaggiare fra quelli di terza classe.

Ora sapete in che si risolve tutto ciò? Non ve lo dirò io, lo sapete più di me: si risolve nel far pagare allo Stato molte migliaia di lire di più per garanzia chilometrica, ed è per ciò che io insisto presso l'onorevole ministro dei lavori pubblici, affinchè metta in seria avvertenza la società Anglo-Sarda di Cagliari perchè migliori presto il servizio, altrimenti potrà egli negarle l'indennità chilometrica. Si approssima adesso il tempo in cui gli operai a centinaia, lombardi, inglesi, francesi, tedeschi, dalla miniera di Monteponi e da diverse altre parti ritornano a Cagliari per imbarcarsi onde venire nel continente. Non trovando posto, sono obbligati, mentre vi sono delle ferrovie, a viaggiare in carrettone.

Non voglio dire altro. Ci pensi il signor ministro, perchè altrimenti mi pare che egli dovrà rispondere se lo Stato deve inutilmente pagare per le ferrovie sarde.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi affretto di rispondere eccezionalmente al solo onorevole Murgia per ora, per dirgli che, se è vero quanto egli assicura...

MURGIA. Me ne appello agli altri onorevoli miei colleghi; non deve metterlo in dubbio questo.

PRESIDENTE. Ma non lo mette in dubbio, onorevole Murgia.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non lo metto in dubbio. Dico dunque che, se è vero quanto egli assicura, e di cui prenderò le più accurate informazioni, adotterò le più rigorose misure contro la società per far cessare i lamentati inconvenienti, e che prenderò anche disposizioni contro il personale della sorve-

glianza governativa, qualora risultasse che esso non abbia adempiuto al proprio dovere.

Fo questa promessa alla Camera ed all'onorevole Murgia.

MURGIA. Mi permetta, onorevole presidente, di ringraziare il signor ministro della sua promessa e di prenderne atto. Io l'assicuro dell'esattezza del mio asserto; egli da parte sua dovrà provvedere nel modo che ha promesso.

PRESIDENTE. Onorevole Asproni, intende ella pure parlare su quest'argomento delle ferrovie sarde? Perchè altrimenti non le potrei per ora dare la parola.

ASPRONI. Parlerei appunto su quest'argomento.

PRESIDENTE. Dunque, per esaurirlo, le do facoltà di parlare.

ASPRONI. Io intendeva dire le medesime cose che ha detto l'onorevole Murgia, ed aspettava che fosse venuto il capitolo delle ferrovie. Io confermo letteralmente quanto l'onorevole Murgia ha esposto, e mi rallegro che egli abbia compiuta questa parte di dovere per le ferrovie di Sardegna, perchè, se l'avessi fatto io, avrebbe potuto sorgere l'onorevole ministro delle finanze, che mi dispiace di non vedere al suo banco, ed avrebbe potuto dire: è un piagnone che parla. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Onorevole Pisanelli, intende parlare su qualche capitolo speciale, o sopra un argomento generale?

PISANELLI. Intendo parlare sulle generali.

BONGHI. Io aveva chiesta la parola.

PRESIDENTE. Ma ella ha dichiarato che parlava sulle ferrovie romane, sulle quali io dissi che avrei invitata la Camera ad aprire la discussione, dopo esaurite le questioni secondarie.

BONGHI. Permetta una dichiarazione. Io non volevo parlare solo sulle romane, io le dissi privatamente che volevo parlare anche di altre.

PRESIDENTE. Se mi avesse detto questo, io le avrei data la parola. A me ella disse che intendeva parlare sulle ferrovie romane, ed io le dichiarai che avrei seguito questo sistema; ed ella anzi vi ha accondisceso. Questo le dissi privatamente e questo le ripeto qui in pubblico.

BONGHI. Io accondiscendo sempre ad ogni suo desiderio; ma la avverto sin d'ora che mescolerò alle romane qualche altra cosetta; poichè non vorrei rischiare d'altra parte d'essere strangolato dai suoi comandi. (*Si ride*)

PISANELLI. Intendo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici alcune brevi interrogazioni, onde sapere se ad alcune leggi già votate dal Parlamento si sia data esecuzione.

Ricorderà l'onorevole ministro la legge del 1870, e come in quell'occasione fu votato dalla Camera un ordine del giorno col quale si obbligava il Governo a fare studiare la linea Eboli-Reggio ed a provvedervi.

Di questa linea se ne parlò lungamente allora, se n'è parlato anche stamane, ed è inutile che io ritorni sull'argomento, poichè io non domando quello che già conosce ed ha anzi deciso la Camera, cioè se questa linea è utile, se è importante; mi preme solo far dichiarare dall'onorevole ministro se il Governo ha adempiuto all'obbligo che assunse accettando quell'ordine del giorno. Chiedo una risposta chiara e categorica a queste domande. Ha esso ordinati gli studi ai quali si era obbligato? Si sono cominciati questi studi? Si sono compiuti? Io ho motivo di dubitarne, in quanto che ho veduto le provincie ed i comuni, che erano interessati, affrettarsi ad imprendere questi studi. Ora è certo che, se il Governo ne avesse presa esso stesso l'iniziativa, l'operosità delle provincie e dei comuni non sarebbe stata necessaria.

Ad ogni modo la mia domanda si riduce a ciò: ha adempiuto il Governo all'obbligo che assunse innanzi alla Camera?

Ed un'altra domanda intendo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, dal quale aspetto una precisa risposta. Questa domanda gli è già stata rivolta altre volte per bocca di altri miei colleghi; ma le sue risposte furono così perplesse ed incerte, che non possono in verun modo rassicurarmi, ed io intendo invece averle chiare e precise.

Nella legge del 1863 si era data facoltà al Governo di concedere alla società delle calabro-sicule la linea Taranto-Brindisi.

Il Governo non usò di questa facoltà, e giungemmo dal 1863 al 1865.

Nel 1865 c'era l'onorevole Jacini ai lavori pubblici; ed allora parecchi deputati, fra i quali io, dicemmo all'onorevole Jacini: ma non vi pare necessario, indispensabile che questa linea breve, che serve a congiungere due punti così importanti, che serve a completare la linea diretta tra Napoli e Brindisi, non vi pare importante che questa linea sia decretata dalla Camera?

Ed allora l'onorevole Jacini rispose: io ho la facoltà di comprendere questa linea e d'imporla alla società delle calabro-sicule; questa società ha l'obbligo di costruirla. Che volete fare? Volete votare un articolo per aggiungere ai poteri che io ho altri poteri? Sono inutili; è vano un articolo di legge. Fu accettato il suo concetto, poichè vi erano ragioni per appagare la sollecitudine dei deputati che s'interessavano a questa linea.

Questa linea, egli diceva, ha già per se stessa un interesse grandissimo, congiungendo due punti importanti. Allora non si parlava ancora del porto militare. Ma sapete, egli aggiungeva, quando questa linea diverrà di un interesse nazionale? Quando sarà costruita la linea di Potenza. Allora, per andare direttamente da Napoli a Brindisi, si dovrà questa congiungere tra Taranto e Brindisi.

Essa era importante per molte altre ragioni che ciascuno intende, e che intendono specialmente tutti coloro che abitano quei luoghi. Da Lecce, per andare a Taranto, si deve ora avvicinare prima a Bari; e, per andare a Taranto da Brindisi, bisogna andare a Bari e poi tornare a Taranto. (*Segni d'assenso del deputato Rattazzi*) L'onorevole Rattazzi mi fa cenno affermativo, poichè egli ha percorso recentemente quei luoghi, ed ha provato cotesti indugi e coteste noie.

Or pensate in che posizione ci ha messo il Governo prendendosi nel 1863 la facoltà di far costruire questa linea. Con questa facoltà, il Governo assumeva, rispetto alla società, il diritto di obbligarla a costruire la strada, e, rispetto alla Camera, il debito di farla costruire. Nel fatto però il Governo si è giovato di quella facoltà per coprire la questione, quasi per impedire la costruzione della strada. Ogni volta che si è mossa parola, il Governo ci ha chiuso la bocca dicendo: ma io ho il potere e lo farò. Così si disse nel 1865; e così si andò innanzi dal 1865 al 1870.

Quando si è rinnovata la domanda all'onorevole Devincenzi, egli ha dato una risposta diversa di quella che dava l'onorevole Jacini. Questi diceva che bisognava aspettare che fosse data in appalto la linea Contursi-Potenza. Ora questa linea è appaltata nella maggior parte, per cinque tronchi. L'onorevole Devincenzi, delle cui intenzioni non posso dubitare, ha risposto invece che bisogna aspettare che si completi la linea Taranto-Reggio. Ma questa risposta è anche essa poco ragionevole.

Se voi avete per iscopo di far servire questa linea ai trasporti della Sicilia, della Calabria, lo capirei; allora potreste dire: questo è l'ultimo tratto, aspettiamo che siano completati gli altri; ma è questo lo scopo della linea che congiunge Taranto a Brindisi?

Guardata da per sè sola, questa linea Taranto-Brindisi, anche non calcolando la Sicilia e Napoli, ha una importanza considerevole, poichè serve a congiungere i due punti più importanti delle provincie meridionali per il commercio marittimo e per il movimento navale.

Si tratta di pochi chilometri, i quali agevolerebbero i commerci tanto per quelli che da Lecce vogliono andare a Taranto, come per coloro che da Taranto vogliono andare a Brindisi e Lecce.

Io non capisco quindi come ora si venga ancora a dire: aspettiamo il completamento delle calabro-sicule. Su questo punto io richieggo una risposta precisa e netta dal ministro dei lavori pubblici, riservandomi di fare quelle proposte che saranno del caso dopo la sua risposta.

E poichè siamo alla legge del 1870, mi permetta l'onorevole ministro che io gli rammenti che vi sono anche altri quattro tronchi, quelli cioè da Teramo a Giulianova, da Manfredonia a Lucera, da Zollino a Galatina e a Gallipoli, e da Ponte Santa Venere alla

fumana di Atella. Anche per questi tronchi è stato richiesto il ministro Devincenzi, e che cosa ha egli risposto? Presenterò un progetto di legge pei tronchi secondari. Sarebbe questo *presenterò*, direi quasi, la promessa di una promessa.

Ma il ministro dei lavori pubblici non poteva ignorare nè dimenticare che c'è una legge del 1870 la quale ha riguardato specialmente questi tronchi.

Non entro nel merito, perchè, quando il Parlamento ha deliberato, il Governo deve conformarsi alle sue deliberazioni. Può far valere la sua voce il ministro allorchè si discute; ma, quando una decisione è presa, esso, più ancora che ciascuno di noi, ha obbligo di osservarla e di eseguirla; il Governo non ha più scelta.

Dunque la legge del 1870 ha contemplati singolarmente questi quattro fra tutti i possibili tronchi secondari. Si avvertì allora alla loro speciale importanza; si tenne conto, per indicare l'urgenza di uno di essi, che Lucera, ove hanno sede i tribunali, è disgiunta da Foggia che è stanza della prefettura, e che entrambe queste città hanno il loro sbocco commerciale a Manfredonia. Ma di ciò fu già parlato nel 1870 dall'onorevole Bonghi.

Fu segnatamente un sentimento di grande equità che animò la Camera nel 1870, sentimento che mi pare impossibile che non sia partecipato anche dal ministro dei lavori pubblici.

Sappiamo e sanno tutti come quelle provincie sono povere di mezzi di comunicazione e di commerci, prive di strade; è uno spettacolo affliggente: in alcune parti, come nell'Abruzzo, nelle Calabrie, a Potenza, in Sicilia, se un proprietario ha dei prodotti, deve consumarli dove sono nati, e non ha mezzo di trasportarli; ci è morbosa abbondanza di alcune cose, penuria e difetto di altre; non vi ha cambio di produzione.

In quelle contrade può il regno d'Italia creare un'attività nuova, una considerevole e nuova ricchezza. Non è questo interesse di tutti gl'Italiani? Finora però non si è fatto quanto si poteva; io non vo a cercare di chi fosse la colpa, ma rammento che per la costruzione dei quattro tronchi indicati si era stabilito un sussidio che si sarebbe ricavato dalle multe dovute dalla società delle meridionali. La Camera, compresa da un sentimento di equità e di giustizia, opinò che questi tronchi secondari non dovessero essere confusi cogli altri; e provvide di sussidiarli: indicò poi anche il cespite da cui doveva attingersi il sussidio.

Ecco il concetto della legge del 1870.

Ora l'onorevole ministro, interrogato su questo punto, disse, che il cespite su cui faceva assegnamento gli è sfuggito dalle mani, perchè la società delle meridionali non ha pagato, e mi pare che aggiungesse esservi stata una sentenza del tribunale che aveva assolte le meridionali dalla domanda di queste multe.

Per carità, onorevole ministro, questa risposta im-

picciolisce la questione, impicciolisce il concetto che ha avuto la Camera nell'approvare la legge del 1870!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. (*Con impazienza*)
Ma c'è la legge, per Dio! (*Mormorio a sinistra*)

PISANELLI. Mi duole che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ricorra alla legge... No, anzi, mi piace, debbo dire, che il ministro dei lavori pubblici su questo punto invochi la legge; questo ci dà speranza che egli vorrà spendersi tutto a recare in atto quelle leggi per le ferrovie che nelle provincie meridionali non sono state osservate; e qui stesso, per questi quattro tronchi, noi domandiamo l'applicazione della legge!

Certamente, dove c'è una legge, c'è un'interpretazione a fare; ebbene, io me ne appello al giudizio della Camera.

Nel 1870 disse la Camera: questi cinque tronchi meritano una speciale considerazione, bisogna sussidiarli. Venne in pensiero di designare come cespite le multe delle ferrovie meridionali. Ma che vuol dire? Se questo cespite manca, manca forse la deliberazione della Camera? Se manca questo cespite, deve ritrattarsi la promessa del sussidio? E se non ci fossero state le multe, la Camera non avrebbe decretato il sussidio? Non impiccioliamo la questione; interpretiamo invece quale fu il concetto della Camera, di dare, cioè, un sussidio a questi tronchi di ferrovie secondarie, che sono per se stesse importantissime.

Nè c'è grande difficoltà in ciò, perchè c'è il cespite da cui trarre profitto. Ma se anche, ripeto, cadesse il cespite, non per questo cadrebbe il concetto della Camera. Io sono certo che se mi rivolgessi alla Camera e le dicessi: « si è davvero inteso dire che ove le multe venissero meno, debba mancare il sussidio? » la risposta non sarebbe certo affermativa.

Io dunque per ora mi rivolgo all'equità dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e spero che anche su questo mi renderà risposta soddisfacente.

PRESIDENTE. Onorevole Lacava, intende parlare sopra il capitolo speciale delle ferrovie, o su d'un tema più generale?

LACAVA. Intendo parlare sulla ferrovia Eboli-Reggio.

PRESIDENTE. Non essendovi un relativo capitolo speciale, è meglio che parli ora.

LACAVA. Ricorderà la Camera che nel 1870, in occasione che si discusse il riordinamento delle ferrovie calabro-sicule, accettò un ordine del giorno con cui si invitava il Ministero a fare studiare e costruire la linea Eboli-Reggio (versante tirreno). In quella circostanza, avendo io avuto l'onore di sostenere quell'ordine del giorno sottoscritto da altri miei amici e che fu poi accettato dalla Camera, dissi che la linea Eboli-Reggio non è affatto nuova, ed io prego la Camera a ricordarlo, poichè la Eboli-Reggio, versante Tirreno, è appunto quella linea di strada ferrata che era stata destinata ad esser eseguita prima dell'altra che passa lungo il Ionio. L'onorevole Peruzzi allora ministro dei

lavori pubblici fu quegli che presentò alla Camera il progetto di legge che proponeva la costruzione di essa; e fu la Commissione della Camera che, con esempio nuovo, mutò la linea del Tirreno in quella del Ionio, ed allora fu sacrificata ed abbandonata la lunga zona del versante Tirreno che parte da Salerno e finisce a Reggio e che è indubbiamente la parte la più ricca e per popolazione e per prodotti di fronte al versante ionico.

Io non mi farò qui a mettere in confronto il versante Tirreno con quello del Ionio; mi basta soltanto osservare che la linea del Ionio è poco produttiva, per non dirla improduttiva del tutto, ed al contrario, se richiamate alla vostra mente la pubblicazione ufficiale fatta del nostro movimento commerciale marittimo, voi troverete che tutti i prodotti e le merci importate o esportate lungo il litorale del Tirreno sono il doppio di quelli che lo sono sulla linea del Ionio, e badi ancora la Camera che la linea del Ionio in lunghezza è il doppio e più di quella del Tirreno.

Ma ciò non basta. Mi duole che l'onorevole Sella non sia presente: io vorrei manifestargli la mia dolorosa sorpresa perchè egli in Senato giorni dietro, in occasione della discussione su di una petizione che riguardava questa linea, non abbia tenuto presente quanto fu dalla Camera accettato nel 1870, ed abbia asserito in quell'altro ramo del Parlamento che ormai in quella parte del Mezzogiorno vi erano due linee, e che con la Eboli-Reggio se ne chiedeva una terza! Anzitutto io dirò che non c'è nessuna linea fatta, dapoichè è noto che la linea del Ionio si ferma ancora a Cariati per ripigliare poi verso l'estrema Calabria dalla Roccella a Reggio, e quella del Basento tutti sanno che è ancora *in fieri*, e quando saremo a discutere delle calabro-sicule, mi farò a dimostrare alla Camera come i lavori che tanto si dicono progrediti non sono che pochissimi.

Di più, ancorchè fosse vero che queste due linee fossero fatte, come è verissimo che ora non lo sono, e che mi auguro lo saranno un giorno, non dovrebbe recar meraviglia la domanda della linea in parola. In fatti, come si può rilevare dalla carta topografica, la linea dell'Ionio è distantissima da quella del Tirreno per quanto sono fra loro distanti i due litorali, e l'una non ha che fare coll'altra.

Di più, come mi fa osservare l'onorevole mio amico Nicotera, gl'interessi delle due linee sono diversi. La linea del Tirreno è importante pel commercio della Sicilia e dell'Oriente, e non ho bisogno di dimostrarlo alla Camera. Basta gettare uno sguardo sulla carta geografica per avvedersi che la Sicilia deve essere unita a Napoli, alla capitale ed alla media ed Alta Italia per mezzo della linea del Tirreno, e che questa linea, sul cui tracciato non è ora il caso di discutere, è quella che è destinata al commercio dell'Oriente.

Si dice poi dall'onorevole Sella che v'è una terza linea, quella cioè del Basento. La linea del Basento

non si può nè si deve chiamare terza linea, poichè non tocca affatto le Calabrie, ma serve a congiungere la linea del Tirreno con quella dell'Ionio. Non è che una linea di congiungimento, poichè parte da Salerno e va a Taranto.

Fatte queste osservazioni, non intendo più oltre stancare l'attenzione della Camera; dico solo che questa linea è necessaria, è urgente, e che non è una linea nuova. Fu già proposta dal Ministero alla Camera, e poi si preferì, come vi ho detto, quella dell'Ionio per ragioni che è ora inutile ripetere; ma, anche preferendosi quella, giova ricordarlo, nella discussione che se ne fece alla Camera, questa accettò quella preferenza, perchè tanto la Commissione proponente che l'onorevole ministro Peruzzi dissero che la linea dell'Ionio non escludeva quella del Tirreno, che era ugualmente urgente e necessaria, e che presto o tardi si sarebbe ugualmente fatta; e così quelle popolazioni rimasero in questo affidamento sanzionato esplicitamente dall'ordine del giorno del 1870.

Ciò posto, io confido che quest'ordine del giorno non sia una lettera morta per l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Onorevole Nicotera, ella non intende parlare su questo?

NICOTERA. Nossignore.

BONGHI. Ho chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Mi permetta, onorevole Bonghi, ci sono altri che hanno chiesto di parlare per cose speciali: c'è l'onorevole Viarana, l'onorevole Spantigati e l'onorevole Lovito. Io le riservo la parola, ed ella potrà entrare nella discussione delle Romane quando saremo al capitolo speciale.

BONGHI. Farò quello che ella vuole.

VIARANA. Domando perdono alla Camera se occupo per brevissimi istanti il suo tempo, ma è per parlare di un argomento che mi pare molto importante e sul quale, a mia cognizione, non fu mai chiamata la sua attenzione, è l'argomento della differenza che vi è nelle tariffe dei viaggiatori sulle ferrovie.

Per costruzione di ferrovie trovasi inscritta, in diversi capitoli, una spesa di 85,938,000 lire che, aggiunta ai 51,700,000 lire delle spese del capitolo 45 del bilancio delle finanze per le garanzie, fa per l'anno 1872 una spesa totale per le ferrovie di 137 milioni, superiori di circa 8 milioni all'intero importo della fondiaria sui beni rustici.

Da ciò risulta evidente che in Italia, tanto la costruzione come l'esercizio delle ferrovie, è fatta dallo Stato a mezzo delle compagnie concessionarie.

La conseguenza immediata di questo fatto sarebbe quella che tutti i cittadini dello Stato dovessero godere delle ferrovie alle medesime condizioni. Ora questo è quello che non avviene, perchè i diritti di trasporto sulle ferrovie sono così differenti non solo da società a società ma anche fra le linee di una stessa

società che portano dei divari grossissimi. Io non voglio dilungarmi in una minuta esposizione di tali differenze: dirò solamente che ho rilevato da una guida ufficiale che nella prima classe abbiamo la differenza da 10 centesimi per chilometro a 15 e 84 compreso l'aumento dei treni diretti; nella seconda classe (dico le massime differenze per far presto) nella seconda classe abbiamo delle differenze da 7 centesimi a 10 e 4; nella terza classe abbiamo le differenze da 3 centesimi e 3 a 6 centesimi e 6.

Come vedete, la terza classe che è quella per i poveri ha perfino la differenza del doppio. Io so che queste differenze provengono da antiche concessioni fatte alle società, e devo notare che la massima differenza che è per le linee del Lombardo-Veneto e dell'Italia centrale deriva dalle primitive antiche concessioni fatte alla società dell'Alta Italia. So anche che per la convenzione fatta nel 1865 fu stabilito che dopo 10 anni l'Alta Italia dovesse pareggiare le sue tariffe del trasporto dei viaggiatori con quelle normali delle altre parti del regno. Io forse non avrei parlato, in attesa che scadesse questo termine, sebbene tre anni che ancora mancano a compire il decennio non siano pochi. Ma alcune considerazioni mi hanno indotto a rompere gl'indugi e parlar tosto.

La prima di queste considerazioni è che non si fa certamente danno a nessuno, procurando di togliere al più presto possibile queste differenze. Se si trattasse di dover ricorrere ad aumentare quelle tariffe che ora sono più basse, forse non avrei parlato, ma io credo che questa non sia la strada, e che ci si potrà facilmente incontrare sull'altra, cioè sulla strada di diminuire per quelle linee che pagano troppo.

Infatti qualche società ha essa stessa domandato ed ottenuto di diminuire la tariffa normale, per cui i terzi posti furono da essa portati da centesimi 5 per ogni chilometro a centesimi 3, e ne ebbe vantaggio negli introiti, come aveva sperato.

Ma se ciò potè farsi, e con buon risultato, per alcune società, perchè non potrà farsi anche per le altre che hanno prezzi superiori ai normali? Per me credo che se ne avrebbe un risultato egualmente buono, e di ciò mi persuade il fatto che, appunto nei paesi che io abito, dove le tariffe sono le maggiori, sembra quasi che siamo ritornati al buon tempo delle vetture e degli *omnibus*; perchè ogni paese quasi, che abbia una stazione di strada ferrata, ha la concorrenza di una vettura.

Io dunque non credo che ci sarà difficoltà d'intendersi colle compagnie, perchè deve essere anche del loro interesse il diminuire le tariffe. Bisogna notare che i fattori del viaggiare sulle strade ferrate, anziché sulle ordinarie, sono due: la maggiore celerità e la spesa. Quando la spesa è troppo forte, naturalmente le borse povere non possono accedervi.

Un altro argomento per cui ho creduto di non diffe-

rire a parlare su questo soggetto è il seguente. Basta viaggiare in ferrovia per accorgersi (è una cosa che avrà dato nell'occhio a tutti, massime a quelli che non viaggiano in vagoni riservati), che le esenzioni o diminuzioni di pagamento sulle strade ferrate sono così frequenti da non potersi ormai più distinguere se esse siano l'eccezione oppure la regola. Quante volte uno si trova in un vagone dove la maggior parte dei viaggiatori ha un biglietto di favore, o per lo meno di riduzione! Io ho sentito, sono pochi giorni, il signor ministro, dietro una interpellanza, parlare di estendere ancora di più il sistema delle riduzioni ad intere classi di cittadini, e promettere di occuparsi di questo argomento; anche oggi gli fu fatto relativo invito da uno degli oratori che parlò prima di me.

Io credo che se il Ministero entra per questa via, difficilmente si potrà fermare, perchè ammessa una eccezione è difficile avere un punto di fermata; dopo i militari e gli impiegati governativi, verranno gli impiegati dei comuni e delle provincie, e via di seguito. Io non voglio discutere quest'argomento, non voglio dire nè pro nè contro, ma ho pensato che se si tollerano esenzioni e facilitazioni che fanno le società di loro arbitrio, se si fanno dal Governo colle società apposite convenzioni per accordare tante riduzioni e facilitazioni, si potrebbe e si dovrebbe prima vedere di fare una convenzione per un atto di giustizia verso il pubblico che paga i biglietti.

Faccio poi avvertire ad un'altra circostanza, ed è che, unita alla spesa del trasporto abbiamo l'imposta del 10 per cento, e che quindi, mentre le esonerazioni nelle spese di trasporto sono un aumento delle garanzie governative, l'esenzione dall'imposta è una diminuzione di bilancio.

Io non farò la questione se tali condoni o riduzioni d'imposte, e le loro differenze d'importo secondo le differenti tariffe, costituiscano una violazione allo Statuto che prescrive siano le imposte eguali per tutti; ma certo con queste diversità ci era un fatto contrario all'equità e giustizia. Perciò io credo che sia il caso, preferibilmente al fare dei favori, che saranno anche meritati, di vedere di mettere prima il sistema ordinario in uno stato di giustizia.

Fra tre anni, come ho detto, allo scadere il decennio, sarà provveduto al pareggio per quello che riguarda la Lombardia e l'Italia centrale che sono fra le parti le più aggravate.

Ma faccio osservare che con ciò non si provvederà a tutto, perchè la convenzione fu fatta nel 1865, ed allora non avevamo ancora la fortuna di avere con noi i Veneti. Dunque, quando saremo a quell'epoca, i Veneti continueranno ancora nello stato attuale? Io spero che voi non vorrete lasciare che i Veneti, i quali sono quelli che non apportano alcun aggravio alle finanze per spese di strade ferrate, debbano pagare una tariffa tanto superiore a quella che pagano tutti gli altri.

Perciò, essendo poi necessario di venire a delle trattative, e poichè trattative si devono fare per ottenere una giustizia distributiva, io domando che si procuri di ottenerla subito o al più presto possibile. Ed io sono sicuro che, se il signor ministro aderirà alla preghiera che gliene faccio, e vi si adopererà con buon volere, non gli sarà molto difficile il riescire allo scopo desiderato.

PRESIDENTE. Onorevole Spantigati, intende ella parlare su di un capitolo speciale, come sarebbe quello della ferrovia da Savona a Bra, oppure intende entrare in un argomento più generale?

SPANTIGATI. Io intendo parlare sopra una ferrovia, che non è quella da Savona a Bra, ma sibbene quella da Bra a Carmagnola; anzi quella che voglio fare è una semplice interrogazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SPANTIGATI. Ho detto già che concentrerò le mie parole in un'interrogazione; e dirò ora, più che in un'interrogazione, in una preghiera all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici.

La Camera vorrà rammentare, che quando fu dapprima decretata quella comunicazione ferroviaria tra le provincie piemontesi e il mare ligure, che doveva essere succursale alla grande, ma insufficiente linea tra Torino e Genova, voglio dire linea da Torino a Savona, due leggi, una del 1859, l'altra del 1861, facevano arrivare questa linea quasi alle porte di Torino congiungendola a Carmagnola colla linea Torino-Cuneo.

Nel 1870, quando si votò la convenzione del 1868 che veniva in soccorso alle tristi condizioni in cui era caduta la società concessionaria, s'introdusse che intanto questa linea dovesse costruirsi sino a Bra, e si prendeva riserva di decretare la costruzione dell'ultimo tronco di questa linea nei termini seguenti: « che durante il tempo stabilito pel compimento dei lavori, e così al 31 dicembre 1872, il Governo sarebbe in facoltà di ordinare all'impresa Guastalla anche l'esecuzione entro un congruo termine del tronco da Bra a Carmagnola, al prezzo di lire italiane 1,600,000. »

Vedete, signori; noi siamo proprio allo scocco dell'ultima ora, nella quale dovrebbe il Governo dare quest'ordine di esecuzione. La questione si presenta quindi sotto un carattere di evidente urgenza; prima del 31 dicembre di quest'anno bisogna che il Governo abbia deliberato intorno al dare o non dare quest'ordine di esecuzione, ed io ho appena bisogno di soggiungere che, quando il Governo non usasse di questa facoltà, e in questo breve scorcio di tempo, gran danno verrebbe alla finanza, imperocchè si tratta di costruire una linea di 18 chilometri, e l'impresa, la quale sta costruendo il resto della linea, avrebbe obbligo, per la convenzione attuale, di costruire quest'ultimo tronco per lire 1,600,000, cioè a lire 90,000 il chilometro.

Ora, se si lasciasse scadere il termine prefinito dalla convenzione, e rimanesse così sciolta l'impresa dall'ob-

bligo suo, ben è certo non si troverebbe più a far costruire questo tronco di strada a cotesto prezzo. L'onorevole ministro sa che dopo il 1868, solamente sull'articolo *ferrì*, il prezzo è talmente aumentato che oggi nessuna impresa costruttrice troverebbe più il tornaconto a fare ed armare questi 18 chilometri di strada a lire 90,000 il chilometro.

Nel 1870, quando si discusse intorno a quest'argomento, qualche impaziente (non dirò chi fosse) aveva suggerito che fin d'allora si decretasse in modo positivo che, prima dello scadere del 1872, dovesse darsi l'ordine dell'esecuzione di questo tronco; ma allora si considerò che per avventura la finanza dello Stato poteva essere interessata a ritardare di qualche tempo l'esecuzione di quest'ultimo tronco; imperocchè, arrestando la linea a Bra, si sarebbe fatto volgere il transito del commercio di Savona verso Cavallermaggiore, a far maggiori i proventi di quella linea Torino-Cuneo, la quale entra nella rete per la quale compete alla società dell'Alta Italia la garanzia del prodotto lordo di 28 milioni.

Però questa considerazione oggi vien meno; imperocchè, come ciascuno sa, i prodotti delle linee dell'Alta Italia si avvicinano assai alla cifra delle garanzie; e, quando cessa codesta considerazione, un'altra ne sottentra, la quale deve determinare, anche nell'interesse della finanza, la costruzione di quest'ultimo tronco, ed è che 18 chilometri, in una comunicazione ferroviaria di questa natura, sono 18 chilometri i quali certamente daranno un prodotto netto cospicuo.

Supponete che questi 18 chilometri di ferrovia da Torino a Savona non diano che un prodotto netto di sei, sette, otto mila lire per chilometro, e trattandosi di una linea di primaria importanza, sono pur discreto calcolatore; voi vedete che avete un prodotto netto il quale soverchia d'assai l'interesse del denaro che voi spenderete, perchè, ripeto, per quest'obbligazione che ha l'impresa Guastalla, la quale scade al 31 dicembre, essa dovrebbe costruire a 90,000 lire il chilometro. Non credo poi di avere bisogno di dire le ragioni le quali consigliano di far completa questa gran linea di comunicazione ferroviaria. Quando vi sono due leggi che hanno decretato che la linea dovesse giungere direttamente a Carmagnola e quando la legge stessa del 1870, che ordinava l'esecuzione degli altri tronchi fino a Bra, prendeva riserva per l'esecuzione di quest'ultimo tronco, sta in questi fatti legislativi la più eloquente e la più autorevole giustificazione della mia domanda.

Dirò solo, e lo saprà certamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che in questi giorni la rappresentanza municipale di Torino si associava alle rappresentanze commerciali di Torino, di Cuneo e di Savona, e a quelle di altri municipi per domandare al Governo che non volesse lasciare imperfetto il beneficio di questa necessaria ed importante comunicazione.

E dopo ciò, io non domanderò all'onorevole ministro che mi dica fin d'ora il sì che desidero. Gli sarei grandemente riconoscente, e sarei grandemente lieto se egli potesse dire sin da questo momento cotesto sì; mi limito in questo momento a raccomandare che egli consacrì il suo studio a questa che è certamente questione degna d'essere presa in considerazione, sicuro che da uno studio accurato di essa non potrà non risultare una risoluzione nel senso dei desiderii che mi permetto di esprimere.

Aggiungerò solo che è la legge stessa del 1870 che impone al Governo di pigliare una risoluzione, ed ho perciò appena bisogno di dire che è uopo che il Governo affretti i provvedimenti a ciò necessari, perchè giova ritenere che per istare nella convenzione, sarebbe proprio assolutamente indispensabile, che l'ordine dell'esecuzione fosse dato all'impresa costruttrice prima del 31 dicembre.

Io attendo adunque dalla cortesia dell'onorevole ministro una parola su questo argomento.

BOSELLI. Su questo argomento con molta opportunità, e molta chiarezza, l'onorevole Spantigati ha rivolto una raccomandazione al ministro dei lavori pubblici, alla quale io vivamente mi unisco.

Questa raccomandazione non riguarda un interesse locale, ma un interesse che può ravvisarsi d'indole assolutamente generale, poichè la strada alla quale si riferisce questa raccomandazione è una strada che ha un grande avvenire nei rapporti internazionali dell'Italia. Nè si tratta solamente di un raccorciamento il quale abbia piccola influenza, ma di un raccorciamento il quale nelle sue conseguenze economiche darà alla strada di cui si tratta tutta l'importanza della quale essa è suscettibile, per modo che i sacrifici che sonosi imposte le popolazioni, e che sono costati alla nazione, saranno seguiti dai migliori risultati. La popolazione di Savona e le sue legali e commerciali rappresentanze, come ha accennato l'onorevole Spantigati, prendono perciò una vivissima parte a questa questione. Del resto è una questione commercialmente, economicamente, e finanziariamente urgente; perchè quella strada, che è prossima ad essere aperta ai traffici, non conseguirà tutta la sua importanza se non è aperta nelle condizioni che sono scritte nella sua concessione. Questa raccomandazione ha poi, lo ripeto, un'urgenza finanziaria poichè, come l'onorevole Spantigati ha dimostrato, è interesse del Governo di valersi in tempo della facoltà conferitagli dalla legge del 1870. Aggiungo come essa gli è conferita in termini tali che egli non può non approfittarne: tanto è vero che l'onorevole relatore della Giunta si affrettava sin dal tempo in cui detta legge fu votata a commentare il relativo articolo, dichiarando che il Governo nell'interesse pubblico doveva risolutamente approfittarne. Concludo dichiarando come io, per le esposte cose, mi unisco molto vivamente alla raccomandazione fatta al propo-

sito all'onorevole ministro dei lavori pubblici dal deputato Spantigati.

LOVITO. Siamo quasi al termine di questo periodo della Sessione, e siamo, o signori, nella discussione del bilancio, rettificato, o di definitiva previsione, e quindi a me è venuto in mente di fare il bilancio di questa parte della Sessione riferibile al Ministero dei lavori pubblici.

E dico il vero, esso non mi è riuscito molto confortante per tutte le parti d'Italia, nè per l'onorevole ministro dei lavori pubblici è più soddisfacente il vedere che il bilancio della importante amministrazione che egli dirige si riassume essenzialmente in tre progetti, che sono segnati ai numeri 49, 116 e 98, degli stampati della Camera, e che importano una spesa di 40 milioni circa.

Vero è che in una relazione ministeriale che precede uno tra questi progetti di legge *per approvazione di una convenzione pel compimento della nazionale da Genova a Piacenza* e per una galleria nel colle di Tenda, in questa egregia relazione presentata a nome degli onorevoli Sella e Devincenzi, io scorgo una specie di programma ministeriale relativo al bilancio dei lavori pubblici.

Dopo di avere accennato che non si potrà ottenere un prodotto convenevole dalle nostre ferrovie fino a quando ad ogni chilometro di esse non corrispondano 30 chilometri di strada ordinaria; e dopo considerazioni e calcoli di ogni maniera, che io risparmio in questo momento alla Camera, la sostanza è che gli onorevoli ministri vennero a queste conclusioni: che nel quinquennio dal 1873 al 1877 (poichè la Camera sa che il Ministero fa assegnamento sopra un quinquennio ancora di vita) il Governo dovesse spendere:

| | |
|--------------------------|---------------|
| In Sardegna | L. 9,047,300 |
| In Sicilia | » 12,477,179 |
| Nel Napoletano | » 43,272,495. |

E perchè questo programma non fosse una vaga promessa, l'onorevole ministro dei lavori pubblici dice che sta preparando (e lo dice al 20 dicembre 1871) il progetto di legge che sarebbe di *pareggiamento stradale*, il quale porterebbe un'epigrafe troppo rotonda, come quelle che promettono più di quanto esprimono, se non sapessi che la buona volontà dell'onorevole ministro dei lavori pubblici è per questo lato perfettissima, completa.

Or dunque stringiamo. Dopo le belle relazioni, dopo le egregie pubblicazioni ed i dati statistici dall'onorevole ministro posti sotto gli occhi della Camera e librati alla pubblicità, mi permetto d'indirizzargli questa precisa domanda: ha egli ultimati questi lavori preparati fin da dicembre? Si trova egli in grado di presentare e subito questo progetto di legge pel complemento o pareggiamento della rete stradale in tutta l'Italia?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. No.

LOVITO. Pareva a me, se le mie informazioni erano esatte, che già vari ispettori del Genio civile chiamati a studiare intorno a quest'opera d'interesse generale e di giustizia, avessero finito il loro lavoro, e mi sarebbe piaciuto che l'onorevole ministro avesse presentato il risultato delle lunghe elucubrazioni, ed atteso alla formale promessa, prima che questa parte della nostra Sessione finisse.

Quindi ora io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dichiarare le sue intenzioni e dirmi perchè questo progetto non fu presentato; se lo presenta nel corso della discussione presente, o se assume impegno di sottoporlo alla Camera alla prossima riapertura del Parlamento.

Indirizzerò poi un'altra interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. La Commissione del bilancio nell'accurata relazione del bilancio dei lavori pubblici esprime un biasimo per l'amministrazione. Una delle cose di cui non trova a lodarsi è l'applicazione che non fu efficace, sollecita, pronta della legge del 1868 sulle strade comunali obbligatorie.

A capo di quattro anni dacchè fu in vigore, non c'è nessuno che sappia dire quanti furono i chilometri di strade comunali costruite, come funzionò questa legge. Secondo me, se è una volontà dell'onorevole ministro dei lavori pubblici di eseguire questa legge, come non resta dubbio dopo le sue replicate e vive circolari, non è vanto dell'amministrazione dei lavori pubblici quello che essa fece fin qui per eseguirla, perchè sono trascorsi inutilmente quattro anni. Ma c'è una ragione, e potente, per la quale l'amministrazione dei lavori pubblici avrebbe dovuto sollecitare ed energicamente applicare questa legge delle strade comunali, ed è che la legge del 1868, più che una legge stradale, è legge politica, perchè tende a pareggiare, a sussidiare le condizioni economiche e viarie delle varie parti del regno, e deve essere applicata con urgenza.

La Camera non ha dimenticato che la legge del 1868 sulle strade comunali obbligatorie è una legge a cui nessuna opposizione fu fatta da questo lato, anzi fu appoggiata e caldamente difesa, non ostante che essa deroghi tre leggi generali dello Stato, la legge comunale e provinciale, l'altra sul registro e bollo, e quella sull'espropriazione per causa di pubblica utilità. Ebbene il carattere di una legge si desume dal criterio con cui fu proposta, discussa e votata; e voi ne avete una prova nel biennio concesso ai comuni per formare l'elenco, a capo del quale biennio lo forma invece il prefetto; nel tempo di rigore prefisso alla compilazione dei progetti, a capo del quale è il prefetto che deve provvedere; nel diritto fisso a cui sono soggetti tutti gli atti relativi alla strada; nell'approvazione del prefetto, che vale per i progetti come dichiarazione di pubblica utilità.

Ora io domando: se da quattro anni non si è fatto

nulla od assai poco, che cosa intende di fare a questo riguardo il signor ministro dei lavori pubblici?

Mi sono rallegrato che egli abbia chiesto ed ottenuto dalla maggioranza della Commissione del bilancio la somministrazione di quei fondi che erano necessari per un aumento del personale, di cui una parte spero sarà addetto all'attuazione urgente della legge del 1868. Poichè ricordo di aver inteso dall'onorevole Devincenzi o di aver letto in qualcuno dei suoi scritti sulla viabilità comunale, che quella legge non si può applicare senza impegnare nella sua esecuzione una divisione apposita del suo Ministero.

Io non intendo di dare a questo riguardo dei consigli all'onorevole ministro dei lavori pubblici, consigli d'ordine puramente amministrativo; intendo spiegare a me stesso la ragione dell'aumento del personale, e di approvare per questo la Commissione del bilancio che ha assentito nella sua maggioranza a quell'aumento di fondi che la minoranza voleva negargli. Ora dirò qualche cosa relativamente alle strade ferrate.

Ieri se ne è parlato molto e bene da egregi onorevoli nostri colleghi, e l'onorevole Sella ci fece osservare che le strade di comunicazioni internazionali, che aprono dei grandi valichi alpini, giovano soprattutto alle provincie meridionali!...

Io sono rimasto perfettamente persuaso di questo assioma dell'onorevole Sella. Gli assiomi non si discutono; quelli poi dell'onorevole Sella sono così chiari! dunque non li discutiamo. Infatti, quando tutti sanno, l'onorevole Sella compreso, che nelle nostre provincie si cammina e si trasporta a schiena di mulo, è perfettamente evidente che un valico alpino aperto ad un altro capo del paese giova appunto e soprattutto, come assicurava l'onorevole Sella, alle provincie del Mezzogiorno d'Italia! Passiamo avanti.

Una voce dal banco della Commissione. Non s'intende.

LOVITO. È la mia maniera, onorevole interruttore; vorrei poterne avere una migliore.

Toccherò un poco delle strade ferrate del Mezzogiorno.

Ogni volta che si è parlato delle ferrovie calabro-sicule o di altre del Mezzogiorno, si è ripetuto che non rendono. Niente di peggio che conoscere le cose a metà o parlarne a mezzo.

Non m'indirizzo all'onorevole ministro, m'indirizzo alla Camera. Si dice dunque che le strade ferrate non rendono. È l'argomento che vi si pone avanti ogni volta che si deve concedere una spanna di ferrovia o si deve completare una rete.

Prima di tutto, non è a meravigliare che non rendano; poichè, come diceva una volta l'onorevole Sella, si cominciarono a costruire contro natura. Infatti nella rete calabra *Taranto-Reggio*, da Taranto si giunge a Cariati e da Reggio a Roccella; la lacuna, è chiaro, impedisce il reddito vero, lo scema di molto.

Nella rete sicula è da notare che da Palermo si arriva a Lercara, ma non si va a Girgenti ancora nè a Leonforte. Da Messina si va per Catania a Siracusa, ma da Catania, giunti a Leonforte, non si va nè a Lercara nè a Palermo.

Ma, per esaminare una rete ferroviaria, per portare un giudizio sull'andamento e sull'indirizzo di essa, bisogna completarla e corredarla inoltre di quelle strade di cui parlava il ministro nella sua relazione sul traforo del colle di Tenda.

Ma voi ci avete, per esempio, l'altra linea, la quale è complemento della rete calabro-sicula, che da Eboli per Contursi e Potenza deve andare al Basento e che l'onorevole Sella, credo per distrazione, chiamava una seconda linea. L'onorevole mio amico Lacava vi ha data la dimostrazione se era *seconda*. Che si compia e con maggiore alacrità questa linea, ed allora potrete giudicare; non ora, con questo sistema incompleto di ferrovie in tutte le parti del Mezzogiorno.

Ora mi viene in mente una cosa che ricordo all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Camera, affinché ne facciano quel conto che credono, quando verrà il momento in cui quella Commissione, di cui era sì degno presidente il ministro dei lavori pubblici, presenterà i suoi lavori a complemento della rete ferroviaria del regno, e darà occasione al ministro di concretare un analogo progetto di legge.

Voglio ricordare all'onorevole ministro come, partendo da Roma per Napoli, arrivati a Cancellò, la ferrovia si biforca: da un lato si procede per San Severino ad Avellino, e dall'altra parte per Napoli a Salerno. Ebbene, tra queste due linee, per un tratto parallele, vi è un punto di quattro chilometri, da San Clemente a Codola, in perfetta pianura che non costa molto, su cui non si è potuto arrivare ad ottenere la congiunzione dopo dieci anni d'insistenza !!

Poi, si dice, che cosa rendono queste ferrovie? È naturale, se voi le lasciate incomplete, che cosa debbono rendere?

Dunque completatele, e completate anche la rete delle strade nazionali; affrettatevi, onorevole ministro, a presentare il relativo progetto di legge; affrettate la costruzione delle strade comunali obbligatorie, ed in quel giorno in cui avrete dato compimento a queste strade, voi potrete dire se le strade ferrate rendano o pur no nel Mezzogiorno d'Italia.

Ora dirò poche parole al riguardo della Eboli-Reggio, versante tirreno di cui ha parlato, e di che gli rendo grazie da parte mia e da parte di tutti coloro che sono interessati, l'onorevole Pisanelli.

La Eboli-Reggio è una linea, il cui interesse non ha bisogno di essere dimostrato. Basta anche per me, come bastò per l'onorevole Lacava una carta geografica ferroviaria del regno. Se si volessero aggiungere parole, la dimostrazione, a dir vero, dell'interesse, dell'importanza della linea avrebbe qualche

cosa di così comune, che l'importanza potrebbe parere scemata. Infatti non c'è linea, la quale non interessi, non c'è linea la quale non passi per ubertose vallate, per centri popolosi, sopra un solido terreno, che non abbia perfino delle miniere vicine, ecc.

Tanto meno ho bisogno di dimostrarlo all'onorevole ministro dei lavori pubblici che nel 1861, reggendo egli il dicastero della luogotenenza dei lavori pubblici a Napoli, ha fatto gli studi che furono pubblicati e che si trovano nella nostra biblioteca intorno ad una rete stradale della provincia napoletana, e in quegli studi si trova segnata precisamente in quella linea intorno alla quale un ordine del giorno fu votato dalla Camera nel 1870.

Senonchè bisogna essere esatti, quegli studi arrivati ad un certo punto si fermarono. Essi furono redatti sulle notizie e dati che si possedevano da ispettori del Genio civile e da altre persone elevate nella gerarchia dell'amministrazione dei lavori pubblici e non poterono essere completati con visite e studi locali. Questi studi dunque si fermavano nel Vallo di Diano.

Per tutti questi precedenti adunque, non ho bisogno di dimostrare al signor ministro dei lavori pubblici l'importanza di questa linea; del resto, non conviene farlo ad una Camera che ha già votato su questo argomento.

Ma bisogna che io dica, a edificazione della Camera, che dal 1870 vari Consigli provinciali, da quello di Napoli, Salerno, Basilicata, le tre Calabrie fino a Messina, hanno fatto degli sforzi, hanno votato dei sussidi in favore di questa ferrovia per circa undici milioni, oltre quelle somme che potranno impegnare i comuni. Ebbene, come si è risposto, con quale incoraggiamento si è risposto agli sforzi di queste provincie? Si è risposto: Non possiamo. E allora che cosa avviene? Quando si domanda al Ministero che faccia qualche cosa, esso risponde che farebbe, ma manca il concorso dei corpi morali, dei comuni e delle provincie, che hanno interesse in quei lavori; quando poi i comuni e le provincie si risolvono a sacrifici, votano delle somme, allora il Governo si tura bravamente le orecchie.

Questo è quello che io doveva dire all'onorevole ministro dei lavori pubblici, senza nessun pensiero di attaccare la sua persona, perchè lo so animato di buonissime intenzioni, ma perchè la sua alacrità abbia un eccitamento a far quello che è pur nelle sue intenzioni. E, poichè ho la parola e siamo sullo scorcio di questa parte della Sessione, mi permetta l'onorevole ministro che io qui pubblicamente, adempiendo un dovere di cittadino e di amico personale, gli ricordi un proverbio il quale per esser vecchio non è meno opportuno: «Dagli amici mi guardi Iddio, dai nemici mi guardo io.»

BONGHI. Io aggiungerò pochissime spine alla corona della quale è stato circondato il capo dell'onorevole mio amico il ministro dei lavori pubblici; e le aggiungerò racimolando in questo libro dei crediti delle no-

stre provincie, le cui ragioni sono ancora accese poco meno che tutte, poichè quasi nessuna è spenta.

Non ripeterò quindi nessuna delle domande fatte, e cercherò quali ancora siano a fare.

Questa stessa legge del 1870 ha un articolo 21, pel quale è data al Governo facoltà di concedere per decreto regio la costruzione di una strada ferrata da Terni ad Avezzano e Roccasecca. Questa facoltà dura per tre anni. Dei tre anni ne sono già scorsi due. Chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici se il terzo anno debba scorrere così inutilmente come sono scorsi i due primi. Sarebbe tempo sciupato per la Camera, e soprattutto per il ministro, il dimostrare di quanto grande interesse per le due industrie le più importanti del Napoletano, le cartiere e le tessiture dei panni, siano queste linee promesse già da più anni.

La stessa legge del 1870 ha un altro articolo sul quale non è stato chiesto ancora veruno schiarimento al ministro: ed è l'ultimo nel quale la legge impone al Governo del Re di presentare alla Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete secondaria delle ferrovie del regno e stabilire i mezzi per far fronte all'esecuzione dei relativi lavori.

Chiedo al ministro dei lavori pubblici se egli si crede in grado di presentare questa legge nell'anno prossimo...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quale?

DEPRETIS. La rete secondaria.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Va bene.

BONGHI... e in che maniera intenda farne la preparazione, giacchè la Commissione che fu scelta per questo è stata da troppe cose impedita sinora a portare a termine qualunque disegno o concetto.

Poi, avendo visto che il ministro, così almeno mi immagino, acconsente alla proposta fatta dalla Commissione del bilancio per assicurare la costruzione della linea da Laura ad Avellino nel tempo prescritto da questa stessa legge che ho già nominato due volte, gli domando per giunta se egli intende che la linea, arrivata ad Avellino, vi si debba fermare, o da qual parte egli crede che debba spingersi più in là, e per qual modo Avellino deva essere congiunto, ed in qual punto, alla linea da Foggia a Benevento, alla linea adriatica. Gli Avellinesi, sento a dire, studiano e prediligono molto una congiunzione da Avellino a Santa Venere: chiedo al ministro se egli intende studiare o far studiare, se ha dato o intende dare nessuna risposta alla domanda di concorso a questa linea che gli è stata fatta, o, almeno, sin dove, e come, e quando il Governo intende concorrere ed in qual misura alla continuazione della linea da Laura oltre Avellino.

Ancora molte petizioni sono venute a questa Camera (alcune sono rimaste anzi presso di me, non le ho ancora presentate), altre saranno venute al Ministero dei lavori pubblici per un'altra linea nel Napole-

tano, un'altra linea che dovrebbe far continuazione a quel tronco da Lucera a Manfredonia, del quale è fatta parola nella legge del 1870, e che perciò è assicurato, prima o poi, di dovere anzi essere costruito con sussidio del Governo. E qui mi fermo un momento.

Circa questo tronco da Manfredonia a Lucera il ministro ha avuto una precisa proposta da un consorzio formato da quelle provincie, il quale ha chiesto al Governo se voglia concorrere per il terzo della spesa, avendo già quelle provincie raccolto i danari per gli altri due terzi. Che risposta ha dato o intende dare?

Ed ora torno alla linea della quale il tronco da Lucera a Manfredonia è il principio, e a cui si riferiscono le petizioni che accennavo. Questa dovrebbe continuare da Lucera per Campobasso, Isernia, e sboccare a Caianiello, a Cassino, a Roccasecca, o qualunque altro punto d'attacco colla strada tirrena. Che idea il ministro ha rispetto a quest'altra linea; e che speranza può o vuol dare?

Le due linee delle quali ho fatto cenno, quella da Avellino a Santa Venere e l'altra che congiungesse Manfredonia e Lucera colla strada tirrena, sarebbero due dei tronchi più adatti a produrre quell'effetto del quale ha parlato l'onorevole Lovito e che tanto desidera l'onorevole Sella, cioè a dire che le nostre linee longitudinali diventino più fruttifere di quello che sono, e possano produrre quel grandissimo beneficio a cui ha accennato ieri l'onorevole Sella, e che consiste nel condurre a miglior prezzo e con maggior velocità i cavoli delle nostre paludi ai valichi delle valli alpine. Poichè, se queste linee trasversali non si fanno nel Napoletano, il ministro lo sa meglio di me, scema di molto per le provincie nostre il vantaggio di possedere linee longitudinali, perchè vi resta la difficoltà grandissima di portare i cavoli su quelle linee longitudinali che li hanno a portar via. Senza le trasversali rischiano d'infradiciarsi in cammino. (*Bene! a sinistra — Ilarità*)

Ora, queste domande che possono parere troppo incalzanti per parte di alcune provincie del regno, non lo sono in realtà come si può credere...

Una voce a sinistra. Come si vuole.

BONGHI... o si vuol credere. In fondo sono provincie le quali sentono gravissimo il bisogno, la necessità di sviluppare la loro attività economica in quella proporzione che è necessaria per rispondere alle domande del Governo. Una volta che le imposte (ed io sono stato uno dei principali fautori di ciò) sono state così equamente pareggiate tra le provincie d'Italia, v'è non solo necessità di pareggiare i benefizi, — e l'intenzione di farlo c'è tutta, quantunque talora l'effetto manchi, — ma v'è necessità altresì di pareggiarli con prontezza, e di venire in maggior soccorso là dove lo sbalzo è stato più grande dalle imposte precedenti alle imposte attuali, poichè in quei paesi, dove questo sbalzo è stato

più grande, è evidente che c'è bisogno di maggiore spinta all'attività economica, perchè essa sia in grado di seguire. Solo agevolando, promovendo la moltiplicazione del danaro nelle tasche dei contribuenti, il Governo può, senza perturbazioni, mettervi dentro le sue mani.

Non possono parere esorbitanti queste domande delle provincie napoletane al ministro dei lavori pubblici, poichè egli sa che per ragioni indipendenti dalla sua volontà dovranno quelle provincie vedere per la seconda volta scorrere vuoti d'effetto i termini che sono stati stabiliti di nuovo alla costruzione di alcune delle principali loro linee, a quella da Termoli per Campobasso a Napoli, a quella da Pescara a Popoli per Aquila, per non dirne altre. Quanto poi alle calabro-sicule, per non introdurre nel bilancio stanziamenti inutili, la Commissione del bilancio ha dovuto essa stessa proporre una diminuzione di stanziamento, poichè la somma inscritta dal Ministero non si era più in grado di spenderla. Era evidente che non si sarebbero più potuti spendere per la fine del 1872 quei 50 milioni che si erano votati colla legge del 1870. Noi non arriveremo a spendere che 27 milioni, se pure si potrà spendere tutta la somma che la Commissione propone di iscrivere nel bilancio, e probabilmente nemmeno tutta questa somma sarà possibile di spenderla.

Vi sarà dunque per la seconda volta una grande mancanza alle promesse già fatte rispetto a tutte queste strade, nelle quali quelle provincie fondavano tante speranze.

Ebbene, se avete tardato tanto a fare quello che era stato promesso una prima ed una seconda volta, se avete lasciati scorrere due termini invano, bisogna che il terzo termine arrivi più copioso, più ricco, più abbondante di benefizi per compensare l'indebito indugio.

Io non aggiungerò altre parole a queste. Spero che l'onorevole ministro vorrà ad una ad una, con molta grazia, convertire in rose le spine delle quali lo abbiamo via via coronato. (*ilarità*)

(Il deputato Quartieri presta giuramento.)

PRESIDENTE. La discussione generale rimane dunque esaurita, tranne l'argomento che ha tratto alle ferrovie romane, di cui si discorrerà dopo che l'onorevole ministro per i lavori pubblici avrà risposto alle diverse domande che gli furono rivolte. L'onorevole ministro intende di rispondere ora?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Comprenderà benissimo la Camera che per rispondere a tutte le domande che sono state fatte e per toccare anche solo leggermente tutti gli argomenti che vennero oggi svolti, io dovrò forse parlare due o tre ore. Credo quindi una necessità assoluta rimandare a domani la mia risposta.

Molte voci. Sì! sì! A domani!

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. Onorevole Mantellini, l'invito a presentare una relazione.

MANTELLINI, relatore. Ho l'onorevole di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per l'applicazione delle multe per omesse ed inesatte dichiarazioni nelle imposte dirette e ruoli speciali. (*V. Stampato n° 82 bis-A*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Rammento alla Camera che domattina alle ore 9 vi sarà seduta pubblica.

La seduta è levata a ore 5 40.

Ordine del giorno per le tornate di domani :

Alle ore 9 antimeridiane :

1° Proroga del pagamento delle imposte dirette pei comuni danneggiati dalle inondazioni del Po e del Ticino;

2° Spesa per le opere idrauliche danneggiate dalle inondazioni del Po e del Ticino;

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

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

5° Approvazione del regolamento pel riparto dell'imposta fondiaria nel compartimento ligure-piemontese;

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

7° Aumento dello stipendio degli insegnanti delle scuole secondarie, tecniche e normali;

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

9° Provvigione ai rivenditori di generi di privativa;

10. Ricostituzione dell'antico ufficio ipotecario di Mantova;

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

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

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

TORNATA DEL 16 GIUGNO 1872

del sale da acque da essa possedute nel circondario di Volterra;

17. Costruzione di un tronco di ferrovia fra la linea Aretina e la centrale Toscana;

18. Spesa per la costruzione di un arsenale marittimo a Taranto;

19. Formazione e verificaione del catasto generale dei fabbricati;

20. Modificazione della legge postale;

21. Approvazione dei conti amministrativi dell'esercizio 1861;

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

23. Disposizioni relative alla pesca.

Alle 2 pomeridiane:

1° Seguito della discussione del bilancio di definitiva previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1872;

2° Discussione del progetto di legge per l'approvazione dei bilanci di definitiva previsione dell'entrata e della spesa per il 1872.
