

## TORNATA DEL 21 GENNAIO 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Interrogazione del deputato Siccardi sulla repentina diminuzione degli sconti della Banca Nazionale — Spiegazione del deputato Massari — Dichiarazioni del ministro per le finanze — Annunzio di un'interrogazione del deputato Zuccaro — Discussione dello schema di legge pel pagamento delle imposte dirette in cedole del debito pubblico — Osservazioni del ministro e avvertenza del relatore Morpurgo — Approvazione dell'articolo unico. = Annunzio di votazioni da porre domani all'ordine del giorno. = Seguito della discussione del bilancio preventivo del Ministero dei lavori pubblici — Spesa straordinaria per le strade ferrate — Interrogazione, considerazioni e istanze del deputato Minghetti per il complemento della rete ferroviaria nelle provincie venete — Sollecitazioni del deputato Lovito per la presentazione di un progetto allo scopo di compiere la rete ferroviaria italiana — Parole dei deputati Cavalletto e Seismit-Doda, e loro appoggio alle domande del deputato Minghetti — Dichiarazione del ministro — Domande e istanze del deputato Rattazzi circa alcune ferrovie nel Veneto — Osservazioni del deputato Doglioni — Nuove spiegazioni del ministro — Informazioni del relatore Depretis — Considerazioni ed eccitamenti dei deputati Sebastiani e De Donno per l'esecuzione di alcuni tronchi nelle provincie meridionali — Spiegazioni, e repliche del ministro — Osservazioni e chiarimenti del deputato Bonghi. = Annunzio di interrogazioni del deputato Di Rudinì e del deputato Boselli e di altri.*

La seduta è aperta alle 2 e 40 minuti.

**SICCARDI**, segretario, dà lettura dei processi verbali delle due sedute di ieri, che vengono approvati.

**PRESIDENTE.** Chiesero un congedo: l'onorevole D'Amico, per affari privati, di 15 giorni; l'onorevole Robecchi, per pubblico servizio, di 20 giorni, e l'onorevole Luzzatti di 15 giorni per la stessa causa.

Lo domandano per ragioni di salute: l'onorevole Ciliberti, di 50 giorni; l'onorevole Guevara Suardo di 15.

(Sono accordati.)

### INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO SICCARDI.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge pel pagamento delle imposte dirette mediante cedole del debito pubblico consolidato.

**SERAFINI.** Domando la parola sull'ordine del giorno del Comitato.

**PRESIDENTE.** Non è il caso di parlare ora dell'ordine del giorno del Comitato: ne parleremo in fine di seduta, quando annunzierò se si tratterà di radunare o no il Comitato domani.

**SELLA**, ministro per le finanze. Domando la parola sull'ordine del giorno.

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

**MINISTRO PER LE FINANZE.** All'ordine del giorno d'oggi trovansi, dopo questo progetto di legge, delle interpellanze e delle interrogazioni intorno agli arretrati. Ora, io pregherei di rimandare le une e le altre a domani, poichè, per un accidente avvenuto sulla ferrovia, che tutti conoscono, i documenti che mi occorrevano non sono giunti se non poco tempo prima dell'apertura della seduta.

Di ciò ho già prevenuto privatamente i deputati che dovevano fare queste domande, ed essi sono d'accordo nel rinviarle a domani.

Si potrebbe invece cominciare la seduta colla interrogazione dell'onorevole Siccardi, che sin da ieri ho dichiarato di accettare per la tornata d'oggi, tanto più che essa si può connettere col progetto di legge di cui si sta per intraprendere la discussione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro propone che lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni iscritte al n° 2 dell'ordine del giorno sia rinviato a domani, per la ragione da lui accennata. Avendo poi l'onorevole ministro dichiarato che ha fatto quella proposta di rinvio d'accordo con gli onorevoli Sorrentino, Pisanelli, Englen e Cencelli, reputo inutile interrogarli in proposito.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Ne ho parlato con loro questa mattina.

**PRESIDENTE.** In tal caso, se la Camera non si oppone, do la parola all'onorevole Siccardi per lo svolgimento

della sua interrogazione, la quale è del tenore seguente.

Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro delle finanze intorno alla repentina diminuzione degli sconti per parte della Banca Nazionale.

*Una voce.* Si metta anzitutto in discussione il progetto di legge.

**PRESIDENTE.** Ma l'onorevole ministro ha dichiarato che reputava più opportuno che avesse prima luogo l'interrogazione.

**RICCI.** Stiamo all'ordine del giorno: è più regolare.

**PISAVINI.** È anche più importante.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Io ho detto che si poteva venire subito a questa interrogazione, perchè si connette colla legge. Del resto sono indifferente, e me ne rimetto alla volontà della Camera.

*Una voce.* Faccia il presidente.

**PRESIDENTE.** Onorevole Siccardi, le do la parola per svolgere la sua interrogazione, di cui ho dato testè lettura, riguardante la diminuzione degli sconti della Banca Nazionale.

**SICCARDI.** La mia interrogazione non deve giungere nuova al ministro delle finanze, imperocchè io so che molti cittadini si sono rivolti a lui privatamente, e molte Camere di commercio gli hanno fatto delle apposite istanze. Perfino dalle provincie meridionali ove forse il male della diminuzione degli sconti della Banca Nazionale si sente meno, a causa degli istituti locali che vi sono, i quali vi funzionano egregiamente, perfino da quelle città, dico, sono venuti dei reclami al ministro delle finanze, e so di deputati che si sono fatti premura di farsene eco presso di lui, e fra gli altri mi piace citare il mio onorevole amico, il deputato Massari, che so avere lui pure fatto delle istanze al ministro delle finanze a riguardo del commercio della sua provincia di Bari.

Io faccio questa interrogazione non certo per fare un appunto al Governo, perchè dichiaro che io credo che il Governo non poteva agire altrimenti da quello che ha fatto in questa occasione; non la faccio neppure per isfregio alla Banca Nazionale, perchè sono il primo a riconoscere che la Banca Nazionale ha reso dei grandi servizi al paese in certi momenti; ma io faccio questa interrogazione per appurare bene i fatti, perchè mi pare che sia importante che il commercio italiano sappia quale sia la sua posizione di fronte a questo istituto della Banca Nazionale.

Io narrerò i fatti, li narrerò naturalmente come li posso sapere dalla voce pubblica, perchè io non sono nel segreto, nè della Banca Nazionale, nè del Ministero.

Eravamo sul principio di dicembre e un bel giorno la Banca Nazionale, non si sa per qual motivo, chiude gli sportelli della sua cassa, e dice al pubblico che è obbligata a diminuire lo sconto degli effetti che le sono presentati.

Fu un domandarsi da tutti quale era la causa di questo repentino cambiamento della Banca Nazionale; ed allora si cominciò a rispondere: il ministro ha fatto improvvisamente domanda alla Banca Nazionale dei 40 milioni che gli spettano (naturalmente quando si tratta del Governo sono molti quelli i quali tentano subito di screditarlo e dargli il maggior torto), e fu creduta quella notizia. Dopo alcuni giorni si seppe invece che il ministro delle finanze, fino dal mese di ottobre aveva fatta domanda alla Banca dei 40 milioni, e che in seguito, per facilitare alla Banca quel pagamento, aveva stabilito di domandare solamente dieci milioni a dieci giorni di distanza dal 1° di gennaio del 1873.

Io pregherei anzi l'onorevole ministro a voler dichiarare nuovamente questo fatto, perchè mi pare che sia importante che si sappia se il ministro abbia fatta questa domanda in tempo, e che la Banca Nazionale avrebbe potuto provvedere in altro modo ai suoi bisogni particolari.

**RATTAZZI.** L'ha già detto.

**SICCARDI.** Tanto meglio, lo dirà un'altra volta.

Io non credo dunque che la domanda dei 40 milioni abbia potuto determinare questa crisi momentanea prodotta dalla Banca; perchè, anzitutto, se la domanda dei 40 milioni avesse dovuto avere un effetto, l'avrebbe dovuto portare nel mese di ottobre, e non aspettare a portarlo nel mese di dicembre.

Per altra parte poi, noi sappiamo che la Banca Nazionale stava per domandare un aumento di capitale; e che forse con questo stesso aumento avrebbe potuto far fronte ai suoi bisogni, senza che il pagamento dei 40 milioni l'avessero potuta menomamente disturbare.

Sparito il primo motivo, se ne cercò un secondo nella mancanza di numerario ossia di biglietti di Banca e si disse che fu questa scarsità che aveva determinata la Banca a diminuire i suoi sconti.

Si disse infatti che in Italia, dopo un'apatia di molti anni, si era svegliata improvvisamente una grande attività finanziaria; che erano sorti moltissimi istituti; insomma che il bisogno della circolazione era aumentato; e che la Banca Nazionale per conseguenza non poteva più, con la circolazione attuale della carta, far fronte a tutti i bisogni che andavano manifestandosi. Per verità io confesso che, se è da approvarsi l'attività seria applicata al commercio ed alle industrie, non è per nulla da approvarsi quella sfrenata brama di fare degli affari, a qualunque costo, quella cupidigia di lucro improvviso che pur troppo si verifica attualmente su alcune piazze commerciali e presso molti istituti i quali forse, col tempo, produrranno delle amare disillusioni.

Dunque non era certo il bisogno d'aumento di numerario che potesse determinare la Banca Nazionale a ridurre gli sconti. Per altra parte, se noi ci troviamo in condizioni normali, se noi avessimo in condi-

zioni normali il mercato finanziario dell'oro e dell'argento, io comprenderei che potesse verificarsi facilmente una crisi monetaria; ma quando l'Italia si trova inondata dalla carta che non può passare ad altri paesi, e finchè vediamo l'aggio dell'oro tenersi, pur troppo, ad un livello eccessivo, io credo che l'avvenimento di una crisi monetaria in Italia non si abbia per nulla a temere.

Allora sorse un'altra voce a legittimare questa improvvisa diminuzione degli sconti e si disse (io riferisco quello che ho sentito dire), e si disse che la Banca Nazionale voleva quasi forzare le mani al Governo, affinchè le concedesse una maggiore emissione di carta a corso forzoso.

Io non credo che ciò sia, io credo anzi che la Banca Nazionale se ne avrebbe momentaneamente un vantaggio, forse col tempo se ne avrebbe a pentire, quando aumentasse di troppo questa sua circolazione; assolutamente poi non posso credere che il Governo sia disposto ad aumentare in questo momento la circolazione forzata della carta: imperocchè, quando noi vediamo l'aggio dell'oro elevarsi a queste sproporzioni, noi dobbiamo dire che questo non può che produrre un grande danno nel paese.

Io sono persuaso che l'onorevole ministro delle finanze, anche sotto questo riguardo, mi darà l'assicurazione che, pel momento, egli non pensa di accordare nessun aumento di circolazione cartacea.

Vediamo ora i danni prodotti da questa deliberazione della Banca.

I danni che da questa diminuzione degli sconti ne sono derivati al commercio sono grandissimi. Se con questa diminuzione degli sconti non si fosse recato danno che a quelle società appunto a cui accennava poco fa, che forse non produrranno molto bene pel paese, se con questa diminuzione degli sconti si fossero tagliate un po' le unghie ai giuocatori di borsa, agli speculatori, non sempre seri ed onesti, io certo non me ne lagnerai; ma, pur troppo, questa diminuzione degli sconti ha prodotto dei gravi inconvenienti anche al commercio veramente serio.

E noti ancora la Camera che questa diminuzione di sconti avveniva nell'epoca la più pericolosa dell'anno, perchè avveniva in fine di dicembre, in fine di quel mese appunto, in cui maggiori sono le liquidazioni, in cui i bisogni di pagamenti, come bene può capire la Camera, sono numerosissimi, epperò il bisogno di numerario si fa sentire assai più che in tutti gli altri mesi dell'anno.

Questi danni poi, che sono stati gravi per tutta l'Italia, maggiormente si risentirono in quelle città, nelle quali non vi è altro istituto di emissione all'infuori della Banca Nazionale, giacchè là dove vi sono altri istituti di emissione, questi mali furono alquanto mitigati.

E qui, per verità, se io avessi autorità in questa ma-

teria, vorrei alzare la voce per invitare questi istituti di credito più autorevoli e conosciuti in Italia ad estendere le loro sedi e le loro succursali per tutta l'Italia. Io credo che questo sarebbe stato il primo passo alla pluralità ed alla libertà delle Banche, e forse in questo momento esse avrebbero resi grandi servizi al paese. Ma ad ogni modo ora noi non abbiamo che a constatare i danni grandissimi che sono derivati al commercio italiano.

Quindi io domando all'onorevole ministro delle finanze: può questo stato di cose durare ancora lungo tempo? Il Governo ha mezzi per rimediare a questo inconveniente?

Per me, signori, non è il presente che mi preme, ma assai più l'avvenire.

Per quanto un istituto abbia reso dei grandi servizi al paese, come io riconosco che li ha resi la Banca Nazionale; per quanto questo istituto sia serio ed importante, non è permesso, mi pare, che possa esistere in modo che, quando lo voglia, per mezzo di diminuzione di sconti, o per qualunque altro mezzo, possa portare la perturbazione nello Stato.

Io, per conseguenza, pregherei l'onorevole ministro delle finanze di rispondere categoricamente a queste mie domande:

1° È vero, che fin dal mese di ottobre egli fece domanda alla Banca Nazionale dei 40 milioni, che essa doveva sborsare?

2° Il ministro delle finanze sapeva di questa determinazione della Banca di diminuire gli sconti, e ne conosce egli i motivi?

3° È disposto il ministro delle finanze ad accordare un maggior aumento di circolazione cartacea forzata?

4° Ha egli il ministro delle finanze dei mezzi per impedire che la Banca Nazionale, quando voglia, o per mezzo di diminuzione di sconti, o in altra maniera possa produrre una crisi nel paese? E se finalmente il ministro delle finanze non ha questi mezzi, non ha egli intenzione di rivolgersi al Parlamento, perchè questi mezzi gli vengano accordati?

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

**MASSARI.** Debbo anzitutto ringraziare l'onorevole Siccardi di aver avuto la cortesia di citare il mio nome in questa occasione. Io gliene sono sinceramente grato.

Frattanto mi preme di dichiarare che realmente, alcuni giorni or sono, io ho ricevuto da parecchi negozianti della città che ho l'onore di rappresentare in Parlamento delle lettere, nelle quali movevano vive doglianze sugli inconvenienti prodotti dalla restrizione dello sconto, che vennero così egregiamente svolti dal mio amico Siccardi.

Io mi feci un dovere di richiamare, ed a voce e per iscritto, l'attenzione dell'onorevole ministro delle finanze su questo argomento, ed esprimo la fiducia che egli, solerte ed operoso come è, vorrà fare quanto è in-

poter suo per far cessare quegli inconvenienti che tutti lamentiamo.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Dall'onorevole deputato Massari e da parecchi altri nostri colleghi io ho ricevuto infatti notizia degli inconvenienti che si producevano in parecchi luoghi per la riduzione delle somme destinate agli sconti. Erano anche pervenute direttamente al Ministero delle lagnanze per organo delle Camere di commercio e delle rappresentanze commerciali in genere.

Ora io mi farò a rispondere categoricamente alle domande fattemi dall'onorevole Siccardi, acciò la Camera ed il paese sappiano come le cose sono avvenute, e si abbia così un'idea chiara dello stato presente, almeno per quello che riguarda le intenzioni mie e del Ministero a cui ho l'onore di appartenere.

La domanda dei 40 milioni, a cui il Governo ha diritto verso la Banca, come anticipazione, fu da me fatta non rammento se l'otto o il nove, ma certo non più tardi del 10 ottobre 1872.

È da notarsi che, a termine degli statuti della Banca, 10 milioni possono essere richiesti a vista, e per gli altri trenta occorre il preavviso di tre mesi.

Io era adunque più che largamente nei termini dei miei obblighi, dando il preavviso di tre mesi, non solo per i trenta, ma per tutti i 40 milioni.

Dieci milioni furono domandati per il primo, e trenta per il 10 gennaio. Questa differenza si fece sia come bisogno di cassa per provvedere nei primi giorni di gennaio al pagamento dell'interesse del debito pubblico, sia perchè i 10 milioni si sarebbero potuti chiedere a vista. Si fece anche per l'altra circostanza che la Banca sui 19 milioni di rendita datale per la conversione del prestito nazionale, ne doveva riscuotere effettivamente nei primi giorni di gennaio la metà, che senza perdersi in qualche centinaia di mila lire, forma 8 milioni di netto.

Io ho fatto la domanda dei 40 milioni perchè, sebbene non abbia esitato a prendere sopra di me la gravissima responsabilità di proporre l'aumento della carta inconvertibile per sopperire ai bisogni dello Stato in modo meno oneroso di altre operazioni di credito, tuttavia io sono sempre di parere che si debba andare a rilento per questa strada, tanto più vedendo un certo movimento nell'aggio, e vedendo altresì quale era stato l'andamento della produzione agricola del paese durante il 1872.

Io ho fatto questa domanda con tanta maggior serenità d'animo, in quanto che i 40 milioni dovevano essere pagati in un trimestre in cui la Banca aveva l'incasso degli otto milioni di cui ho testè parlato, e doveva ricevere dai suoi azionisti venti milioni, se non erro, di versamenti, e perciò mi sembrava di essere fondato a credere che non ne sarebbero potute venire perturbazioni nel commercio. Diceva infatti tra me e me: venti milioni saranno dati dagli azionisti, otto sa-

ranno pagati dallo Stato stesso sopra la summentovata rendita ai tanti di gennaio. Restano dunque 12 milioni. Ora la riduzione in un trimestre di 12 milioni sopra una circolazione di 350 milioni che sta per sconti, per anticipazioni, e che non può essere impegnata per un tempo maggiore di un trimestre, non può dar luogo che ad un'aliquota di riduzione esigua, quasi quasi impercettibile.

Ma le cose sono andate affatto diversamente.

Io però, come ho detto più volte, sto rigorosamente nelle mie attribuzioni rispetto a tutti, e in ispecial modo riguardo agli stabilimenti di credito. Imperocchè io non posso prendere maggior responsabilità di quella che mi spetta. Non dico questo per sfiducia o per altro motivo. Ma evidentemente io non credo giovevole il mischiare troppo il ministro delle finanze in tutte queste questioni.

Il ministro delle finanze deve stare al suo posto, senza lasciarsi trascinare dalla buona volontà a consigliare delle disposizioni in un senso o nell'altro per ciò che riguarda gli istituti di credito. È questa una cosa troppo delicata che, a mio avviso, va lasciata assolutamente libera agli istituti di credito stessi.

Intanto avvenne il seguente fatto: dopo che io ho chiesto i 40 milioni le domande di sconti e di anticipazioni furono più vive che mai. La Banca, così almeno risulta dai suoi prospetti, ha continuato, durante il trimestre a concedere questi sconti, queste anticipazioni senza procedere a riduzioni. Si è quindi trovata verso il dicembre colla sua circolazione al *maximum*, e dovendo pure dare allo Stato i 40 milioni, sui quali io non potevo transigere, procedette alla riduzione degli sconti, e nacquero dei forti reclami. Io non ho mancato di prendere subito tutti i temperamenti che, senza far danno al Tesoro, potevano essere adottati. Anzi starei per dire che coi temperamenti adottati recai un vantaggio alla finanza, la quale in fine dei conti, coll'indugiare a prendere il danaro dalla Banca, risparmiava l'interesse del 3 per cento che vi va unito, ed io, se posso risparmiar qualche diecina di migliaia di lire, parmi di esercitare il mio ufficio, perchè vedo che anche i piccoli risparmi messi assieme formano alla fine dell'anno una bella somma.

Fra i provvedimenti da me adottati fu anzitutto quello di prendere sopra di me la responsabilità di aprire il pagamento delle cartelle del debito pubblico ai primi giorni di dicembre.

In questo mese (io ragionava) la liquidazione si farà con maggiore facilità se, invece di raccogliere nelle casse del Tesoro tutto ciò che spetta al pagamento della rendita pubblica, si cominciava a fare questo pagamento. Infatti il Tesoro doveva avere in cassa i fondi preparati pel 1° di gennaio. Quindi tutto ciò che ne veniva fuori prima di questa data, doveva essere di giovamento al credito, dandogli mezzi sufficienti di circolazione.

Ma debbo confessare alla Camera che questo mezzo non ha prodotto tutti i risultati che io me ne aspettava. Imperocchè non mancano coloro i quali fanno raccolta di cartelle dello Stato per mandare a riscuotere all'estero le cedole che vi sono annesse onde averne il pagamento in oro.

A questo riguardo mi è succeduto un fatto che potrebbe chiamarsi un curioso episodio. Mentre la Banca onde porre in serbo i 40 milioni da dare allo Stato aveva ordinata la riduzione degli sconti...

**SEISMIT-DODA.** E il dividendo degli azionisti?

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Scusate, ma a quel punto non aveva altro mezzo.

Alcune persone adunque vennero da me a nome di una piazza commerciale per lagnarsi della riduzione della circolazione. Io dissi loro: sulla vostra piazza la Banca faceva, supponiamo, uno sconto di un milione al giorno. Ora in due settimane (eravamo verso la metà di dicembre) sarebbero 15 milioni che la Banca vi sconterebbe. Io vi fo in questo frattempo il pagamento della rendita al portatore, e così riduco della metà ciò che vi occorre, poichè sono circa 15 milioni all'anno che paga nella vostra città la Tesoreria dello Stato. Vi anticipo sette milioni e mezzo col pagamento anticipato delle cartelle del debito pubblico. Supponete che la Banca vi abbia pure ridotto lo sconto a metà: vi darà altri 7 milioni e mezzo. Quindi fra pagamento delle cedole e sconto ridotto dalla Banca avete i 15 milioni. Mi pare che non avete da lagnarvi.

Risposta — I *coupons* non si pigliano senza le cartelle annesse.

Ho perfettamente capito, soggiunsi io; ciò significa che volete mandarle a Parigi. Mi pareva strano che si venisse a chiedere al ministro delle finanze il modo di agevolare l'invio delle cartelle del debito pubblico all'estero.

Ma adesso, prescindendo da queste cause, sebbene le stesse abbiano tutto il loro effetto in fenomeni di questa natura, io dirò non essere esatto che si sia voluto forzare la mano ad alcuno. Anzitutto io non capisco che cosa significhi *forzare la mano*. È bensì vero che il Consiglio della Banca, rispondendo ad una mia lettera relativa all'aumento degli sconti, ha manifestato l'opinione che il miglior rimedio sarebbe stato, a di lei avviso, un aumento della circolazione per proprio conto. (*Risa ironiche*)

Vuolsi infatti sapere, o signori, che taluni, e anche talune Camere di commercio competentissime, avevano suggerito come rimedio, piuttosto che la riduzione delle somme destinate agli sconti, un aumento sul saggio degli sconti stessi, e confesso che a me pareva essere questo un rimedio opportuno. Non so se sarebbe stato sufficiente; ma un rimedio opportuno io lo avrei creduto.

Quindi io aveva preventivamente scritto alla Banca che, quando essa avesse deliberato l'aumento dello

sconto, l'approvazione del ministro delle finanze, che occorre a termini del decreto sul corso forzoso, la ritenesse per concessa, quando però l'aumento del lucro andasse a beneficio del Tesoro, parendomi abbastanza ragionevole il porre questa condizione.

Ora, fu in seguito a questa lettera che la Banca disse: noi non crediamo l'aumento dello sconto sufficiente, a meno che il Tesoro non abbisogni dei 40 milioni; ciò che noi crediamo dovrebbe farsi sarebbe di allargare i limiti della circolazione per conto della Banca, ovvero di stabilire che il limite dei 350 milioni determinato per legge s'intendesse come media per tutto l'anno, e non come *maximum* da non potersi oltrepassare in modo assoluto.

Si voleva in sostanza un limite medio e non un limite assoluto.

**ASPRONI.** Si sa; avete resa la Banca padrona dello Stato.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Io risposi a questa lettera... Ma è meglio che la legga addirittura. Poichè veggio che l'onorevole Siccardi desidera conoscere anche le date, onde poter giudicare l'operato del Ministero, dirò che la lettera è del 23 dicembre. Essa è concepita nei seguenti termini:

« In risposta alla fattagli comunicazione, il sottoscritto ha il pregio di far conoscere al signor direttore generale della Banca che l'aumento dello sconto era stato proposto come un mezzo per diminuire la domanda di sconto e di anticipazioni, giusta quanto si fa in tutti i paesi in casi analoghi e giusta quanto era pure stato suggerito dalla Camera di commercio di Genova. Veduto però il contrario avviso del Consiglio superiore, e non avendo il Governo facoltà dalla legge di variare lo sconto, ma soltanto di approvare le variazioni che fossero proposte, non può che lasciare alla responsabilità della Banca il da farsi su questo argomento.

« Il sottoscritto non crede poi di poter entrare nemmeno in discussione sul merito della proposta fatta per un aumento di circolazione della Banca. È convincimento dello scrivente e del Governo non solo, ma si osai dire anche del Parlamento (*Voci. Bene!*) (Io non so se abbia sbagliato), che non si può neppure pensare ad aggravare il corso forzoso coll'aumento della circolazione inconvertibile altrimenti che a puro ed esclusivo beneficio dello Stato. »

Come si vede, io ho fatta una dichiarazione assoluta senza neppur mettere quella parola *per momento* di cui mi pare facesse uso l'onorevole Siccardi. Credo quindi di aver risposto categoricamente anche alla sua terza domanda.

Del resto, preoccupandomi sempre delle condizioni del commercio, e considerato anche che era nella convenienza del Tesoro di prendere danaro dalla Banca il più tardi possibile, onde allontanare sempre più la decorrenza degli interessi, io ho potuto al 10 di gennaio limitarmi a prendere dieci milioni anzichè trenta,

Altri dieci furono presi il 20 gennaio, e, durando le cose come stanno oggi, altri dieci milioni dovrebbero essere presi al principio di febbraio. Ma dichiaro sin d'ora che, se la condizione delle cose lo permettesse, io non avrei difficoltà di protrarre questo termine. Anzi lo protrarrei molto volentieri. Su questo punto però non posso prendere impegni, perchè naturalmente dovrò regolarmi secondo il bisogno della mia cassa.

L'onorevole Siccardi sollevò un'altra questione. Ei vuol sapere cosa si debba fare, con quali mezzi si possa impedire questa riduzione degli sconti.

Io capisco perfettamente che è un provvedimento un po' brutale quello della riduzione degli sconti, propriamente detti, per ciascuna piazza. Confesso che preferirei l'aumento dello sconto, sebbene agisca in una maniera un poco analoga, avendo anch'esso per effetto di ridurre le operazioni di sconto e di anticipazioni. Evidentemente vi sono parecchie operazioni le quali non si fanno più quando lo sconto si vada elevando.

Avrete visto, o signori, che vari giornali hanno continuato ad attribuire a me (mi si attribuiscono tante cose che mi meraviglio più di nulla) il proposito dell'aumento della circolazione per conto della Banca.

Le parole che ho testè dette dimostrano quale sia il mio modo di vedere. Onde però togliere viemmeglio ogni illusione, mi permetterò di aggiungere alcune osservazioni generali.

Quando noi esaminiamo, o signori, quello che succede in tutti i paesi, vediamo che di tratto in tratto di queste crisi, di questi *overtrade*, come dicono gli Inglesi, se ne manifestano in tutti i luoghi, ove è un certo movimento commerciale ed industriale. Non se ne manifestano nei paesi morti ad ogni commercio, ad ogni industria, dove, essendo nulla, nulla mai avviene.

Ove esiste attività commerciale, è naturale che allora si esagerino le intraprese, se ne avvino troppe e che succedano dei momenti d'ingorgo. Un movimento ascensionale non si fa mai nelle cose umane per linea matematicamente retta, ma in una linea curva, serpeggiante, il cui asse, come dicono i matematici, va salendo, ma che presenta da un giorno all'altro dei relativi periodi d'aumento o di diminuzione.

Non bisogna dunque meravigliarsi; anzi, quando si vogliano considerare le cose nel loro complesso, oserei dire che vi è da rallegrarci nel vedere anche nel nostro paese queste manifestazioni di vita, che è la vita di tutti i paesi commerciali. Quando un giovane corre, qualche volta dà del naso in terra: ciò che non succede a chi è immobile.

Non nego però, o signori, che queste cose avvengono più facilmente quando, in mezzo all'attività seria, ai tentativi seri di maggior produzione, di maggior commercio, s'insinua quella disgraziata speculazione, il giuoco di Borsa, ecc., che con ragione stigmatizzava

l'onorevole Siccardi ed alle cui parole credo che ci associamo tutti.

Se avete presente quello che dissi, o signori, nella mia esposizione finanziaria del 1871, rammenterete che non ho aspettato adesso a prevedere che qualche cosa di simile a ciò che ora accade si sarebbe verificato tosto o tardi; si doveva diffidare quando si sono veduti degli istituti stabiliti su fondamenti non ben sodi. Ad ogni modo, andando avanti, ciò che non è sodo cascherà. Ciò che invece è sodo si consoliderà, diventerà robusto ed eserciterà i suoi benefici effetti per lo sviluppo del paese.

A parte questa considerazione generale, ora che si vede fra noi uno sviluppo d'attività industriale e commerciale, non bisogna fare le meraviglie se ci succederà quello che succede in Inghilterra, negli Stati Uniti, in tutti i paesi che sono attivi.

Ma in questo momento sonvi altre cause che ci spiegano in un modo, pur troppo, molto più semplice quello che è avvenuto.

È indubitato che l'anno 1872 fu per le nostre produzioni agricole uno dei più infelici. Se si paragona la quantità delle produzioni agricole del 1872, e forse anche il loro valore, con quelle del 1871, si vedrà che il 1872 sta al disotto del 1871 di parecchie centinaia di milioni. Io non vorrei precisare quante; ma al sentire ciò che è avvenuto ai grani di qua, ai vini di là, senza parlare delle inondazioni e di altri disastri d'ogni natura, dobbiamo pur concludere che il 1872 è stato un anno poco propizio.

Ora quali sono, signori, le conseguenze di un fatto di questa natura? Supponiamo pure che non ci fosse il corso forzoso. Ebbene, che avverrebbe in una condizione di cose economica come questa?

I fatti da me citati hanno per conseguenza: 1° che noi dobbiamo cercare molto maggior copia di merci all'estero; 2° che ne abbiamo meno da mandar fuori.

Si aggiunge poi un terzo fatto molto importante, ed è che vi ha una nazione a noi vicina, la quale soleva trarre dall'Italia un prodotto importantissimo, pagandone l'ammontare in anticipazione, e che ora (e l'onorevole Siccardi potrebbe parlare in proposito con più competenza di me) si limita, se io sono bene informato, a ritirare ogni quindicina ciò che occorre per la fabbricazione. Mi si dice anche che, invece di dare le anticipazioni, paga con cambiali a scadenza di tre mesi.

Tutti questi fatti messi insieme, o signori, hanno dovuto, per quel che riguarda il caso nostro, avere per prima conseguenza l'aumento dell'aggio, perchè ci dovette essere un maggior numero di domande d'oro, o, ciò che fa lo stesso, di tratte sull'estero. Ora, ripeto, se il corso forzoso non ci fosse, cosa sarebbe avvenuto in una condizione di cose come questa?

(La seduta è sospesa per alcuni minuti, stante il rumore cagionato dalla caduta della grandine e di un acquazzone sull'invetriata dell'Aula.)

**PRESIDENTE.** Continui pure, onorevole ministro.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Io diceva, signori, in una condizione di cose come quella a cui accennai, se il corso forzoso non ci fosse, che cosa avrebbe?

Siccome i bisogni di invio d'oro, di pagamenti di tratte all'estero, vi sarebbero nè più nè meno di quello che vi sieno oggi, avverrebbe il fenomeno solito, cioè che si avrebbe concorso di biglietti al cambio onde ottenere oro e tratte all'estero. Ecco come si manifesterebbe il fenomeno, se noi non ci trovassimo (come sventuratamente ci troviamo) nella condizione del corso forzoso.

Allora cosa fanno negli altri paesi gli stabilimenti di credito per difendersi? Elevano lo sconto perchè si emetta minor numero di biglietti, e fanno sacrifici onde procurarsi riserva metallica per il loro cambio.

Ora noi che ci troviamo in questa condizione economica in genere, ma che abbiamo il corso forzoso, che cosa vediamo, o signori? Noi vediamo concorso agli stabilimenti di credito per avere biglietti, onde con questi biglietti comprare tratte all'estero; vediamo quindi ricerca di queste tratte all'estero, e per conseguenza aumento dell'aggio.

Ma, o signori, sarebbe egli rimedio a questa situazione l'allargamento della circolazione cartacea?

Vedendo che si manifesta una maggior domanda di sconto e di anticipazione, ed osservando da taluni che gli stabilimenti di credito non possono farvi fronte o perchè sono esauriti i mezzi di cui dispone lo stabilimento che ha carta inconvertibile, o perchè gli altri stabilimenti sono alla loro volta trattenuti dall'obbligo del cambio della loro carta contro la carta inconvertibile; il volgo (con questa parola non voglio certamente chiamare volgare chi la pensa a questa maniera), insomma chi non considera altro, dice: ma lasciate aumentare la circolazione cartacea, e si accusa il ministro delle finanze di mal provvedere agli interessi del paese se non provvede a quest'aumento. Pare infatti che, quando si trovasse maggior facilità di sconto, il rimedio alla situazione sarebbe trovato.

Ma noi abbiamo per una parte pochi prodotti mandati all'estero, pochi mandabili, taluni mandabili e attualmente non ricercati, poche tratte all'estero e abbiamo per altra parte maggiori domande fatte all'estero e maggiori bisogni di coteste tratte: credete voi che a ciò si possa rimediare coll'aumentare la carta?

L'aumento della carta, in una condizione di questa natura, non avrebbe evidentemente altro effetto che quello di fare rincarire di altrettanto queste tratte, cioè di fare crescere l'aggio. Questo non sarebbe adunque, a mio avviso, un rimedio alla situazione.

C'è di più. Io credo che si deve fare tutto il possibile per giovare al commercio ed all'industria, e non sono certo io quello il quale non sia perfettamente penetrato da questo concetto. Ma dall'altra parte non bisogna perdere di vista che l'aumento dell'aggio nuoce

non solo al commercio ed all'industria, ma a tutte le classi della società. Sembrami quindi che in cose di natura tanto delicata non sia equo e possibile sacrificare di troppo gli interessi degli uni per vantaggiare gli interessi degli altri.

Nell'attuale condizione di cose credo adunque mio obbligo di andare a rilente nell'aumentare la circolazione cartacea. Non parlo per conto di stabilimenti, perchè su ciò sono stato assolutamente esplicito e mi auguro che venga presto in discussione il progetto di legge da me presentato relativamente alla circolazione abusiva, perchè è necessario che su questo punto il Parlamento prenda una deliberazione.

Ma, ripeto, io non mi indurrò sicuramente a proporre od a tollerare un aumento di circolazione per conto di privati. Anzi credo di dover andare a rilente a valermi della facoltà concessami di aumentare la circolazione a beneficio dello Stato, in quanto ciò sia compatibile colle necessità del Tesoro.

Non ho altro da aggiungere, e mi auguro di avere soddisfatto l'onorevole Siccardi.

*Voci.* E la quinta domanda?

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Che cosa è la quinta domanda?

**SICCARDI.** Io non so se l'onorevole ministro abbia forse dimenticato alcuna delle interrogazioni che gli ho fatte.

A me premeva soprattutto una cosa, che mi pare di aver dichiarata, cioè che si pensi seriamente all'avvenire. Per me il pericolo che un istituto come la Banca Nazionale possa da un momento all'altro, o con diminuzioni di sconti o con qualche altro mezzo, perturbare il paese, quando quest'istituto lo voglia, per me è un pericolo tale che mi pare che il Governo debba pensarvi e provvedere.

Io quindi conchiudeva: o il Governo ha dei mezzi per impedire queste crisi che la Banca può far sorgere da un momento all'altro, e allora li metta in esecuzione; o non ha questi mezzi, e allora mi pare che sia logica conseguenza che il Governo venga a proporre al Parlamento qualche cosa con cui possa provvedere per l'avvenire.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Io confesso che sopra questo punto non solo non posso dir nulla, ma non mi soccorre nemmeno alla memoria l'esempio di alcun Governo che abbia potuto provvedere.

Nei paesi dove le crisi commerciali avvengono con maggior frequenza e sopra una scala più grande che presso noi, io vedo che in generale non si fa che aumentare il saggio dello sconto. Questo è il solo mezzo che si adotta, e lo si trova sufficiente, perchè frena le operazioni. Credo che non ve ne esista altre, e nessun Governo può prendere la responsabilità di impedire le crisi commerciali, perchè queste sono nella natura delle cose.

Evidentemente lo sconto è in certo modo una merce

come un'altra. Uno stabilimento di credito lo offre nei limiti dei mezzi di cui dispone. Quando la domanda supera questi mezzi, io non vedo che vi sia altro espediente che l'elevazione del prezzo della merce ed il rifiuto della merce stessa, quando assolutamente non ce ne sia più.

Per conseguenza per parte mia non sono in grado di rispondere soddisfattamente alla domanda dell'onorevole Siccardi. In tutti i casi io rivolgo a lui stesso la domanda di indicare i mezzi con cui un Governo possa rimediare a simili contingenze.

**SEISMIT DOBA.** È l'articolo 11 della legge che ha posto il corso forzoso. *(Interruzione del deputato Asproni)*

**PRESIDENTE.** Onorevole Asproni, legga il suo giornale ma non interrompa. *(Si ride)*

**ASPRONI.** Se l'onorevole signor presidente mi vuol dare la parola, mi spiegherò più chiaro.

**PRESIDENTE.** Non lo posso permettere, ella lo sa.

**ASPRONI.** La Banca, ripeto, oggi è lo Stato e dispone del Governo.

**PRESIDENTE.** Anzitutto non interrompa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Siccardi.

**SICCARDI.** Se non fossimo nei limiti di una semplice interrogazione, mi pare che si potrebbe rispondere all'onorevole ministro delle finanze, coll'indicare alcuni mezzi che potrebbero adoperarsi per raggiungere lo scopo che mi pare sia nel desiderio di tutti. Ma i limiti di una interrogazione mi impongono di non entrare per ora nella materia; e d'altra parte l'onorevole presidente forse me lo impedirebbe. Mi basta solamente di far notare che la Banca Nazionale si trova in Italia in condizioni affatto eccezionali che non si riscontrano negli altri paesi; e che, essendo stati alla medesima accordati molti privilegi, abbia pure il Governo il diritto di poter tutelare qualche volta gli interessi dei cittadini. Ad ogni modo non potendo ora promuovere una discussione al riguardo, mi riservo quando verrà in discussione il progetto di legge accennato dall'onorevole ministro delle finanze, perchè là mi pare sia proprio il luogo di poter suggerire qualche cosa in proposito.

Laonde io pregherei la Commissione incaricata di studiare quel progetto, a voler sollecitare il più presto possibile la relazione del medesimo alla Camera.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Quale progetto di legge?

**SICCARDI.** Il progetto di legge sulla circolazione abusiva dei biglietti.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Va bene.

**PRESIDENTE.** Poichè vi sono parecchie interrogazioni ed interpellanze che debbono avere luogo domani, annunzio all'onorevole ministro delle finanze che ve ne è un'altra del deputato Zuccaro del tenore seguente:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze intorno all'andamento della riscossione delle imposte ed arretrati in Sicilia. »

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Mi pare che siano già quat-

tro le domande per interpellare sulla riscossione degli arretrati; vuol dire che con questa saranno cinque. Se l'onorevole Zuccaro vuol scegliere la seduta di domani, io sono pronto a rispondergli.

**ZUCCARO.** Sta bene.

**PRESIDENTE.** Avrà dunque luogo domani dopo le altre interpellanze e interrogazioni, già all'ordine del giorno.

#### DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SUL PAGAMENTO IN CEDOLE DELLE IMPOSTE DIRETTE.

*(V. Stampato n° 171)*

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge pel pagamento delle imposte dirette mediante cedole del debito pubblico consolidato.

Do lettura del progetto di legge:

« *Articolo unico.* Le cedole semestrali delle cartelle dei debiti pubblici dello Stato consolidati 5 e 3 per cento sono ricevute in pagamento delle imposte dirette dovute allo Stato in qualunque periodo del semestre che precede la loro scadenza. »

La discussione generale è aperta.

Se niuno domanda la parola si passa alla votazione dell'articolo.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Domando la parola.

Fra le raccomandazioni che fa la Giunta, ve ne è una che fu espressa anche nel Comitato la quale si riferisce alle cartelle depositate presso la Cassa dei depositi e prestiti, cioè si vorrebbe che anche per queste si potesse fare il distacco della cedola onde servirsene in pagamento dell'imposta. Ora io debbo osservare, perchè non vorrei che il mio silenzio fosse interpretato come assenso, che, da quanto mi riferisce l'amministrazione, non si può toccare ai depositi, perchè depositi volontari di titoli, non si ammettono, e, quanto ai depositi obbligatori, cioè vincolati per cauzioni od altro, le cedole dei titoli depositati non si possono toccare, nè pagare prima della scadenza.

Infatti, se ci pensa un momento, l'onorevole Commissione si persuaderà che deve essere così, perchè, per le leggi attualmente esistenti, questo deposito fatto alla cassa ha come per effetto di rendere nominativa la cartella al portatore. Quegli a cui guarentigia è depositato questo titolo, sa che non vi ha taglio se non se alla fine del semestre; ora è cosa ovvia, che non si potrebbe modificare questa condizione di cose se non per legge, nè credo che potrebbe avere luogo effetto retroattivo.

Queste considerazioni ho dovuto fare e spero che la Commissione le apprezzerà e riconoscerà la difficoltà che vi sarebbe ad adottare una misura di questa specie.

**MORPURGO, relatore.** La Commissione, come disse l'onorevole ministro, ha tenuto conto nel suo rapporto di questa raccomandazione, presentata nel Comitato

privato; essa però non si nascose la difficoltà che venne testè esponendo l'onorevole ministro, ma crede che non sia un'obbiezione perentoria ed insuperabile. Crede si possa fare una distinzione fra i titoli che sono depositati alla Cassa dei depositi e prestiti. La Commissione sa benissimo che alcuni di questi titoli, anche per le cedole d'interesse, sono vincolati alla persona per la quale il deposito fu fatto, ma crede che un certo numero di questi titoli non sopporta vincoli rispetto agli interessi; tali, a cagion d'esempio, dovrebbero essere molti depositi fatti per cauzione, e per tali depositi non dovrebbe essere necessario di constatare la esistenza della persona da cui furono fatti, nel momento in cui scade la cedola d'interesse. I titoli di debito appartenenti a minori e a corpi tutelati non dovrebbero, per esempio, aver bisogno che le cedole fossero vincolate.

La Commissione crede quindi possibile un provvedimento il quale liberi anche prima della scadenza la cedola d'interesse, e lo crede tanto più, inquantochè un semestre d'interesse, a confronto della somma principale per cui la cartella viene vincolata, è troppo poca cosa.

In ogni modo, la Commissione non ha voluto nemmeno dare alla sua raccomandazione la forma solenne di una proposta; essa rimette questa raccomandazione all'onorevole ministro perchè veda se si può provvedere.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Non si può.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti l'articolo testè letto.

(È approvato.)

Domani, in principio della seduta, si procederà alla votazione a squittinio segreto di questo progetto di legge nonchè di altri che già furono approvati per alzata e seduta.

Avverto pure la Camera che, per disposizione di legge, essa deve nominare tre commissari per l'amministrazione della Cassa militare; due commissari per la Cassa di depositi e prestiti, e due parimente per la sorveglianza dell'amministrazione del Fondo del culto. Proporrei quindi che domani, contemporaneamente alle diverse votazioni a squittinio segreto sui disegni di legge approvati per alzata e seduta, piacesse alla Camera di procedere alla nomina di questi diversi commissari.

Se non vi sono opposizioni, si procederà domani a queste diverse votazioni.

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1873.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici dell'anno 1873. La discussione è rimasta sospesa al titolo delle strade ferrate, spesa straordinaria.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

**MINGHETTI.** Io aveva deposta, alcuni giorni or sono, sul banco della Presidenza, una domanda d'interrogazione al ministro dei lavori pubblici, sulle intenzioni del Governo intorno alla rete ferroviaria nel Veneto. Io temeva che, non essendoci nel bilancio un capitolo posto precisamente sotto questa denominazione, potesse parere che le mie osservazioni non avessero qui luogo opportuno. Ma l'onorevolissimo nostro presidente mi rassicurò e mi fece riflettere che le mie parole troverebbero sede conveniente innanzi al capitolo 174, ed in ciò poscia mi ha confermato altresì il modo onde la discussione ha avuto luogo finora sul bilancio dei lavori pubblici.

La mia interrogazione pertanto era questa: quali sono le intenzioni del Governo circa la rete ferroviaria nel Veneto?

Allorquando la Venezia è venuta felicemente a far parte del regno italiano nel 1866, noi vi abbiamo trovato una linea ferroviaria già costruita, quella cioè che dai confini dell'impero austriaco va fino alla Lombardia. Da quell'epoca in poi il regno d'Italia ha speso per costruzione di nuove ferrovie e per guarentigia delle linee già costruite, oltre 500 milioni. Ma di questi 500 milioni non un centesimo è stato speso per le provincie venete. Dico che in queste provincie nè si è costruito un chilometro di ferrovia nuova, nè il Governo ha sborsato alcuna somma per garanzia di quelle esistenti.

Ora, forse che la condizione delle provincie venete è tale che non vi sia nulla da fare? Forse la rete ferroviaria vi è così distesa e ramificata ovunque che in questi sei anni e in mezzo a tante e così gravi spese fatte dall'erario per le ferrovie, sia giustificato il non aver fatto nulla per le provincie venete? Tutt'altro!

La condizione di quel paese è anzi in questa parte deplorabile: e poche cifre basteranno a dimostrarlo: lascerò ai nostri onorevoli colleghi di trarne essi le conseguenze.

Il Veneto ha in tutto 437 chilometri di ferrovie in esercizio, nessuna in costruzione. Ne avrà altri settanta circa, quando sarà effettuato il passaggio della Pontebba. E qui mi piace di riflettere che il passaggio della Pontebba non fu tanto decretato nell'interesse delle provincie venete, quanto nell'interesse della nazione; è una linea alpina ed internazionale.

Ora, da una tabella governativa pubblicata sul finire dello scorso anno risultano alcune cifre e confronti assai singolari.

Se si guarda a tutto il regno, la media delle ferrovie in esercizio è di 22 metri e 1/4 per chilometro quadrato; nella Venezia è di soli 16. La media per mille abitanti in tutto il regno è di 261 metri, per la Venezia è di 168.

Non fo confronti colle ferrovie in costruzione, perchè, come dissi, non ve ne ha alcuna, ma, aggiun-  
gen-

dovi anche le ferrovie decretate e per conseguenza per le provincie venete il passaggio della Pontebba, la media risulta di metri 28 1/2 per chilometro quadrato in tutto il regno; nella Venezia di 19: risulta per regno di 353 metri per mille abitanti, nella Venezia appena di 195.

In ragione di superficie le provincie venete sono dunque al disotto di tutte le parti continentali d'Italia; non vi ha che le due isole di Sicilia e di Sardegna, le quali, in ragione di superficie, hanno minore estensione di ferrovie e, in ragione poi di popolazione, le provincie venete sono al disotto di tutte le contrade continentali, e anche delle isole; eppure qui dianzi si conveniva che quelle isole ne erano tuttavia molto sprovviste.

La sproporzione, o signori, sarebbe anche più grave d'assai, se noi facessimo un confronto fra le estensioni delle linee ferroviarie e i versamenti d'imposte dirette ed indirette quali furono pubblicati l'anno scorso dall'onorevole ministro delle finanze.

Vi ha dunque in questo stato di cose una grave sproporzione, e mi sia pur lecito usare questa parola colla quale non intendo offendere alcun'altra provincia, vi ha un'ingiustizia verso le provincie venete. E ancora mi piace notare che nessun sussidio fu dato mai per alcuna strada comunale nel Veneto.

Si dirà che quella che oggi suol chiamarsi viabilità, nella Venezia sia quasi perfetta, ed io ne convengo: ma questo sistema di strade ordinarie così belle e buone e abbondevoli non è dessa una ragione di più perchè si pensi finalmente a dotare queste provincie delle ferrovie che lor sono necessarie?

Io ho udito dire nella discussione generale, che conveniva aprire ferrovie anche laddove il paese è poco coltivato e dà scarso prodotto, perchè questo era il modo di suscitare la operosità e la prosperità. Ed io non dissento da ciò, quando lo si possa fare, cioè nei limiti delle forze dell'erario. Ma che diremo ora di quei paesi dove l'agricoltura, l'industria, il commercio fioriscono, dove la produzione è tale da dare sufficiente moto e vita alle ferrovie richieste, dove esse non graveranno di alcun onere lo Stato o di un onere ben lieve?

Ed io non dico a caso che non vi sarà onere per lo Stato, o sarà minimo, perchè so positivamente che furono posti dinanzi al ministro dei lavori pubblici, molti e seri progetti di tal genere. In taluni di questi progetti sono richieste linee ferroviarie da società e da consorzi di provincie e di comuni senza che lo Stato debba dare sussidio alcuno, nè alcuna garanzia. In altri si chiede allo Stato un sacrificio, che ben può dirsi minimo, cioè poco più di quella somma che economizzerebbe, pel passaggio di talune strade classificate ora nazionali e che diventerebbero provinciali. Ve ne sono altri finalmente nei quali si richiede al Governo un sussidio od una garanzia, ma certamente in

proporzioni notevolmente inferiori a quelle che si sono adottate pel resto d'Italia.

Io non verrò a parlare di questi vari progetti. Mi sono anzi proposto di non entrare in questioni tecniche; e ciò per molte ragioni, ed anche perchè non vorrei parere di parlare piuttosto per una o per un'altra località. Io credo solo in questa parte di fare una raccomandazione al Governo, se già egli non ha percorso ad essa, cioè che egli deve avere dinanzi agli occhi un piano netto e generale della rete ferroviaria del Veneto. Egli deve sindacare quali sono le linee che importa veramente all'Italia che siano fatte, quali sono quelle le quali danno soddisfazione ad interessi locali, senza impedire le vie più importanti che direi, non solo nazionali, ma internazionali.

Ripeto che non voglio io giudicarne, solo insisto perchè il Governo si ponga dinanzi alla mente un'idea chiara e netta di ciò che debba essere normalmente la rete ferroviaria della Venezia.

Dopo ciò non veggo ragione perchè egli indugi a concedere quelle linee che è in sua facoltà accordare, mentre non portano onere alcuno all'erario, e perchè non si affretti a presentare al Parlamento quelle altre per le quali la sua sanzione fosse necessaria.

Insomma, la mia interrogazione si riassume in questo: riconosce il Governo la necessità e l'urgenza di dotare anche le provincie venete di una rete ferroviaria proporzionata ai bisogni di quel paese? Se lo riconosce, è pronto a mettersi all'opera? È pronto a rompere gli indugi, ad operare nei limiti del suo potere, o presentare le sue proposte al Parlamento, secondo che l'una o l'altra cosa sarà richiesta?

Questa è l'interrogazione che io faccio al signor ministro dei lavori pubblici, e lo prego di volere esprimermi le sue intenzioni.

Io sono lieto di vedere qui l'onorevole ministro delle finanze, perchè posso chiamarlo in testimonio della facilità e della puntualità colla quale in quelle provincie si pagano le imposte.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Sono le provincie modello. **MINGHETTI.** E mi sia lecito aggiungere, che la prontezza loro nei sacrifici non ha riscontro che nella modestia delle loro esigenze.

Questo, lungi dall'essere un argomento di trascuranza o di oblio, dev'essere al contrario un titolo di benemeranza, deve essere sprone al Governo, perchè solleciti di compiere la rete ferroviaria del Veneto, e dia finalmente soddisfazione agli interessi di quelle provincie, con che oso dire che egli farà l'interesse vero di tutta l'Italia. (*Bravo!*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lovito ha da parlare su questa questione?

**LOVITO.** Sì: è precisamente sull'argomento sollevato dall'onorevole Minghetti che io vorrei fare una brevissima osservazione alla Camera ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Non è per oppormi alle considerazioni testè svolte dall'onorevole Minghetti; ma piuttosto perchè l'onorevole ministro, il quale, secondo il suggerimento dell'onorevole Minghetti, dovrebbe presentare alla Camera i progetti di legge relativi alle strade ferrate d'interesse locale, distinguendoli da quelle delle altre strade che sono d'interesse nazionale, voglia interrogare, intorno al completamento della rete ferroviaria del regno, quella Commissione di cui egli era presidente prima che assumesse il Ministero dei lavori pubblici. E la ragione è semplicissima, perchè, qualora si venga di volta in volta ed a spizzico ad eccitare la presentazione di un progetto di legge relativo ad una piuttosto che ad un'altra ferrovia, il Parlamento non ha, come in un quadro dinanzi a sè, tutto lo stato ferroviario del regno, per decidere con cognizione di causa quali sono le ferrovie che interessano generalmente lo Stato, e quali sono quelle che possano parzialmente interessare talune regioni soltanto.

E trattandosi di gravare più o meno, ma sempre in una misura qualunque, il bilancio dello Stato, potremmo essere più equi nella distribuzione di sussidi quando avremo sott'occhio tutte le linee che ne sono meritevoli.

Del resto, poichè ho la parola, dirò all'onorevole Minghetti, il quale citava taluni documenti pubblicati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che io riconosco che la Venezia tiene, tra i vari compartimenti del regno, un posto che sarebbe il duodecimo in punto di strade ferrate e che dopo di essa non vi sarebbe che la Sicilia, la Basilicata e la Sardegna. Ed è perfettamente vero che la Venezia ha 21 metri per ogni chilometro quadrato e 21 metri ancora di strada ferrata per ogni 100 abitanti. Ma nello stesso documento di cui l'onorevole Minghetti ha voluto fare citazione alla Camera, è riportato ancora un altro quadro sotto il titolo di *Fiumi e canali navigabili*, ed io lo dico qui unicamente per completare le osservazioni dell'onorevole Minghetti, non per oppormi all'assunto suo, vale a dire che, quando si viene a parlare di fiumi e canali navigabili, l'onorevole Minghetti ha dimenticato come la Venezia...

**CAVALLETTO.** Domando la parola su questo argomento.

**LOVITO.** Perdoni, non intendo suscitare alcuna questione, intendo solo di completare le osservazioni che dall'onorevole Minghetti sono state fatte unicamente a comodo dell'assunto suo.

Io dunque diceva che la Venezia tiene il primo posto in fatto di fiumi e canali navigabili la cui lunghezza è di chilometri 1642 46; la Lombardia viene dopo e ne ha 786 370; poi segue l'Emilia, Roma, la Toscana, il Piemonte e la Campania, e qui si finisce.

Con ciò io ho bisogno di fare una dichiarazione alla Camera, ed è quella che io non intendo punto pregiudicare l'assunto dell'onorevole Minghetti, intendo so-

lamente completare ciò che ha detto. E l'ho inteso inoltre indirizzare un eccitamento al ministro dei lavori pubblici, acciò voglia convocare quanto prima quella Commissione della quale egli era presidente ed in un progetto di legge complessivo venga a proporre tutte quelle strade ferrate, le quali abbiano il doppio carattere d'interesse generale e d'interesse particolare, per essere pienamente illuminati su ciò che saremo per fare.

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

**CAVALLETTO.** Io ho domandato la parola per soggiungere poche osservazioni a quelle esposte dall'onorevole Lovito.

Io spero che l'onorevole Lovito non abbia fatto le sue osservazioni per eccitare qui gare e rivalità tra provincie.

**LOVITO.** No, mi sono spiegato molto chiaro. Domando la parola.

**CAVALLETTO.** Qui non ci sono che provincie italiane, interessi puramente italiani. Io non so distinguere i Veneti dai Napoletani, e dai Lombardi, io qui non vedo che Italiani. Ma sull'argomento di cui si tratta io devo fare osservare alla Camera che vi sono strade ferrate da eseguirsi nel Veneto, le quali, senza attendere il compito finale della Commissione, che deve occuparsi dello studio e della proposta pel perfezionamento della rete ferroviaria italiana, possono fin d'ora essere concesse perchè sono di evidente utilità e convenienza, perchè non porteranno aggravio all'erario nazionale, od aggravio minimo, e le quali risulteranno poi a vantaggio dello stesso erario, inquantochè essendo bracci o diramazioni secondarie che affluiscono alla ferrovia principale, renderanno il reddito di questa molto più proficuo. Vi sono le vallate dell'Agno, del Chiampo, dell'Astico, del Brenta e del Piave, le quali possono benissimo essere allacciate con ferrovie secondarie alla grande arteria lombardo-veneta, ed aumentare di molto i profitti di essa, portando minimi sacrifici all'erario nazionale, ed anzi molti vantaggi; perchè essendo quelle vallate popolate, feraci ed industrie, potranno vieppiù prosperando, dare maggior reddito allo Stato impinguando le imposte che vi percepisce. Le ferrovie gioveranno ad efficacemente e prontamente sviluppare la ricchezza di quelle vallate, le quali, se dovessero restare prive di facili e pronte comunicazioni, colla ferrovia arteriale, sarebbero fra non molto sorpassate dai paesi dove ora l'industria è incipiente e che godono il beneficio delle ferrovie, e non tarderebbero senza loro colpa a restare in arretrato.

Debbo poi osservare all'onorevole Lovito che, se lo Stato fa nelle provincie venete molte spese per i lavori fluviali, lo fa con grandissimo vantaggio dell'erario nazionale, e non ad esclusivo vantaggio di quelle provincie. Egli deve sapere che in quelle provincie il censimento dei terreni è alto perchè non fu depurato dalle

imposte idrauliche fluviali; egli deve osservare che, quantunque quelle provincie presentemente non paghino un'imposta speciale di contributo sulle opere idrauliche di prima e seconda categoria, e lo Stato per centesime e per vi spenda annualmente grandi somme, ne ritrae anche grande profitto perchè il reddito delle imposte vi è relativamente ad altre provincie, assai maggiore, e affermo che, se tutte le provincie italiane dessero redditi utili consimili a quelli della Venezia e di Mantova, di deficit nel bilancio italiano non si parlerebbe più.

Mi basta citare la provincia di Mantova, dove tutto calcolato, fra ogni titolo di entrata ed uscita nei redditi e nelle spese governative, quella provincia dà all'erario nazionale ben otto milioni di lire nette all'anno. Forse qualche altra provincia darà pari o non molto inferiore reddito netto alle finanze dello Stato, ma in generale non è così di tutte le provincie del regno, ed è da tenere buon conto di quelle che sono tanto profittevoli.

Io quindi raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici di facilitare le concessioni e di favorire la esecuzione delle ferrovie nel Veneto.

Io non domando già di largheggiare nei sussidi, nè di favorire certe imprese straniere che vengono fra noi a sfruttare gli interessi italiani, io raccomando al ministro di favorire l'attuazione delle imprese ferroviarie domandate dalle provincie e dalle comunità interessate, e, senza aggravare troppo l'erario nazionale, gli raccomando, ripeto, di facilitare le concessioni e d'incoraggiare la sollecita costruzione di quelle strade ferrate.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Lovito.

**LOVITO.** Forse la distanza che intercede tra il mio posto e quello dell'onorevole Cavalletto ha impedito che egli ascoltasse le mie parole, che credo siano state abbastanza chiare e che non supponeva mi obbligassero ad una replica all'onorevole Cavalletto.

Io ho dichiarato ed in principio ed in fine delle brevi osservazioni mie che non intendeva per nulla contrastare l'eccitamento che faceva l'onorevole Minghetti al ministro dei lavori pubblici per la rete ferroviaria veneta; io non intendeva venire qui a stabilire dei confronti nei quali si è lasciato trascinare l'onorevole Cavalletto e nei quali io mi permetto di non discendere, se non citando solo una cosa che ho presente alla memoria, perchè il giorno in cui si dovesse fare una discussione, dalla quale assolutamente rifuggo, allora bisognerebbe metterla all'ordine del giorno, stabilire una tornata apposita, poichè non si potrebbe venire qui a fare, con improvviso conteggio, una liquidazione tra provincia e provincia.

L'onorevole Cavalletto ha perfettamente ragione quando dice che le opere idrauliche si fanno con grande vantaggio dello Stato. E come no? Le opere idrauliche non si farebbero con grande vantaggio dello

Stato anche altrove, onorevole Cavalletto? Non sono soggette a tributi le proprietà che distruggono i nostri fiumi disarginati?

Del resto il solo esempio che io intendeva citare e che, ripeto, in questo momento mi viene alla memoria, è quello della mia provincia, la quale non è stata la meno larga in materia di proventi a favore dell'erario nazionale. La mia sola provincia, la Basilicata, e non è la più ricca, noti l'onorevole Cavalletto, ha dato allo Stato, per vendita di beni demaniali, sette milioni, ed ultimamente ne ha dati altri sei per vendita del bosco Monticchio, oltre due altri boschi Gallipoli e Cognata, che sono stati dichiarati di proprietà demaniale ed inalienabili.

Ma dobbiamo noi fare questi confronti fra provincia e provincia, onorevole Cavalletto? (*Mormorio a destra*)

Non tema la Camera, io non mi lascerò trascinare a questi confronti...

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

*Voci.* No! no!

**LOVITO...** le mie osservazioni si sono limitate a due cose, a completare i dati recati dall'onorevole Minghetti, ed a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di convocare quella Commissione (*No! no!*) di cui fa parte anche l'onorevole Cavalletto, e la quale ha precisamente il compito di studiare tutte le linee ferroviarie, di interesse generale, e di interesse secondario, acciocchè con una proposta complessiva il Parlamento abbia sott'occhio i provvedimenti dell'uno e dell'altro genere su cui esso dovrà portare il suo voto.

Tutto il resto a cui ha voluto accennare l'onorevole Cavalletto, non mi riguarda, perchè ho bisogno di ripetere ancora una volta, che non ho inteso altro che di completare le osservazioni, le quali per una parte soltanto erano state fatte dall'onorevole Minghetti. E dopo ciò spero che non sia obbligato a riprendere la parola per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Seismit-Doda.

**CAVALLETTO.** Ho domandato la parola per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Non c'è fatto personale...

**CAVALLETTO.** Per uno schiarimento. Due parole soltanto.

**PRESIDENTE.** Se ci fosse fatto personale, le darei la parola; ma ora la parola spetta all'onorevole Seismit-Doda, che l'ha chiesta prima.

**SEISMIT-DODA.** Io ho pochissime cose a dire.

Il calore stesso, calore lodevolissimo, col quale l'onorevole nostro collega Cavalletto è sorto, frantendendo, secondo me, qualche parola dell'onorevole Lovito, a commentare l'interrogazione fatta dall'onorevole Minghetti relativamente alla viabilità del Veneto, mi ha suggerito l'idea della necessità di ricordare non

solo allo stesso onorevole Cavalletto, ma alla Camera intera che l'interrogazione testè fatta dall'onorevole Minghetti non fu altro se non la quinta o la sesta edizione di una proposta partita dai banchi dell'Opposizione; ed anzi io stesso, fin dal 1868, se ben rammento l'anno, sottoscrissi un ordine del giorno con cui si domandava al Governo che provvedesse alla ferrovia Treviso-Belluno. E non più tardi che nello scorso mese di giugno, gli onorevoli Alvisi e Rattazzi presentavano un ordine del giorno, dimostrando la necessità di una ferrovia da Mestre a Bassano per la linea di Primolano e Trento, di un'altra da Treviso a Belluno verso il Cadore, e di una terza da Adria a Chioggia, appunto nell'ordine d'idee con cui l'onorevole Minghetti ha svolto oggi i motivi della sua interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Siccome poi so che l'onorevole Rattazzi si è iscritto su questo capitolo, e ritengo quindi che egli farà valere, ancor meglio che io non sappia, quelle ragioni che già aveva egli svolte nel giugno scorso, e nelle quali l'onorevole Minghetti ha attinto o per lo meno ha riconfermato il proprio criterio, onde avvalorare la sua interrogazione di quest'oggi, io mi limiterò ad una considerazione generale, associandomi cordialmente all'onorevole Minghetti, per le stesse ragioni per cui mi era già associato a quanto, da questo lato della Camera, erasi detto, anni addietro, su tale argomento, e non solo associandomi a lui, ma facendogliene pubblico elogio, e, quasi direi, ringraziandolo.

La mia considerazione è questa; si tranquillizzino e l'onorevole Minghetti e l'onorevole Cavalletto e l'onorevole Lovito ed anche l'onorevole Rattazzi, si diano pace tutti quanti. Davanti a noi sta seduto quello stesso onorevole Devincenzi, che, nel giugno scorso, sorse a rispondere all'onorevole Rattazzi e all'onorevole Alvisi: « Io mi preoccupo grandemente di questa grande questione (*Risa a sinistra*), stieno sicuri che, alla prossima discussione del bilancio, io verrò avanti con un completo progetto per queste linee e farò contenti tutti. »

E qui, bravo a destra, bravo a sinistra. Era un idillio generale. (*ilarità*)

Del resto l'onorevole Devincenzi continua a fare quello che sempre ha fatto, con molto suo tormento personale, e un tantino anche nostro, dacchè si discute a questi giorni il bilancio del suo dicastero, cioè largheggiare dei confetti a tutti, gettandone a piene mani a destra e a sinistra, aggirandoci tutti in questo circolo di promesse larghissime, davanti alle quali cadono le armi di qualunque censura. Ai colpi che gli si dirigono egli oppone, direi quasi, una corazza di gutta-perca, che li spunta tutti e li respinge, aggiungendovi egli la grazia di qualche sorriso.

Ma ciò non basta a condurci a quei risultati che i proponenti domandano, e che sarebbero nel desiderio e nelle necessità del paese.

Quindi, siccome io prevedo che l'onorevole Devincenzi risponderà, anche oggi, che egli si occuperà di questa materia, la quale poi dovrà attendere un altro anno prima di venire, in occasione della discussione del bilancio, davanti alla Camera, io confido che l'onorevole Minghetti, dimenticando ogni gara di partito, non vorrà far questione di *destra* o di *sinistra*, e si associerà persino (cosa quasi incredibile a dirsi!) all'onorevole Rattazzi, per invocare qualche provvedimento un po' più spicciativo e più serio, che non sarebbe una delle solite promesse che fosse per dar loro in risposta l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

CAVALLETTO. Io ho domandato la parola per un fatto personale, non già che io mi debba lagnare dell'onorevole Lovito, pel quale professo sentimenti di stima, e dirò anche di amicizia; io debbo fare soltanto una osservazione, ed è che le spese idrauliche nelle provincie venete sono spese che, sebbene giovino assai a quelle provincie, interessano essenzialmente e principalmente l'erario nazionale, perchè, se voi ommetteste colà la difesa idraulica, avreste in luogo di provincie che vi danno quel reddito ricco finanziario che vi ho accennato, avreste provincie squallide e im miserite, avreste malsane paludi.

Quindi è evidente quanto sia l'interesse nazionale nel mantenere integra la difesa idraulica in quelle provincie, e come le spese che sostiene lo Stato per quelle difese non sieno ultronee.

Non è già, ripeto, a beneficio esclusivo di quelle provincie che si spende nelle opere idrauliche, ma è principalmente a beneficio dell'erario nazionale, il quale, senza mantenere quelle opere idrauliche, non godrebbe i ricchi redditi che da quelle provincie ritrae.

MINGHETTI. Esponendo alcune brevi considerazioni con la maggior semplicità possibile, io non aveva affatto l'intenzione di manifestare delle idee nuove; sapeva bene di dire una cosa che tutti quelli i quali studiano la situazione nostra possono scorgere da sé stessi, e non feci che rappresentare un interesse che io credo nazionale.

Codeste priorità, codesti brevetti di invenzione, io non ho nessuna vanità di rivendicarli, mi basta di aver detto una cosa vera e giusta, e se in questa cosa vera e giusta conviene anche l'onorevole Seismit-Doda e convengono anche gli altri amici suoi, io ne sarò lietissimo, perchè questo agevolerà tanto maggiormente l'ottenimento di quel fine che mi propongo.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici. Spero che questa volta l'onorevole Seismit-Doda, invece di promesse, di cui veramente non credo essere stato troppo largo, troverà fatti, i quali, mentre sono di onore alle nobilissime provincie della Venezia, danno anche testimonianza della sollecitudine, che per esse ha il Governo.

Riconosco io pure che, fra le provincie d'Italia meno dotate di strade ferrate, siano da annoverarsi quelle della Venezia, in cui il desiderio di una rete più estesa non è una manifestazione recente, ma sibbene un voto espresso da moltissimo tempo. Infatti il Governo se ne era preoccupato da lunga pezza; e nel passato anno vi proponeva all'uopo il progetto, che voi convertiste in legge, per la concessione di una ferrovia da Udine a Pontebba. Ammetteva inoltre il Governo la necessità di studiare tutti i bisogni ferroviari di quelle provincie, tanto nell'interesse delle medesime, quanto nella vista di meglio collegarle colle altre provincie, e finalmente nello scopo di coordinare le ferrovie della Venezia in modo da accrescere i contatti nostri cogli Stati esteri. Questi studi sono stati già da lungo tempo compiuti dal Ministero, presso il quale sta raccolta una quantità di documenti e di notizie su tale argomento.

Ma, mentre la pubblica amministrazione si adoperava in queste ricerche, le provincie venete, con nobilissimo esempio, spontaneamente si sono offerte di voler costruire non poche linee, la cui grande utilità era già dal Governo riconosciuta.

E qui io potrei chiamare in testimonianza gli egregi rappresentanti di quelle provincie, perchè dicano se non hanno trovato dalla parte del Governo ogni facilitazione, e se non fu accordato loro il concorso che domandavano, concorso che affermo essere piccolissimo, mitissimo, e che non metterà se non un lieve aggravio sul bilancio dello Stato. Diverse sono le linee proposte, ed alcune di esse sono per tal modo assicurate, che non andrà guari, che noi verremo alla Camera esponendo quali sono le linee a concedere, quali i piccolissimi sussidi che si domandano allo Stato per la costruzione di talune: per altre non avremo a far altro che annunziare al Parlamento la concessione, non richiedendosi per esse concorso di spese allo Stato.

Non debbo tacere, che il Governo si è grandemente rallegrato vedendo la grande spontaneità di quelle popolazioni nell'assumersi il carico delle loro ferrovie, spontaneità, che è prova non solo di prosperità economica, ma segno non dubbio di civiltà matura. Desidereremmo che tutte le parti d'Italia sorgessero ad imitare quest'esempio.

All'onorevole Lovito dirò che la benemerita Commissione, la quale si sta occupando del gran lavoro del coordinamento di tutte le ferrovie primarie e secondarie italiane, e di cui con piacere qui veggo l'egregio uomo che la presiede, non assonna per verun modo. Essa ha già fatto raccolta di preziosissimi documenti. Forse meglio di me, l'onorevole Depretis potrebbe dire quanto sta operando in questa parte, e quanto l'amministrazione si presti affinché le ricerche della Commissione, le quali mirano a così importante scopo, possano fra breve venire a termine. Spero quindi che fra non molto mi sarà dato di presen-

tare alla Camera quel lavoro, che con tanto desiderio attende l'onorevole Lovito e con esso attende il Governo.

**DOGLIONI.** Mi associo molto volentieri all'onorevole ministro negli elogi che ha fatto ad alcune delle provincie venete.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** A tutte.

**DOGLIONI.** Non possono essere tutte, perchè io, ad esempio, appartengo ad una provincia che non ha fatto l'offerta (*Si ride*) di costruire ferrovie unicamente coi propri mezzi, e ciò, non perchè le manchi la buona volontà di farlo, ma perchè le mancano assolutamente le forze economiche per far fronte all'ingente spesa di una lunga ferrovia.

Io volevo rettificare l'espressione dell'onorevole ministro, perchè poi non si avesse a ripetere un qualche giorno che tutte le provincie venete hanno fatto simile offerta, anche quelle per le quali l'accettazione della stessa sarebbe stata una rovina finanziaria. Senza entrare nelle particolarità, che mi pare non siano opportune in questo momento, io volevo far notare che vi sono delle provincie le quali hanno veramente forze che bastano per costrurre, con pochissima partecipazione del Governo, le ferrovie di cui abbisognano; ve ne sono altre in cui queste forze realmente mancano, e quindi, per quello spirito di giustizia distributiva che deve informare l'operato del Governo, devono ricorrere a lui per un aiuto più efficace che ad altre non sia necessario.

Giacchè ho la parola, mi permetto di dire anche all'onorevole ministro che nella risposta che egli diede l'altro giorno all'onorevole Billia Paolo riguardo ad alcune strade volute provinciali di Udine e di Belluno, egli accennò ad una certa proporzione di strade nazionali che vi sarebbe tra quelle due provincie ed altre dell'Italia. Io credo che, accennando a quella proporzione, egli si sia dimenticato che la provincia di Belluno appunto non ha un mezzo chilometro di ferrovia e che per conseguenza le strade nazionali vi sono in una quantità di chilometri proporzionatamente maggiore che in alcune altre provincie. Io soggiungerò che la provincia di Belluno, quantunque povera, i doveri che le spettano per legge gli ha adempiuti, gli adempie e gli adempirà sempre per quanto le siano gravosi, senza rammarico e senza lagnanze. Se essa si è posta in qualche attrito col Governo per le strade provinciali, se essa si rifiuta di accettarne come tali alcune che le furono imposte per regio decreto, lo fa unicamente perchè è pienamente convinta che quelle strade mancano assolutamente dei caratteri voluti dalla legge per essere dichiarate provinciali, lo fa perchè è convinta che quando (e spero che ciò non avverrà) essa sia costretta a ricorrere ai tribunali, i tribunali le renderanno quella giustizia che le venne dal ministro negata.

**PRESIDENTE.** Onorevole Doglioni, ciò non riguarda la

questione che si è agitata finora; ella entra in un altro terreno.

**DOGLIONI.** Ho detto quello che voleva, e ringrazio l'onorevole presidente della sua condiscendenza nell'avermi lasciato parlare.

**PRESIDENTE.** Ciò vorrebbe dire che il presidente avrebbe mancato al suo dovere, perchè non doveva lasciarla continuare. (*ilarità*)

L'onorevole Minghetti ha la parola.

**MINGHETTI.** Poichè le mie parole avevano forma di interrogazione, io ringrazio l'onorevole ministro e prendo atto della sua risposta, la quale mi suona così, che per quella parte che si può fare senza il concorso del Parlamento il Governo provvederà senza indugio, e per quella parte che richiede la sanzione del Parlamento egli presenterà fra breve una legge al Parlamento stesso. In questa sua dichiarazione io interpreto per conseguenza che il Governo abbia e venga ad esporre il concetto generale ordinativo di tutte queste linee, acciocchè appaia, secondo questo concetto medesimo, che quello che è utile al Veneto, lo è eziandio a tutta la nazione; di tal guisa gli sforzi delle provincie stesse potranno coordinarsi intorno al piano medesimo.

In questi sensi accetto le dichiarazioni del ministro e ne prendo atto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole relatore ha chiesto la parola; ma poichè l'onorevole Rattazzi l'ha domandata sullo stesso argomento, la do a lui, riservandola per dopo al relatore.

**RATTAZZI.** Essendosi posto in discussione il gravissimo ed interessante argomento delle ferrovie nelle provincie venete, sento il dovere di richiamare alla memoria dell'onorevole ministro dei lavori pubblici gli eccitamenti che, con un ordine del giorno presentato dal mio amico Alvisi e da me, gli furono sopra a questo oggetto diretti, non che le dichiarazioni e promesse che egli non esitava di fare, or sono pochi mesi, ossia nell'occasione in cui si discuteva il bilancio definitivo del 1872.

Io gli raccomandai in allora particolarmente la costruzione di tre tronchi, che mi parevano di assoluta necessità nell'interesse generale del paese e nell'interesse speciale di quelle provincie: nè mancai di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla condizione di quella parte d'Italia, rispetto alle ferrovie; condizione che mi sembrava meritasse dal lato del Governo speciali riguardi. Il ministro, rispondendomi, mentre meco conveniva sulle considerazioni generali che avevo brevemente svolte, riconosceva senza veruna esitanza che i tre tronchi da me indicati e raccomandati erano della più grande importanza e meritevoli di essere presi nella più seria considerazione; e non dubitava appunto nel dichiarare come egli fosse dal canto suo disposto di venire in soccorso ai comuni ed alle provincie per la loro costruzione; ma, soggiun-

gendo che prima di prendere un partito definitivo fosse indispensabile far precedere nuovi studi e formarsi un concetto generale per la costruzione delle ferrovie nelle provincie venete, dichiarava di trovarsi in quel momento nell'impossibilità di esprimere un positivo giudizio e darmi una più soddisfacente risposta, e si restringeva a prendere impegno di provvedere intorno ai tre tronchi da me accennati, tostochè gli studi si fossero compiuti dal Ministero, e quel piano generale si fosse nel Consiglio dell'amministrazione ordinato.

Or bene, signori, posciachè oggi e nel corso di questa discussione l'onorevole ministro, rispondendo all'onorevole Minghetti, ha esplicitamente affermato che, per quanto concerne l'ordinamento generale delle ferrovie venete, gli studi si sono già compiuti, ed egli si è già formata un'idea chiara e precisa rispetto alle costruzioni che più o meno convengono per quelle provincie, io vorrei pregarlo di fare un'altra dichiarazione, ossia di dirmi se fra le costruzioni che egli giudica necessarie e convenienti, e per le quali, a suo avviso, dovrebbe il Governo del Re giustamente, o con sussidi od in altro modo, prestare il suo concorso, presentando fra non molto al Parlamento un analogo progetto di legge, siano pure comprese quelle costruzioni che si riferiscono ai tre tronchi che erano stati da me particolarmente raccomandati, ed ai quali egli aveva fatto buon viso, vale a dire:

- 1° Quello da Rovigo per Adria a Chioggia;
- 2° L'altro da Bassano per Castelfranco a Mestre;
- 3° Per ultimo quello da Belluno a Treviso.

Per verità, se io debbo prestar fede alle informazioni che ho avute, e che ho ragione di credere esatte, l'onorevole ministro dei lavori pubblici avrebbe, se non in tutto, in parte almeno, secondato il mio invito e soddisfatto il suo impegno per quanto concerne il primo tronco, quello cioè da Rovigo ad Adria e Chioggia, e lo soddisferà probabilmente ancor meglio quando presenterà quel progetto di legge del quale egli ha fatta testè la promessa. Ho detto però, e ripeto, che egli secondò il mio invito e sciolse la sua promessa non in tutto, ma in parte soltanto; poichè, se le cose stanno come a me furono ripetute, egli si limitò ad approvare quella parte del tronco che, partendo da Lagnago, va a Rovigo e ad Adria, fermandosi a questo punto senza estendere più oltre la costruzione e portare la ferrovia sino a Chioggia. E deve essersi inteso che questa limitata costruzione sino ad Adria debba eseguirsi nel seguente modo, cioè che la costruzione dell'argine stradale debba compiersi esclusivamente a spese e carico delle due provincie di Verona e Rovigo, ed il Governo non abbia altra obbligazione tranne quella di concorrere, a titolo di sussidio, all'annua somma di lire mille per ogni chilometro durante il corso di anni quaranta, il che corrisponde ad un dipresso al terzo della spesa della costruzione dell'argine stesso.

Di più il Governo si è opportunamente adoperato presso la società dell'Alta Italia affinché essa s'impegni a fare le spese necessarie per l'armamento, ed assuma l'esercizio della ferrovia per il corso di 21 anni a suo rischio e fortuna.

Ora, se è vero, come io ritengo, che le cose stiano realmente in questi termini, se è vero che a ciò solo si ritenga il progetto, che il ministro intende fra poco di presentare, io certamente non posso a meno di mostrarmi soddisfatto, che egli abbia approvato, e, di più, cooperato perchè quel tronco da Legnago a Rovigo ed Adria possa mandarsi a compimento; ma nel tempo stesso debbo soggiungere che questa parte della ferrovia non basta, e che la medesima sarebbe imperfetta e poco assai gioverebbe, se non fosse estesa sino a Chioggia.

È invero, o signori, evidente che la convenienza maggiore della costruzione di questa linea si è di aprire uno sbocco al mare, e di mettere con esso in comunicazione Verona, Rovigo e le provincie vicine, onde possano valersi di questo mezzo pel trasporto e commercio delle loro produzioni.

Ora, se l'onorevole ministro si arresta ad Adria, si potrà così recare un vantaggio ad una parte della provincia di Verona e di Rovigo, mettendole fra loro in comunicazione; ma non si raggiunge lo scopo principale cui deve principalmente il Governo mirare, allorchè concorre con sussidi od altrimenti nella costruzione di qualche linea ferroviaria, voglio dire l'interesse, non già di una o dell'altra provincia, ma quello assai più esteso del commercio italiano.

Aggiunga altronde, onorevole signor ministro, un'altra considerazione che certo non può nè deve sfuggirgli, vale a dire che la linea ferroviaria sino a Chioggia fu giudicata dal Comitato militare per la difesa dello Stato come una linea eminentemente strategica e necessaria per la difesa nazionale. Ora, se v'ha una ragione potente, la quale debba indurre il Governo a concorrere nella costruzione di qualche ferrovia, è certamente quella del grandissimo vantaggio che egli ne può risentire in caso di guerra e per le sue operazioni militari.

Io quindi porto fede che, se per ora il ministro si limita a provvedere per il tronco sino ad Adria, non abbia per questo deposto il pensiero di compierlo, portandolo sino a Chioggia: anzi voglio sperare che sarà per questa restante parte tanto più largo nella concessione del necessario sussidio, quanto più dispendiosa e più difficile potrebbe riescirne la costruzione e quanto più grande sarà l'utile che lo Stato sarà per ritrarne. E punto non dubito che a questa mia speranza saranno conformi gli schiarimenti che io prego l'onorevole ministro di volermi fornire a questo riguardo.

Vengo ora agli altri due tronchi, di cui ho fatto pur cenno. Quanto ad essi, per quanto mi consta, l'onore-

vole ministro non avrebbe ancor presa alcuna deliberazione: siccome però non posso indurmi a credere che egli intenda abbandonarli, mi permetta la Camera che io le sottometta a loro riguardo brevissime osservazioni.

Toccherò da prima quello da Bassano per Castelfranco a Mestre. Si tratta di una linea non molto maggiore di 30 chilometri, di una esecuzione facilissima e per la cui costruzione le due provincie di Venezia e Treviso, i comuni di Castelfranco e finitimi fecero grandissime offerte, il cui insieme supera certamente quella somma che potrebbe essere necessaria per condurre a compimento l'opera dell'argine stradale.

Ora mi rivolgo all'onorevole ministro e lo prego di dirmi se in questo stato di cose sia egli oppur no disposto ad usare, rispetto a questa linea, quegli stessi riguardi e applicare ad essa i provvedimenti che ha consentiti riguardo alla linea Legnago-Rovigo-Adria, ossia se egli intenda o no di concedere anche per il tronco da Bassano a Mestre il sussidio di lire mille per ogni chilometro durante il corso di anni quaranta, ed inoltre d'interporre l'autorevole sua influenza presso la società dell'Alta Italia, affinché la medesima si sottoponga per questo tronco a contrarre gli stessi e medesimi impegni che ha assunti per l'altro.

Io non posso dubitare che l'onorevole ministro voglia dichiararsi assenziente ad usare lo stesso trattamento.

Non posso dubitarne, perchè, se la linea Legnago-Rovigo-Adria è utile ed importante, certo quella da Bassano-Castelfranco a Mestre non lo è meno: anzi concorrono in di lei favore speciali considerazioni di generale interesse che forse nell'altra non s'incontrano in un modo del pari evidente.

Questa linea invero che tocca tre provincie, Venezia-Treviso-Vicenza, è una di quelle linee contemplate nel trattato di pace tra l'Austria e l'Italia come internazionali. Essa segna la congiunzione per la valle del Brenta a Trento, e deve percorrere la valle Sugana che è abitata da popolazioni italiane, sebbene le medesime si trovino soggette alla dominazione austriaca. È quindi palese che il Governo deve rivolgere ad essa una speciale attenzione, e non può negare per la di lei costruzione quel tenue soccorso che ha ad altre concesso, tanto più che, trattandosi di un tronco di non molti chilometri, il sacrificio sarà sempre minore.

Ad ogni modo, attendo dall'onorevole ministro a questo riguardo una esplicita risposta.

Mi rimangono ora poche parole relativamente alla linea da Treviso a Belluno. Quanto a questa linea, debbo innanzitutto premettere quanto fu già così opportunamente avvertito dall'onorevole oratore che mi ha preceduto, vale a dire che, quando si tratta di determinare la misura del concorso che si debba o no consentire per la costruzione di qualche tronco di ferrovia in questa od in quella provincia, non si può nè si deve sempre procedere con certi e determinati criteri gene-

rali; ma si deve invece siffatta misura regolare a seconda della diversità delle condizioni in cui le varie provincie si trovano.

Ora chiunque rivolga il pensiero alla provincia di Belluno non può a meno di persuadersi che sarebbe sommamente ingiusto se la medesima si volesse sotto questo aspetto trattare come possono essere trattate le altre provincie. Essa è in una condizione assolutamente eccezionale; essa manca di quelle risorse di cui sono più o meno largamente provvedute le altre. Pretendere quindi che Belluno, per costruire qualche tronco di ferrovia, debba sottostare a quelle spese e fare quei sacrifici cui le altre hanno potuto indursi, sarebbe lo stesso che volerla condannare perpetuamente a rimanere senza questo importantissimo mezzo di comunicazione, tanto più che, per la condizione stessa del suo suolo, la costruzione delle ferrovie presenta necessariamente difficoltà più gravi, e richiede spese maggiori che altrove. È quindi indispensabile che il Governo usi a di lei riguardo agevolezze maggiori, e si disponga ad allargarle la mano nella concessione del suo sussidio. Se le mie informazioni non sono inesatte, la provincia di Belluno, per quanto le sue forze lo comportano, si è già dichiarata disposta ad un sacrificio per essa gravissimo, offrendo, come offrì, una somma per lei ragguardevole al Governo onde si potesse porre mano alla costruzione del tronco di cui io parlo; ed i comuni dal canto loro, venendo anche in aiuto alla provincia, hanno spontaneamente offerto gratuitamente il terreno su cui la ferrovia dovrebbe costruirsi.

Ora io domando: si può forse pretendere di più da popolazioni le quali sono in condizioni tristissime? Non è egli invece conforme a giustizia che il Governo, riconoscendo l'impossibilità in cui le medesime si trovano di sopportare sacrifici maggiori, si disponga egli stesso a fare in modo che venga costruito un tronco di ferrovia, il quale è per esse di una assoluta necessità, perchè senza il medesimo esse mancano di ogni mezzo di comunicazione e colle attigue provincie e colla capitale del regno?

E qui mi permetta l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io gli ricordi come l'Austria, prima del 1866, si fosse mostrata disposta ad eseguire essa stessa, a proprie ed esclusive spese, la costruzione di questa linea di cui riconosceva la grande necessità ed importanza, colla sola condizione che le popolazioni si dichiarassero pronte a cedere, senza corrispettivo, quel terreno che poteva essere necessario per siffatta costruzione, ossia a fare quella offerta che oggidì spontaneamente esse fecero.

Or bene, o signori, come si comportarono in allora i Bellunesi? Essi non vollero accettare la concessione, che il Governo austriaco pareva disposto di fare a loro favore; essi ricusarono la condizione che loro si chiedeva, e non vollero cedere il terreno, non vollero ce-

derlo, ed amarono meglio di rimanere senza ferrovia, anzichè essere grati di un beneficio che loro si fosse fatto da un Governo straniero, contro la cui dominazione essi anche con questo fatto intendevano di provare a testare.

Ora, vorrà egli il Governo italiano essere meno largo e meno generoso verso quelle popolazioni di quanto lo sia stato il Governo austriaco?

Io non posso supporlo, perchè ciò non tornerebbe a lode di un Governo nazionale, e sono perciò persuaso che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, tra le varie linee la cui costruzione intende proporre al Parlamento, con qualche sacrificio dal lato delle finanze dello Stato, voglia pur comprendere questa.

Attendo ad ogni modo la risposta che egli vorrà farmi, e su questa linea e sulle altre due di cui ho parlato, per vedere quale sia il provvedimento che si debba proporre.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dallo stesso discorso dell'onorevole Rattazzi si rileva che alcune linee, le quali erano state da lui raccomandate, non solo sono state prese in considerazione, ma si sono studiate e vanno annoverate tra quelle, per cui il Governo presenterà un progetto di legge al Parlamento.

Però mi permetto di osservare all'onorevole Rattazzi che, dovendo fra pochi giorni presentare siffatto progetto di legge, non sarebbe ora il luogo di discutere intorno a ciascuna linea. In quella occasione potremo trattare particolarmente anche delle combinazioni che l'onorevole Rattazzi ha ricordato, e che si sono fatte tra il Governo e le provincie, e fra le provincie ed alcune società ferroviarie.

Quanto poi alle altre linee di cui l'onorevole Rattazzi ha discusso, amerei esporre alcune osservazioni generali, e desidererei che in questa parte la Camera mi ascoltasse.

Il Governo ha preso il divisamento di non proporre alcuna linea di strada ferrata, se prima non ha premesso i necessari studi; inquantochè la proposta di nuove ferrovie e specialmente in paesi difficili, senza che sia preceduta da studi e da progetti ben ponderati...

**DOGLIONI.** Chiedo di parlare.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** equivarrebbe ad assumere degli impegni e dei pesi, dei quali non si conoscono l'estensione e l'importanza.

Coerentemente a questo principio, devo dichiarare che per la linea di Belluno, per la quale non vi ha iniziativa efficace da parte della provincia, e non vi è offerta che il Governo possa accettare, io non saprei per alcun modo prendere un impegno.

*Una voce a destra.* Studi ce ne sono.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Vi sono per la linea di Belluno alcuni studi generali, i quali si rannodano al concetto di un'altra rete veneta, che ci veniva proposta da altra società, e che il Governo ha creduto di non potere accogliere.

Ma, e di queste cose e di tutto ciò che ha rapporto alla rete veneta, ripeto che potremo parlare più precisamente quando si presenterà e discuterà il progetto di legge, che vi ho annunciato. (*Benissimo!*)

**RATTAZZI.** Non so se abbia esattamente compreso il senso della risposta dell'onorevole ministro, ma parmi che, mettendo in disparte il tronco da Adria a Chioggia, su cui il ministro mi sembra abbia consentito, la sola ragione da lui adottata per non assumere impegno rispetto agli altri due tronchi di cui ho discorso consiste nel dire che ogni deliberazione sia prematura, non essendosi ancora, rispetto a questi due tronchi, compiuti i necessari studi, e tanto meno approvati. Se così fosse, se tale è realmente stata la risposta dell'onorevole ministro, mi si potrebbe con tutta ragione rivolgere il rimprovero che io abbia inopportuno parlato di strade, che io ne abbia proposta la costruzione, senza che di queste strade si fossero peranco preparati gl'indispensabili studi.

Mi perdoni però l'onorevole ministro, ma non credo di meritarmi un simile rimprovero; poichè, per quanto almeno a me consta, io posso assicurarlo che per le due linee di cui ho fatto parola, esistono gli studi, e, per di più, questi studi furono già approvati; aggiungerò di più, per quanto concerne la linea Treviso e Belluno, sono compiuti ed approvati da oltre due anni, e si è altresì da oltre due anni presentata al Ministero la domanda per parte della provincia, affinchè la costruzione della ferrovia sia ordinata; anzi si è indicata perfino la somma del sussidio che si chiede al Governo, e senza il quale la costruzione non potrebbe aver luogo. Se dunque non c'è altra difficoltà che questa della supposta mancanza degli studi, io ritengo che la medesima non formerà ostacolo alcuno, ed il ministro non esiterà, meglio esaminata la verità dei fatti, a prendere in considerazione anche queste linee, comprendendole fra quelle la cui costruzione egli ha diviso di proporre fra breve al Parlamento.

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

**DOGLIONI.** Io aggiungerò soltanto alle parole dell'onorevole Rattazzi che non solo gli studi della ferrovia tra Treviso e Belluno sono ultimati da tre anni e approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma che, avendomi fatta l'onorevole ministro questa stessa obiezione della mancanza degli studi in un colloquio che ho avuto con lui, io gli ho altamente ripetuto che questi studi esistono ed hanno avuto l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Di più mi sono lagnato coll'onorevole ministro perchè egli non ha dato risposta ad una domanda di concessione fatta due volte, ed una particolarmente dalla deputazione provinciale di Belluno l'anno scorso, nella quale si domandava anche una somma fissa di sussidio; ed egli mi ha risposto: cosa vuole? Avviene qualche volta che per incuria degli impiegati non si dà una risposta.

**PRESIDENTE.** Il signor ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** So bene che si sono fatti degli studi per una linea da Treviso a Belluno; ma io parlavo in generale per un certo gruppo, giacchè non è per la sola linea di Belluno, di cui testè si è discusso, che il Governo ha stabilito di studiare bene le condizioni tecniche ed economiche prima di prendere impegni. Circa poi alla domanda di concessione, se il Governo non ha risposto e non ha accettato alcuna offerta, l'ha fatto perchè non ha creduto utile di accettarla; ed il ministro delle finanze potrebbe esporre meglio di me le particolarità intorno ai pesi finanziari, che ne sarebbero derivati allo Stato.

**DOGLIONI.** Domando la parola. (*Mormorio*)

**PRESIDENTE.** Su di che? Ella ha già parlato due volte.

**DOGLIONI.** L'onorevole ministro non ha ben inteso quello che io dissi. Io non ho accennato a domande che furono fatte recentemente; ma accennai soltanto ad una domanda di concessione fatta dalla provincia di Belluno l'anno passato.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** In che tempo?

**DOGLIONI.** Precisamente nel dicembre 1871. Quella domanda di concessione non ha avuto nessuna risposta dal ministro ed io lo dissi all'onorevole Devincenzi ed all'onorevole presidente del Consiglio, e tutti e due mi risposero che non doveva tener gran conto di questo fatto dipendente certo da incuria di qualche impiegato.

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

**DEPRETIS, relatore.** Io non ho chiesto la parola che in seguito all'allusione dell'onorevole ministro quando parlò della Commissione pel riordinamento e la classificazione delle ferrovie. Sarò brevissimo.

La Camera sa che coll'articolo 26 della legge 28 agosto 1870, fu imposto al Governo del Re l'obbligo di presentare nella Sessione legislativa del 1873, un progetto di legge il quale ha tre scopi distinti. Questo progetto di legge deve determinare la rete arteriale delle ferrovie di tutto il regno ed i mezzi necessari per mandare questa rete a compimento; in secondo luogo deve pure determinare le linee di strade ferrate complementari e stabilire le condizioni per fissare la natura e l'entità dei sussidi a carico dello Stato.

Finalmente, sempre nello stesso intento, cioè di facilitare la costruzione delle strade ferrate di cui il paese possa avere bisogno, questo progetto di legge deve contenere le norme per la costituzione dei consorzi intesi alla costruzione delle ferrovie.

Il Governo adunque non è ancora in mora nella presentazione di questo progetto di legge, il quale la legge stessa vuole che sia presentato nella Sessione legislativa del 1873.

Per fare gli studi necessari alla compilazione di que-

sto progetto di legge fu nominata apposita Commissione di cui era presidente l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Essendo egli passato al Ministero, io, che ne era vice-presidente, rimasi di fatto alla Presidenza della Commissione, e posso annunziare alla Camera che il lavoro più faticoso, che era quello di raccogliere tutti gli elementi di fatto sui quali deve studiarsi e formularsi il progetto di legge, elementi di fatto che si sono raccolti dietro una specie d'inchiesta, come ho detto altre volte alla Camera, fatta con molta cura, a quest'ora è compiuto.

Presentemente questo importante lavoro preliminare si fa litografare onde essere comunicato ai vari membri della Commissione, e spero che la Commissione stessa nel mese prossimo, se le notizie che mi vennero dal Ministero circa il progresso della stampa di questi vari documenti sono esatte, nel mese prossimo potrà radunarsi, prendere in esame i dati raccolti e preparare il progetto di legge, il quale sono certo che non solo verrà presentato nella Sessione del 1873, ma potrà esserlo tra poco tempo.

Ecco le notizie che posso dare su quest'argomento all'onorevole Lovito e alla Camera.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Sebastiani.

**SEBASTIANI.** Io svolgerò brevemente l'interrogazione che, a savio suggerimento del nostro presidente, feci dopo che non potei fare qualche osservazione nel discutersi il capitolo 1 del presente bilancio, intorno a due decreti del ministro dei lavori pubblici. E tanto più debbo parlarne ora, inquantochè, non avendo potuto allora completare il mio pensiero, potrebbe essere esso franteso, mentre, relativamente al decreto del 9 ottobre 1871, io non intendo di discorrere nel merito, ma soltanto...

**PRESIDENTE.** Onorevole Sebastiani, ella ha la parola sulle ferrovie; ma, se intende di sollevare qualche altra questione, io non posso permetterle di continuare.

**SEBASTIANI.** Onorevole presidente, io l'avevo verbalmente pregato di poter svolgere brevemente la mia interrogazione in occasione del capitolo 174, sul quale ero iscritto a parlare.

**PRESIDENTE.** Se non ha tratto alle ferrovie, io non glielo posso concedere.

Potrà, come è suo diritto, farne oggetto d'una interrogazione a parte.

**SEBASTIANI.** Siccome l'argomento delle ferrovie è di molta importanza, e la mia interrogazione non tenderebbe a rilevare se non espressioni erronee usate in qualche decreto, così preferisco abbandonarla, e parlerò esclusivamente di ferrovie.

Allorchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici spiegava la sua severità verso la società delle ferrovie romane, si credeva che egli avrebbe fatto lo stesso verso le altre società ferroviarie, le quali nemmeno hanno adempiuto ai loro obblighi, come avrebbero do-

vuto: tanto più che, se le ferrovie romane non si trovano nello stato in cui dovrebbero essere, ne è causa la triste eredità straniera, che hanno ricevuta, mentre non c'è dubbio che l'attuale amministrazione opera tutto ciò che può per ben servire il pubblico e contenere i viaggiatori.

La società dell'Alta Italia ha dato luogo a non pochi lamenti dei maggiori industriali della città di Torino, come ho veduto nei resoconti sommari dell'inchiesta industriale. In quanto alla società delle ferrovie meridionali, essa pur troppo trascura alcuni gravi suoi doveri. E giova fin da principio stabilire quale sarebbe la posizione della società delle Meridionali in faccia al Governo. Essa ha ricevuto in corrispettivo dal Governo una sovvenzione chilometrica, non distinta per le linee, ma in massa: essa però ha eseguito le linee facili senza perfezionarle, almeno in parecchie stazioni, ed ha trascurato e ritardato le linee difficili. Sarebbe lo stesso come se una persona che avesse d'uopo in Roma, come pur troppo oggi se ne fa sentire il bisogno, di una casa dentro un dato termine, e con un appaltatore si stabilisse la costruzione mercè un corrispettivo annuo, ed esso consegnasse un edificio per metà solo terminato e l'altra metà intendesse costruire man mano che ricevesse l'annua corrisposta.

Immenso è stato il movimento delle merci sulla linea adriatica in questi ultimi tempi, ed essa ha preso uno sviluppo commerciale corrispondente al notevole progresso economico di quelle contrade; ma, invece di secondarlo, la società lo menoma ed intralcia con la scarsità del materiale mobile. Per non citare altri fatti basta dire che nella sola città di Vasto si fecero invano centinaia di richieste per traini ferroviari, e l'onorevole mio amico Castelli dovè portarsi a farne reclamo dal ministro di agricoltura e commercio, dal quale ebbe favorevoli assicurazioni che si sarebbe provveduto.

Ognuno che passa per la stazione di Ancona vede che essa non ha che una misera baracca di legno, e che nessun principio vi è della sua costruzione definitiva. Quell'informe massa di legname e di mattoni è tanto più indecente, quanto più è cospicua la città ai cui piedi essa sorge. E non soltanto io dico ciò perchè desidero una bella stazione in Ancona, sebbene anche sotto tale aspetto è un obbligo della società delle Meridionali, ma più per la salute dei viaggiatori che è esposta a soffrirne. In fatti tre anni a questa parte non pochi deputati, che furono costretti a trattenermi alla vigilia di Natale in quella stazione per ritardo del convoglio di Bologna sotto un tempo pessimo, ebbero ad incontrarvi disagi che produssero ad alcuni di essi grave danno nella salute.

A Pescara la stazione è anch'essa una baracca di tavole, e vi è perfino sorto un piatto giudiziario sulla situazione della stazione definitiva.

Io son certo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici converrà che le stazioni devono essere fatte là

dove gl'interessi dello Stato e dei viaggiatori e delle città richieggono, e che gli altri interessi devono cedere in paragone di quelli.

Francavilla ha anch'essa per stazione una baracca di legname; cadde nella scorsa estate, e si è rifatta misera com'era. Le ulteriori stazioni non sono migliori, ed intanto la società delle ferrovie meridionali percepisce l'intera garanzia chilometrica.

La linea da Pescara a Popoli si è costruita con bastante lentezza, ma pare che ormai si potrà vedere compiuta; ed io mi auguro che l'onorevole ministro mi darà l'assicurazione che sarà aperta nel più breve tempo al pubblico servizio.

Un ordine del giorno presentato alla Camera nel 1865 dall'onorevole mio amico Lanciano, e da essa approvato, prescriveva che la ferrovia suddetta sarebbe stata avvicinata a Chieti, il che si poteva, ma pare che l'ordine della Camera non sia stato completamente eseguito, giacchè quella stazione, che è anche essa così meschina che mal corrisponde alla gentile città a cui deve servire, poteva avvicinarsi di più al piede delle colline.

In quanto poi alla ferrovia di Termoli per Campobasso a Telesse, essa non fu nemmeno incominciata.

L'onorevole ministro rispondeva agli onorevoli Mascilli e Di Blasio che si stavano completando gli studi. Sono studi decennali, giacchè fin dal 4 ottobre 1863 l'ingegnere Pesapane per conto del Governo faceva un rapporto dichiarativo degli studi già fatti per quella linea. Là si seguita sempre a studiare, e pare che il Governo sia un alunno di una classe ginnasiale o liceale che non possa mai essere promosso dalla severa esaminatrice, la società delle meridionali, che sempre gl'intima: *studeat et redeat. (Si ride)*

La ferrovia Termoli-Campobasso-Telesse...

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

PRESIDENTE. Non c'è fatto personale.

SEBASTIANI. Io credo che l'onorevole Mascilli voglia dire qualche parola intorno a questo argomento, che entra in una nuova fase, mentre un nostro dottissimo collega è stato chiamato da quella provincia per esaminare i luoghi e gli studi che non finiscono mai, e l'opera dell'egregio Coriolano Monti toglierà molti dubbi e sarà utilissima. Nonpertanto temo purtroppo che gli onorevoli rappresentanti di Campobasso, di Aquila, e di Rieti non si troveranno nel caso di dover imitare un antico senatore romano, l'onorevole Catone. (*Viva ilarità*) (Io vesto di parole moderne gli antichi eroi, affinché i moderni si vestano delle virtù degli eroi antichi.) Catone, tutte le volte che si apriva il Senato romano, ripeteva il *delenda Carthago*; e un bel giorno se ne venne con un fico fresco in mano per provare al Senato, che la non lor tana Cartagine sarebbe stata a Roma fatale, e così quel dolce

frutto, come già a Serse, fu a Cartagine acre e funesto.

Io credo che i nostri onorevoli colleghi non verranno dinanzi alla Camera coi prodotti freschi ed abbondanti delle loro contrade, che deperiscono per mancanza di ferrovie, ma vi verranno invece coi prodotti vecchi, e quindi più venerandi, del senno parlamentare, colle leggi del 1862 e del 1865, a ridomandare di continuo che queste leggi vengano eseguite.

Le provincie meridionali pare che siano destinate a dover ripetere sempre il verso dantesco:

Le leggi son, ma chi pon mano ad elle?

E parecchie di quelle provincie debbono ripetere quel verso a proposito dell'articolo 20 della legge 28 agosto 1870. In quell'articolo si sanzionavano 4 tronchi di ferrovie, i quali dovevano servire a rinvigorire ed integrare, direi così, la linea adriatica, perchè l'onorevole Bonghi e la Commissione di cui egli fu relatore, non si ispirarono certo ad interessi locali, allorchè propugnarono quei 4 tronchi, ma era ben più alto lo scopo a cui tendevano.

L'onorevole Bonghi nei suoi magnifici discorsi aveva esposto un sistema di ferrovie, e quei quattro tronchi erano una conseguenza di quel sistema.

Io non accennerò all'importanza del tronco da Ponte Santa Venere ad Atella, perchè quello, fortunatamente, pare sia fuori questione, attesochè nella relazione dell'onorevole Depretis è detto, che sarà presentato per esso un disegno di legge.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'ho già presentato. SEBASTIANI. Tanto meglio.

In quanto all'importanza speciale del tronco da Zolino a Gallipoli non dirò parola, perchè è presente l'onorevole mio amico De Donno, il quale è più di me competente a ragionarne.

In quanto al tronco di Manfredonia-Lucera, veggio al suo seggio l'onorevole Bonghi, ed io non mi permetto parlare in vece sua. Egli, del resto, ha già spiegato che questo tronco dovrebbe avere uno scopo oltre Lucera. In quanto al tronco Teramo-Giulianova, nella discussione del 1865, accennai che la linea più breve per riunire l'Adriatico alla definitiva nostra capitale, sarebbe stata una ferrovia da Roma a Giulianova, la quale non sarebbe stata più lunga di 196 chilometri. Nel 1865 anche ciò disse l'onorevole Bonghi, con quell'acume che lo distingue, da Torino

Guardando Roma si come suo specchio.

Egli, che non poteva essere appuntato di un interesse locale, giudicava che, volendosi fare una linea diritta da Roma all'Adriatico, occorreva dirigerla a Giulianova.

L'onorevole ministro, nell'assumere il portafoglio,

trovò quella legge fatta, e certo da lui si sperava moltissimo per la sua attuazione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Qual legge?

**SEBASTIANI.** La legge del dì 28 agosto 1870. Però alle istanze vivissime fatte dagli onorevoli miei amici Bonghi, Pisanelli e De Donno, l'onorevole ministro mosse sempre delle obbiezioni, perfino chiedendo in qual modo poteva attuare la legge. Da essa si era stabilita, per sussidio ai quattro tronchi, una somma derivante dalle multe, che dovevano essere pagate dalla società delle Meridionali. Sorse un litigio per quelle multe. Il tribunale in prima istanza ha dato torto quasi interamente al Governo; quindi è venuto meno il fondo. Prima che io passi ad altro, prego l'onorevole ministro di dire qualche cosa sullo stato attuale della causa...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Fu una causa perduta.

**SEBASTIANI...** perchè, se mai la causa non fosse stata portata anche innanzi alla Cassazione, io credo che non si sarebbe fatto bene, perchè non solamente vi era interessato lo Stato per milioni, ma vi era impegnato per qualche cosa di più, pel proprio decoro. Dovevano espletarsi tutti gli stadi di giurisdizione.

Allorchè si discuteva l'articolo 20 della detta legge, l'onorevole Sella non mancava di far osservare, che quello non era un fondo speciale; erano multe che entravano nel tesoro dello Stato da cui, senza distinzione, usciva la somma a sussidio dei quattro tronchi, quindi era sempre lo Stato che doveva fornir la somma.

L'onorevole Devincenzi opinerebbe invece che lo Stato non fosse tenuto, tolte quelle multe, a dover dare alcun sussidio per quei tronchi.

Obbiettava l'onorevole ministro nella tornata del 17 giugno 1872: voi potrete dire che dovrebbe presentarsi un nuovo progetto di legge al Parlamento, ma a mia volta risponderò, che in tal caso poi rientriamo nella quistione delle strade ferrate secondarie.

Ma mi perdoni l'onorevole ministro: sarebbe questo il confondere una questione con un'altra.

La questione delle strade secondarie è un'altra; i quattro tronchi hanno una legge che virtualmente li sanziona. Nella legge delle strade secondarie si potrà provvedere per altri interessi. L'articolo 20 della legge del 28 di agosto 1870 provvede invece ad alcuni interessi speciali e superiori, ed io questa opinione non potrei esprimerla meglio di quello che faceva l'onorevole Bonghi quando, nella tornata del 15 di maggio 1872, concludeva su queste strade dicendo:

« Però dichiaro sin d'ora ed annuncio che sosterrò il principio che le quattro strade sopraddette ammesse in principio dalla legge del 1870, non vanno confuse con altre strade secondarie o complementarie, le quali possono rispondere a condizioni meramente locali di maggiore o minore interesse; queste quattro strade, a parer mio e della Commissione che ne propose l'a-

dozione alla Camera, hanno già acquistato un diritto prevalente e singolare; e bisogna che il Governo le consideri in questa loro condizione privilegiata e speciale. »

Altrimenti sa l'onorevole ministro che avverrà di sicuro al progetto di legge per le strade secondarie che egli intende proporre?

Lo stesso che avvenne al progetto Jacini, che, come il suo, confondeva in uno interessi disparatissimi, e che fu respinto da tutti gli uffizi e non venne nemmeno ammesso alla discussione.

Infine incombe ai miei onorevoli colleghi ed a me di dire all'onorevole ministro che, prima d'ogni altra cosa, bisogna eseguire la legge; che la legge essendosi fatta, bisogna che abbia applicazione.

L'onorevole relatore del bilancio ha fatto benissimo di ricordare nella relazione tutte le linee ferroviarie le quali sono già state sanzionate per legge, e prima che si venga con altri progetti dinanzi alla Camera, conviene che siano eseguiti quelli dalle leggi approvati.

Il tronco poi Teramo-Giulianova fu decretato dal passato Governo napoletano fino dall'11 di maggio 1855; gli onorevoli ministri dei lavori pubblici Jacini e Menabrea lo riguardarono con molto favore, e nel 1865 la Commissione, di cui fu relatore l'onorevole Correnti, lo considerò così utile, specialmente per correggere l'eccessiva esilità di una parte della linea adriatica, che ebbe il pensiero di comprenderlo nella legge, e ne lasciò traccia nella carta topografica che accompagna l'elegante relazione, in cui però si concludeva che per allora si lasciava in sospeso tale provvedimento, affinché fosse meglio maturato col tempo. Ed il tempo ne venne allorchè il Parlamento sanzionò la legge del 28 di agosto 1870.

Nel 1865, parlando io alla Camera sopra l'argomento delle ferrovie, accennava alla zona ricca di boschi che coronano gli Appennini Teramani, affinché si dimostrasse di quale e quanto vantaggio sarebbe stato il tronco Teramo-Giulianova.

Che gli Appennini Teramani sieno ricchissimi di boschi, questo è a conoscenza così dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, come di quello dell'agricoltura e commercio, tanto che il primo, per poter usufruire quella ricchezza boschiva a beneficio pubblico, trovava conveniente una ferrovia da Forcella, sulla sponda sinistra del Vomano, al mare.

Tale ferrovia percorrerebbe un'aperta campagna senza città nè villaggi, e quelli che coronano le colline da Canzano a Montepagano sarebbero equidistanti così da un tronco lungo la valle del Vomano, come da quello lungo il Tordino da Teramo a Giulianova. Anzi si gioverebbero assai più di quest'ultimo, come quello che li avvicinerrebbe al capoluogo della provincia.

Inoltre non solamente il Vomano potrebbe essere adoperato alla fluitazione dell'abbondante legname

che offrono i boschi di Crognaleto, Fano Adriano, Pietracamela ed altri, ma anche il Tordino, che ha pur boschi verso le sue sorgenti e nella cui vallata giace Teramo; che anzi Teramo è situata in un centro, a cui intorno intorno fa corona una linea di boschi dalla provincia di Ascoli a quella di Chieti. Di modo che converrebbe assolutamente che Teramo fosse centro e deposito di questo commercio di legname.

La contrada fra il Tordino ed il Vomano, come molto si allarga nella sua base in faccia al mare, così assai si restringe verso gli Appennini. Sarebbe quindi agevole, da Montorio a Valle San Giovanni, con un piccolo tratto di ferrovia raggiungere la valle del Tordino e quindi il tronco Teramo-Giulianova. Sarebbe la fluitazione delle legna condotta dal Vomano superiore sino a Montorio, dove il fiume costantemente si restringe. A Montorio col detto piccolo tratto di ferrovia si avvicerebbero le legna a Teramo ed a Giulianova. Di modo che allora Teramo sarebbe centro non solamente di interessi, come è, politici, amministrativi, giudiziari e militari, ma anche centro di questo commercio delle legna, il quale solo è tale per l'onorevole Devincenzi da fargli vagheggiare la ferrovia lungo la sinistra sponda del Vomano.

Inoltre nella valle del Tordino a Ripa e Valle San Giovanni abbiamo miniere carbonifere. Quella di valle San Giovanni s'incominciò a scavare per l'opera benemerita d'un nostro onorevole collega, il generale Nunziante, che, se fosse oggi presente alla Camera, potrebbe dare forza alle mie parole.

Certo se una speculazione privata dovesse, anche a pubblico beneficio, rivolgersi sopra i boschi degli Appennini Teramani, essa potrebbe maggiormente svilupparsi allorchè ne fosse centro Teramo; perchè, siccome il tronco da Teramo a Giulianova è già decretato per legge, ed ha diritto ad un sussidio, tale speculazione privata potrebbe avvantaggiarsi anche del sussidio governativo.

Se l'onorevole ministro ritiene che la speculazione privata possa assumere ad esclusive sue spese il commercio delle legna dei boschi d'Isola del Gran Sasso e degli altri tre comuni sunnominati, costruendo lavori idraulici nel Vomano ed una ferrovia da Forcella al mare, egli deve ammettere che la speculazione privata troverebbe più facile ed a sè giovevole il fare dei lavori idraulici sino a Montorio; ed evitando quelli più costosi da Montorio a Forcella, non che la ferrovia da Forcella al mare, costruire la ferrovia da Montorio a Valle San Giovanni-Teramo-Giulianova. A Forcella si avrebbe una ferrovia per sole legna e senza passeggeri, ed a Teramo una ferrovia invece per viaggiatori, merci di ogni specie, legna, ecc., ed infine il dovuto sussidio dallo Stato.

Io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà darmi delle risposte che siano soddisfacenti alla sua e mia provincia ed al cospicuo capoluogo di essa

che ho l'onore di rappresentare. Mi dovrebbe grandemente di dovere dissentire dall'onorevole Devincenzi, ma la linea della mia condotta è tracciata dal dovere, e, secondo esso mi detta, io vo significando i miei sentimenti e la mia fiducia.

#### PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare per la presentazione di un progetto di legge.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Ho l'onore di presentare un disegno di legge per autorizzare la vendita dei beni adempribili in Sardegna. (V. Stampato n° 182)

Devo dichiarare alla Camera che, dopo aver esaminato la cosa col Consiglio di Stato e ben maturata, si è riconosciuto che il Governo non ha la facoltà di procedere alla vendita di questi beni. E siccome, se vi ha parte del regno in cui tutti, e specialmente la Commissione d'inchiesta, abbia riconosciuto che convenga venire all'abolizione della manomorta, è la Sardegna; così io ho presentato questo progetto di legge.

**PRESIDENTE.** Si dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

**ASPRONI.** L'onorevole ministro e tutti quelli che conoscono la Sardegna sanno quanto sia urgente necessità di provvedere a certi disordini, epperò io domando che la discussione del progetto di legge che venne testè presentato sia dichiarata d'urgenza.

**PRESIDENTE.** Il signor ministro vi aderisce?

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Di gran cuore.

**PRESIDENTE.** Se dunque non c'è opposizione, la discussione di questo progetto sarà dichiarata d'urgenza.

#### SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE.

**PRESIDENTE.** Ora sulla questione sollevata dall'onorevole Sebastiani ha chiesto di parlare l'onorevole Mascilli per un fatto personale.

Ne ha facoltà.

**MASCILLI.** Io ringrazio l'onorevole Sebastiani che ha parlato in favore della nostra linea ferroviaria. Però stimo anche mio debito di dichiarare che, dal canto mio, non avrei mancato al mio dovere, ed avrei preso la parola anch'io, se questa volta non fossi stato persuaso di non aver bisogno di parlare, perchè debbo rendere giustizia all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che per la linea Termoli-Campobasso ha fatto quanto per lui si poteva, e che, se per ora non si è ancora venuti ad una decisione, egli è semplicemente perchè si attendono gli studi che si stanno facendo a cura della mia provincia dall'ingegnere Coriolano

Monti, come accennava l'onorevole Sebastiani, per chiarire talune volute difficoltà tecniche, per venire poi ad una conclusione definitiva.

Era questo soltanto che io voleva dichiarare.

DE DONNO. L'onorevole Sebastiani si è compiaciuto di chiamar me nella questione degli ormai famosi tronchi ferroviari compresi nella legge del 1870. Io principio dal ringraziare la Commissione per le cose dette nella sua relazione, nella quale a pagina 51 sta scritto: « Ora non possiamo chiudere questa parte del nostro lavoro senza qualche parola intorno alle diverse ferrovie che sono contemplate dalle leggi vigenti, e principalmente dalle leggi del 14 maggio 1865 e 28 agosto 1870, nelle quali in diversa misura fu accordato alle diverse ferrovie progettate un favore od un aiuto dal potere legislativo. Però l'argomento sarebbe troppo vasto per essere trattato in una relazione di bilancio, e noi ci restringeremo entro i confini di una semplice enumerazione. »

In quella enumerazione è compreso il tronco ferroviario da Zollino a Gallipoli.

Ognuno ricorda che nella legge del 28 agosto 1870, all'articolo 20, è scritto:

« È data al Governo la facoltà di concedere, per decreto reale, all'industria privata la costruzione e l'esercizio della strada ferrata da Zollino a Gallipoli, ecc.

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

Nè questa disposizione di legge sorse incidentalmente e senza discussione nella Camera, ma fu la conseguenza di quanto trovavasi ampiamente svolto nella relazione dell'onorevole Bonghi, il quale, tra l'altro, a pagina 25 scriveva:

« E perchè il principio diventi prontamente operoso abbiamo scelto tra queste quelle strade nelle quali concorrono, come si è altrove mostrato, le qualità accennate più su: la continuazione della strada da Santa Venere, ecc., e le altre due da Zollino a Gallipoli e da Lucera a Manfredonia. D'ambidue è stato sempre discusso con favore e con premura nelle Commissioni e nella Camera; e come la prima allaccia alla strada adriatica il più affollato porto dell'Ionio, così la seconda, ecc. »

Intanto lo scorso anno fu svolta due fiate questa questione: la prima in una interpellanza che ebbi l'onore di fare al ministro; la seconda nella discussione del bilancio definitivo.

Non volendo e non potendo, per la tarda ora, vagare nell'argomento, mi limito semplicemente a dar lettura alla Camera della risposta dell'onorevole ministro, facendo poscia qualche brevissima osservazione.

L'onorevole ministro rispondeva all'onorevole Pisanelli, che ne faceva istanza:

« Mi si domandava che cosa intendessi fare per le strade di Zollino-Gallipoli, Giulianova-Teramo (e dirò che questa è mia patria, perchè la Camera lo sappia), Ponte Santa Venere-Atella e Manfredonia-Lucera. Ripeterò quello che ho già detto altre volte all'onorevole Pisanelli: eseguirò la legge nei limiti delle facoltà che da essa mi sono date.

« Gli onorevoli interpellanti si fondano sull'articolo 20 della legge del 1870, più volte citata, per addimstrare che il Governo debba sussidiare queste linee. Che cosa stabilisce in generale quest'articolo per tali strade, perchè per taluna vi è qualche speciale disposizione, di cui in seguito parleremo? Essa stabilisce che a queste strade siano dati dei sussidi.

« Da queste disposizioni della legge risultano dunque due cose: in primo luogo il riconoscimento di una certa importanza eccezionale in queste strade; in secondo luogo che meritano, in certi limiti, di essere sussidiate. Questo mi pare che sia stato l'intendimento del Parlamento. »

Ebbene, io non intendo per nulla dar maggiore estensione al disposto di legge, ed accetto la restrittiva interpretazione che ne fa l'onorevole ministro.

A sussidio di questi quattro tronchi di strada ferrata fu indicata una somma; quella che sarebbe risultata dalle multe incorse dalla società delle strade ferrate meridionali. Sono dolente di far sapere all'onorevole Sebastiani che, se nella passata discussione dissi che la causa s'era perduta dinanzi al tribunale, ora è affatto seppellita.

L'onorevole ministro, in grazia, qual conseguenza vuol trarne dal non avere a sua disposizione il cespite indicato? Debbo io ripetere ciò che bellamente disse l'onorevole Pisanelli nella passata discussione? E quando pure quel cespite fosse tassativamente, e non indicativamente notato, forse che sono svanite le ragioni che indussero la Camera ad accordare il sussidio?

Voglia l'onorevole ministro ricordare che il legislatore riconobbe l'importanza ed eccezionalità di quei tronchi ferroviari e per questo volle sussidiarli. Il legislatore non ischerza, e se le leggi vanno intese nel senso che abbiano un effetto, non è dato ad un ministro del Governo italiano di ricorrere a ripieghi. Verso poi le popolazioni di quelle contrade in cui attendesi l'esecuzione dei più volte menzionati tronchi ferroviari, le parole e le osservazioni del ministro, mi limito a dire che non sono punto gentili.

Tanto più è doloroso il fatto, in quanto che nella causa tra il Governo e la società delle Meridionali quelle popolazioni non hanno preso alcuna parte, perchè non ne potevano prendere.

Lessi, poco innanzi, le stesse parole del ministro in rapporto alla valutazione legale che egli faceva della

questione, e conchiudeva: « In primo luogo il riconoscimento di una certa importanza eccezionale in queste strade; in secondo luogo, che meritano in certi limiti di essere sussidiate. »

Ora la conseguenza immane di tale dichiarazione sarebbe la formale promessa di uno speciale progetto di legge, attesa la perdita del cespite indicato nella prima legge. Intanto si abbia la compiacenza di sentire quale è il parere del ministro.

« Ora io domando, essendo mancati i fondi, come potete pretendere che il ministro dei lavori pubblici assegni sussidi per queste ferrovie? Voi potete dire bensì al ministro dei lavori pubblici di presentare un nuovo progetto di legge al Parlamento; ma alla mia volta risponderò che in tal caso noi rientriamo nella questione delle strade ferrate secondarie. »

Ma, buon Dio! se un momento prima aveva esplicitamente dichiarato che questi tronchi erano eccezionali, che nulla avevano a fare con gli altri tronchi che possono man mano venire ad essere considerati come secondari; se questi tronchi sono garantiti da una legge, come può dire l'onorevole ministro: che cosa volete che io faccia se i fondi sono mancati?

Io mi limito a dire all'onorevole ministro che i fondi non mancarono mai al Governo per l'adempimento di obblighi assunti in forza di una legge.

Ed a questo proposito io profitto per ricordare all'onorevole ministro ciò che egli spesso fa sentire in questa Camera:

« Non inoltriamoci in progetti nuovi, diamo esecuzione alle leggi; un ministro che non esegue la legge non è degno di sedere su questi banchi. »

Ebbene perchè non esegue la legge il signor ministro? Perchè non eseguisce le leggi discusse, ponderate, approvate, e per le quali la Camera più volte si è pronunziata favorevolmente riguardo alla esecuzione loro?

Ma mi duole che vi è qualche cosa che sorpassa un pochetto la ferma volontà del rispetto grandissimo che ho verso l'onorevole ministro, mio vecchio e grande amico.

Certamente io non sono di coloro che pretendono che il ministro debba sapere tutto, ma almeno quando si vuole fare un addebito ad una provincia, ad un municipio, ad una popolazione, mi pare che il ministro dovrebbe esaminare come stanno le cose. Ascoltiamo il ministro:

« Fra queste quattro strade ferrate ve ne sono due, e sventuratamente una è quella del mio paese (cioè a dire quella da Giulianova a Teramo) e l'altra quella da Zollino a Gallipoli, per le quali esistono bensì i progetti d'arte; ma, sebbene non siano strade difficili, ma facilissime; sebbene siano linee brevissime (poichè quella di Gallipoli è di 30 chilometri e quella da Giulianova a Teramo è di 28) pure, per quanto io sappia, nè dai comuni nè dalle provincie fu fatta finora al-

cuna manifestazione di voler concorrere a queste opere; quindi manca per esse una condizione importante, cioè l'iniziativa locale. »

Che all'onorevole ministro sia sfuggito ciò che sta scritto nella relazione dell'onorevole Bonghi fino dal 1870, è naturale; ma ciò non toglie che in quella relazione, quando ancora la costruzione di queste strade era un'ipotesi, non stesse detto che per la strada da Zollino a Gallipoli i sussidi ammontano a lire 700,000. Non sarà una gran somma, ma il dire che nè le provincie nè i comuni abbiano dato segno alcuno di volere prendere sul serio la costruzione di questa strada, quando innanzi tempo offerirono lire 700,000, non mi pare che sia giusto. E questo godo di averlo notato, poichè nella passata discussione non potei avere la parola, ed ebbi delle gravi osservazioni, sebbene in forma gentile, per aver lasciato figurare quelle volonterose città recalcitranti al bene, mentre era affatto il contrario. Ma mi sia permesso di andare più innanzi.

Non poteva sfuggire all'onorevole ministro l'indicato fatto, poichè risulta dai documenti esistenti al Ministero che il Consiglio provinciale di Lecce, colla stessa deliberazione con cui promise un milione per l'immediata attuazione della ferrovia da Taranto a Brindisi, con quella stessa deliberazione diede il sussidio di lire 500,000 al tronco Zollino-Gallipoli.

Spero dunque che l'onorevole ministro, ora che ho avuto l'onore di metterlo a giorno di tutte le circostanze che militano a favore del tronco ferroviario Zollino-Gallipoli, ben volentieri farà opera immediatamente a presentare un progetto speciale di legge; tanto più che di quattro tronchi ferroviari due soli ne rimangono; poichè per quello da Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella, come ho avuto il piacere di sentire dall'onorevole ministro, è presentata la legge, e per quella da Manfredonia a Lucera le trattative sono in corso. Laonde sono due soli i tronchi ferroviari, e per essi sonovi pronti gli studi, per i quali chieggo la presentazione del progetto di legge.

Dirò una parola sola a riguardo del tronco ferroviario di Zollino. Con esso si giunge a Gallipoli, il principale porto dell'Ionio, dove, per lo meno, approdano ogni anno dai novanta ai cento bastimenti, e si esportano non meno di 150 mila quintali d'olio.

Io spero che l'onorevole Devincenzi vorrà almeno proteggere l'olio, il quale dovrà salvarci, forse, dal petrolio. (*Si ride*)

Dopo di avere esaurito il tronco ferroviario da Zollino a Gallipoli, dirò due parole per quello da Taranto a Brindisi.

Ma, in nome di Dio, devesi ancora parlare, in questa Camera, del tronco ferroviario Taranto-Brindisi, stabilito con la legge del 25 agosto 1863?

La legge del 1863 dà tutte le facoltà al potere esecutivo; ed il ministro Jacini, nel 1865, dichiarava:

« Mi volete dare delle autorizzazioni, delle facoltà? « Io le ho tutte dalla legge, sono quindi inutili. » Non resta a vedere che il momento per eseguire questa legge.

Ebbene, a parte la legge del 1863, è venuta la legge del 1870, che non solo rinnova la facoltà, ma specificatamente lo mette nella stessa condizione delle strade calabro-sicule.

Qual sia l'importanza del tronco Taranto-Brindisi non è mestieri che io il dica, onorevole ministro, e sa perchè? Per una ragione semplicissima, quella che niuno meglio dell'onorevole Devincenzi ha saputo tessere panegirico più splendido e robusto.

Ma, se di testimoni oculari avessi bisogno, ne avrei imponenti e solenni.

Ovunque io mi rivolga trovo egregi ed onorandi colleghi pronti a venire in aiuto della mia povera parola. Potrà la sinistra muover verbo, quando il chiarissimo capo di essa, l'onorevole Urbano Rattazzi, circondato da molti colleghi, ha visitato e grandemente apprezzato la grande importanza di quelle contrade? E gli onorevoli ministri della guerra e della marina non reclamano quel tronco ferroviario come indispensabile alla difesa del regno?

Ma io dimenticava che l'onorandissimo nostro presidente, in compagnia di carissimi nostri colleghi, si degnava di allietare quella città! Ogni altra parola è inutile.

Ora che le ferrovie calabro-sicule, come assicurava l'onorevole ministro nella passata discussione, sono quasi completate, e gliene fo sinceri complimenti, il tronco ferroviario Taranto-Brindisi quando sarà fatto?

È doloroso il dirlo, ma vi sono costretto: il tronco ferroviario Taranto-Brindisi, manca ancora di studi. Ebbene, onorevole ministro, voi avete presentato un bilancio, in cui le competenze di quest'anno ascendono a 149 milioni di opere pubbliche. Io non vi domando di aggravare il bilancio in quest'anno di altra somma pel tronco ferroviario che sostengo, mi limito a chiedere che gli studi siano completati subito, in modo che nel bilancio del 1874 sia segnato, dopo undici anni dalla data della prima legge, il tronco ferroviario che congiunge le due importanti città di Taranto e Brindisi. Se questa strada fosse stata fatta a tempo, non si sarebbe perduta l'offerta di un milione, che, generosamente e senza esempi, aveva fatta il Consiglio provinciale di quella provincia.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Cercherò di essere brevissimo; ma se dovessi rispondere a tutti gli argomenti addotti dall'onorevole De Donno, ed a tutte le cose che ha accennate e raccontate l'onorevole deputato Sebastiani, dovrei questa volta essere veramente lungo.

L'onorevole Sebastiani, partendosi dalla piccolissima stazione di Francavilla, spaziava per tutte le stazioni degli Abruzzi e poi veniva a Campobasso,

quasi facendosi interprete dei rappresentanti di quei paesi, uno dei quali però ha manifestato un'opinione perfettamente contraria alla sua.

**SEBASTIANI.** Io sono deputato italiano e ho parlato di cose che riguardano tutta l'Italia.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Mi restringerò a dire solamente delle cose, che potrà interessare alla Camera di conoscere. La linea da Pescara verso Aquila fino a Popoli sarà aperta fra brevissimo tempo, poiché non restano che pochissimi lavori di complemento, i quali non richiedono se non qualche mese. Quanto alla stazione di Chieti, essa fu stabilita ove lo doveva essere tecnicamente; e certamente non poteva portarsi più in alto e fare che una linea, la quale un giorno sarà importantissima nel nostro sistema ferroviario, venisse ad avere delle rampe intollerabili.

**SEBASTIANI.** C'è ancora della pianura, al di là della stazione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma quello che sta a cuore maggiormente agli onorevoli Sebastiani e De Donno si è l'attuazione dell'articolo 20 della legge del 28 agosto 1870, in cui si parla di quattro strade, due delle quali li interessano principalmente, cioè la linea da Giulianova a Teramo e quella da Zollino a Gallipoli. Ambedue gli onorevoli deputati si valgono di certi argomenti, che veramente io non so comprendere. Essi dicono: fate queste strade e non presentate una legge; quasiché un ministro potesse impiegare i denari dello Stato senza il consenso del Parlamento.

Vorrei che l'onorevole De Donno, il quale è così buon giurista, mi spiegasse come mai il potere esecutivo abbia facoltà di adoperare i danari dello Stato senza venire al Parlamento. Ma, anziché ricevere consigli in questa parte dall'onorevole De Donno, mio amicissimo, e anziché ricevere dei suggerimenti dall'onorevole Sebastiani, che stimo moltissimo, vorrei rivolgerne alcuni ad essi. E prima di ogni altra cosa, vorrei che dalla Camera non uscissero che avvisi i quali potessero essere utili alle popolazioni, onde queste si mettessero per una via proficua alla prosperità del paese. Non vorrei che si facesse credere che da parte del Governo e da parte del Parlamento vi potessero essere certe preferenze, le quali non ci sono; il Governo è stabilito per far eseguire le leggi, e non per altro.

Quando l'onorevole Sebastiani diceva, che in quelle provincie si fa nulla in fatto di strade ferrate, che le leggi restano per esse lettera morta, doveva ricordare che in questo stesso giorno abbiamo parlato della Venezia, la quale ha meno strade ferrate di moltissime provincie del mezzogiorno.

Mi spiacerrebbe che certe opinioni producessero tristi effetti fuori della Camera; e, anziché servire ad eccitare l'attività nelle popolazioni, non servissero ad altro che ad assonnarle, e dico determinatamente questa parola.

DE DONNO. Domando la parola. (*Si ride*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sappia dunque la Camera, perchè mi cale di porre nettamente la questione, che, giusta l'ultima statistica delle strade ferrate, la Campania, che, secondo la divisione statistica, contiene molte provincie del mezzogiorno, va avanti, per estensione di strade ferrate, alle Marche, all'Umbria ed alla Venezia. Sappia l'onorevole Sebastiani che le Puglie e la Calabria vanno innanzi all'Emilia ed alla Venezia; sappia che gli Abruzzi vanno innanzi, per strade ferrate, alla Venezia. La qual cosa prova che alcuni lamenti, che si fanno spessissimo, non sono giusti; e, siccome fuori del Parlamento moltissimi non sono in condizione di avere delle notizie esatte, credo che gli onorevoli Sebastiani e De Donno provvederebbero molto meglio al vantaggio degli abitanti di quelle provincie, per le quali io pure sento il massimo interesse, se loro dicessero: fate quel che potete dalla vostra parte; prendete l'iniziativa, imitate le provincie della Venezia, e poi venite a chiedere aiuto al Governo. (*Si parla*)

Signori deputati, qui mi importa di rilevare un'accusa gravissima lanciata contro il ministro dei lavori pubblici dall'onorevole De Donno e dall'onorevole Sebastiani. Essi hanno detto che il Ministero non eseguisce la legge. Risponderò loro, che dal canto mio la legge viene eseguita scrupolosamente, inquantochè l'articolo 20, a cui si appoggiano l'onorevole Sebastiani e l'onorevole De Donno, non dice che queste parole: « È data facoltà al Governo di concedere per decreto reale all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate, ecc. » fra le quali vi è quella da Giulianova a Teramo, e l'altra da Zollino a Gallipoli. Ora io domando all'onorevole De Donno, domando all'onorevole Sebastiani: quando mai la industria privata ha chiesto al Governo la concessione delle linee Giulianova-Teramo e Zollino-Gallipoli? Allorchè quelle provincie, intendendo bene il loro interesse, ed imitando quel che hanno fatto altre provincie, chiederanno la concessione di quelle linee, sarò io il primo a proporre ai miei colleghi di dare loro un sussidio, ed il più largo che sia possibile.

E mi fa molta meraviglia che l'onorevole De Donno, il quale è così valente nell'interpretare la legge, vada così lontano da supporre che il ministro non intenda bene la legge, perchè non l'ha interpretata a modo suo. Se io dovessi interpretare questa legge nel modo che desiderano gli onorevoli preopinanti, credo che non le darei il suo giusto significato, ed anzi che la violerei assolutamente. Io quindi eccito tanto la provincia dell'onorevole De Donno, che quella dell'onorevole Sebastiani che è pure la mia, e che io amo quanto altri mai, a cercare di fare tutto quello che possono dalla loro parte, affinchè nasca anche in esse quell'iniziativa privata che si va svolgendo altrove; e siano poi certe che il Governo darà loro sempre la sua mano.

Non altrimenti che in questo modo si poteva e si doveva interpretare l'articolo 20 della legge.

Quanto poi all'ultimo concetto espresso dall'onorevole Sebastiani, che cioè la strada da Teramo dovesse valicare gli Appennini e venire un giorno a Roma, io dirò nettamente, che per la prosperità delle città e delle provincie bisogna correre appresso alle sole realtà, che possono essere raggiunte. Ora il voler nutrire la speranza, che, nell'attuale sistema ferroviario d'Italia, per andare da Roma all'Adriatico si abbia a passare non una, ma due giogaie degli Appennini, proprio là dove s'erge la regione asprissima del Gran Sasso d'Italia, ove sta il punto il più difficile di quella catena, mentre noi stiamo costruendo un passo per l'Adriatico colla strada la quale andrà in Aquila, ed altra ne stiamo studiando per Avezzano e Tivoli, io dico in verità, che è un voler attaccarsi ai sogni, ed abbandonare la realtà.

SEBASTIANI. Anche l'acquisto di Roma era un sogno e adesso è una realtà!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Noi confidiamo, che le popolazioni del Teramano, avvantaggiandosi delle ricchezze naturali del loro territorio, e specialmente delle loro quasi vergini foreste cui colla nuova legge delle strade apriamo altro sbocco, si metteranno in grado di presto prendere l'iniziativa per la costruzione della strada da Giulianova a Teramo. Ma fa d'uopo che gli interessi e le risorse del luogo siano bene studiate, e che tutte si facciano cospirare per conseguire questo grande beneficio.

Veggio infatti che vi sono altre località che si muovono: e fra poco tempo voi pur vedrete, che la ferrovia di Manfredonia sarà una realtà, perchè quelle popolazioni hanno bene inteso i loro interessi: avete poi già veduto, che è una realtà l'altra strada da Candela alla fiumana di Atella.

Auguro pertanto a quelle provincie questa stessa fortuna.

L'onorevole De Donno sa poi, che per la linea da Taranto a Brindisi il Governo ha una facoltà limitata, e condizionata. In fatto nell'articolo 22 della legge 28 agosto 1870 è detto, che se mai il Governo farà una concessione delle ferrovie calabro-sicule, dovrà comprendervi anche la linea da Taranto-Brindisi. Ma una tale concessione non avendo avuto mai luogo, mancò naturalmente la possibilità al Governo di eseguire la legge, come la vorrebbe interpretare l'onorevole De Donno.

BONGHI. Domando la parola per un fatto personale.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'amicizia che io ho per l'onorevole De Donno e per l'onorevole Sebastiani, i quali non so per quali motivi abbiano messo fuori tante ragioni per combattermi e per far credere che io non eseguisi la legge, quest'amicizia mi ha indotto a parlare così francamente alla Camera.

SEBASTIANI. Io, nel parlare non ho guari alla Camera aveva sfuggito di trattare un argomento, che mi

avrebbe astretto a rettificare un'asserzione dell'onorevole ministro. Egli anche un'altra volta ha detto qui alla Camera, che per la ferrovia da Teramo a Giulianova, come anche per quella da Zollino a Gallipoli mancava l'iniziativa locale. Egli aveva detto, nella tornata del 17 di giugno 1872, alla quale per causa di salute io non assisteva, che « fra queste quattro strade ferrate ve ne sono due, e sventuratamente una è quella del mio paese (cioè a dire quella da Giulianova a Teramo) e l'altra quella da Zollino a Gallipoli, per le quali esistono bensì i progetti d'arte, ma, sebbene non siano strade difficili ma facilissime, sebbene sieno linee brevissime, poichè quella di Gallipoli è di 30 chilometri e quella da Giulianova a Teramo è di 28, pure, per quanto io sappia, nè dai comuni nè dalle provincie fu fatta finora alcuna manifestazione di voler concorrere a queste opere; quindi manca per esse una condizione importante, cioè l'iniziativa locale. »

L'onorevole De Donno ha detto che per la ferrovia da lui accennata vi sia un concorso notevole, ed io per quella da Teramo a Giulianova dico, ora che mi costringe l'onorevole ministro, che egli era deputato con me nel 1865, allorchè io nella Camera presentai una deliberazione del Consiglio comunale di Teramo, che si obbligava di pagare 40,000 lire all'anno per venti anni.

Non si tratta che noi vogliamo eccitare le popolazioni, ma abbiamo il dovere di propugnarne i legittimi interessi.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Eccitate le popolazioni a far bene.

**SEBASTIANI.** Se l'iniziativa locale là maggiormente non si è sviluppata, non è colpa della provincia, ma invece del Ministero dei lavori pubblici; poichè l'onorevole Gadda, quando era ministro, fece interrogare il Consiglio provinciale ed i comuni, se intendevano di concorrere pel tronco da Teramo a Giulianova senza concretare un piano e senza stabilire le basi, approssimative almeno, per un consorzio, ed allora il Consiglio provinciale prese una decisione sospensiva. Ed è naturale che l'incertezza del Governo renda incerte anche le popolazioni, anzi ha servito ad attutire quello slancio naturale, che le popolazioni dimostravano per concorrere ad opera richiesta dal loro benessere, e da quello dell'Italia intera.

Insomma, è questione di buona volontà. Se per parte del ministro dei lavori pubblici si fosse avuta un po' di buona volontà, io credo che a quest'ora il tronco da Teramo a Giulianova sarebbe un fatto.

In vero se egli avesse fatto per questo tronco quello che cerca di fare pel tronco da lui fatto studiare dal signor ingegnere Artom sulla sinistra del Vomano, a quest'ora il tronco da Teramo a Giulianova sarebbe già compiuto; poichè in questo tronco si riuniscono tutti gl'interessi storici, che non si possono mutare a ca-

priccio. Il capoluogo del primo Abruzzo è stato situato nella valle del Tordino dall'opera dei secoli, e non può esserne spostato per volontà ministeriale.

Se l'onorevole ministro, come io spero del resto che verrà fare, cercherà di rivolgere a vantaggio del tronco da Teramo a Giulianova la ricchezza boschiva dei nostri monti, facilissimamente l'azione del Governo, l'azione di quegli enti locali interessati, ed anche la speculazione privata, faranno sì che quel tronco, così desiderato ed utile, sarà un fatto.

Ma l'onorevole ministro sembra che tenga le mani legate.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** No, le ho sciolte, scioltissime. (*Si ride*)

**SEBASTIANI.** Egli colla legge dell'agosto 1870 è autorizzato a fare qualche cosa per quei quattro tronchi, poichè in quella legge la savia generosità della Camera stanziava tre milioni per la ferrovia di Aosta.

Teramo è un distinto capoluogo di provincia.

Ora, se si davano tre milioni per la ferrovia di Aosta, perchè non dovrebbe darsi niente per la ferrovia da Teramo a Giulianova?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dal Parlamento.

**SEBASTIANI.** Ma se il Parlamento pensa così, pare che questo dovrebbe autorizzare il signor ministro ad uniformarsi al modo di vedere ed agire del Parlamento.

Ho parlato per un ricordo del prolungamento del tronco Teramo-Giulianova ad Aquila ed a Roma. Gli studi tecnici farono a spese locali fatti pel passaggio e sotto ed intorno al Gran Sasso, e furono approvati dal Consiglio superiore. Non è quindi quel passaggio così arduo.

**DE DONNO.** Le gravi parole profferite dall'onorevole mio amico, il ministro dei lavori pubblici, mi obbligano dirne pochissime di rimando.

Non io, onorevole Devincenzi, sono nel numero di coloro che si studiano d'inviare ai rispettivi paesi parole di eccitamento qualunque.

Tutta la mia vita, sia pubblica che privata è lì per testimoniare che non mi sono mai dipartito dalla scuola, alla quale mi onoro di appartenere, del dovere e del dovere assoluto. A fronte alta e sempre ho sostenuto il Governo che volli pel mio paese, e da ciò il diritto di dire la verità, quando me l'impone la mia coscienza.

Avrebbe potuto considerare un momento, onorevole Devincenzi, che se io ho chiesta l'esecuzione di due leggi, ho trovato il modo nello stesso tempo di far sentire che il ministro dei lavori pubblici aveva avuto il coraggio di assegnare per competenza del 1873 ben 149 milioni.

Questo mi è sufficiente ricordarle, non per legittimare la mia condotta la quale sento superiore ad ogni attacco. Quanto poi alle popolazioni, io sono obbligato di dire poche parole.

Mi dica l'onorevole ministro: pensi, l'onorevole De Donno a suscitare lo spirito pubblico, perchè quelle provincie accorcano con sussidi.

Ma, buon Dio! mi pare pure d'aver detto che per la linea Zollino-Gallipoli ben 700 mila lire si erano offerte già sul principio, quando non c'era ancora progetto di legge.

E dirò di più, poichè vi sono obbligate. Pel tronco Taranto-Brindisi la sola provincia aveva offerto ben un milione se si fosse subito eseguito.

In quanto all'interpretazione delle leggi, non ho nulla a ridire. Prego ricordarsi l'onorevole ministro che io non ho fatto che dare lettura del testo della legge, e se ci ha colpa, l'ha l'onorevole Devincenzi; gli apprezzamenti del quale su le leggi ho letti; e l'hanno pure tutti i membri della Commissione col relatore alla testa.

Non reputo neppure necessario d'invocare l'autorità dell'onorevole Pisanelli.

Al momento mi ricordo un fatto molto fresco, onorevole ministro, ed è questo. Ella diceva che io avevo voluto suscitare l'attuale questione. Ebbene, giorni addietro, nel Comitato, si è discussa la legge in forza della quale il Governo viene in aiuto con 42 milioni per la costruzione delle strade provinciali...

Voci. 26.

DE DONNO. 26, ma sono 42 con l'impronto. Ebbene, in quella legge è affatto esclusa la provincia di Lecce, ed io, lungi dal fare opposizione nel Comitato, ne sono stato sostenitore.

Detto queste cose, mi dispenso da ogni ulteriore osservazione, poichè da lunghi anni conosco l'animo delicato e nobile dell'onorevole Devincenzi, il quale, stanco dalla lunga e grave lotta per nove giorni, in un istante di eccitamento ha pronunziato parole affatto in armonia col suo cuore e con la sua mente.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Bramerei di essere bene inteso, perchè temo che l'onorevole De Donno e l'onorevole Sebastiani, forse per mia colpa, non mi abbiano capito.

Ripeto che il Governo non ha altra facoltà che quella di concedere quelle linee all'industria privata; e per industria privata s'intendono tanto i privati, che le provincie ed i comuni. È dunque mestieri che qualcuno ne chieda la concessione.

Ora io constato che sino ad oggi non c'è stato nessuno che abbia domandato la concessione delle ferrovie da Zollino a Gallipoli e da Giulianova a Teramo.

Perciò diceva testè all'onorevole Sebastiani ed all'onorevole De Donno, di eccitare quelle eccellenti popolazioni a chiedere queste concessioni. Ed aggiungeva poi, che se esse, conformandosi a quanto fu praticato da altre provincie, faranno conoscere di avere raccolto la maggiore parte dei capitali occorrenti alla costruzione di esse, allora sarà cura mia di proporre ai

miei colleghi, che sia accordato un largo sussidio per agevolarne lo immediato esequimento.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonghi ha facoltà di parlare.

BONGHI. Per un fatto personale.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non c'è fatto personale.

BONGHI. Io ho resistito tutte le molte volte che in questa discussione è stato pronunziato il mio nome, perchè mi pareva che quelli che lo pronunziavano mi scusassero già dal parlare, poichè essi solo col citarlo attestavano che io avessi già parlato di ciò molte volte; e poichè le molte volte che se n'era discusso prima non si era venuti a nessuna conclusione, mi doveva parere perfettamente inutile e soverchio che io mi riprovassi, per ritrarne un così bel costrutto. Pure, non ho potuto fare a meno di chiedere la parola quando l'onorevole ministro non ha nominato più me, ma il relatore della legge del 1870, e citato il testo di questa legge stessa.

L'onorevole De Donno, che sarebbe stato in grado di rispondere a questa parte di discorso dell'onorevole ministro, ha trascurato di farlo; ebbene, a me preme (a difesa della lealtà del relatore di quella Commissione, della lealtà e schiettezza delle votazioni di questa Camera) asserire e mostrare che il criterio che l'onorevole ministro intenderebbe applicare nell'interpretazione di cotesti articoli della legge del 1870, non sarebbe degno nè di un giureconsulto, nè d'un legislatore, ma appena, mi perdoni la parola, di un leguleio. Se il legislatore, risoluto a conseguire un fine ha creduto di possedere un mezzo di raggiungerlo, e ha deliberato questo mezzo che reputava sufficiente, non si deve intendere che voglia poi rinunciare al fine che si era proposto, per ciò solo che, per effetto di circostanze susseguenti, il mezzo proposto non si è trovato più adatto. Quando ciò succede, spetta al potere esecutivo di richiamare il potere legislativo a considerare che il mezzo adottato non può più servire, e suggerire quale altro vi si possa surrogare. Non si deve già intendere che il fine stesso deve essere abbandonato affatto; che qualunque obbligo di raggiungerlo nel potere esecutivo sia cessato, solo perchè uno dei mezzi, il primo dei mezzi coi quali si pensava di arrivarvi, sia venuto meno. Se le leggi che promettono benefizi alle popolazioni si dovessero intendere con quest'acutezza sofistica alla quale il ministro si attiene, esse sarebbero non già delle promesse o delle assicurazioni sulle quali possano contare quelli che ne aspettano l'esecuzione, ma delle insidie tese alle loro speranze le più legittime.

Non è possibile dunque convenire nella interpretazione data dal ministro dei lavori pubblici agli articoli della legge del 1870, che si riferiscono, sia ai quattro tronchi da Giulianova a Teramo, da Lucera

a Manfredonia, da Zollino a Gallipoli, e da Santa Venere alla fiumana di Atella, sia a quello da Taranto a Brindisi; e son persuaso che il ministro stesso acconsentirà a non persistere nel parere espresso da lui, se in luogo di chiedere ragioni alla sottigliezza della sua mente, chiederà consiglio alla bontà e rettitudine del suo animo.

Quanto alla precisa questione che è stata agitata dagli oratori i quali hanno sinora discorso dei quattro tronchi succitati, pare che il dissenso tra gli oratori ed il ministro stia in questo, che gli oratori avrebbero voluto che il Governo precedesse, ed il Governo vuole che le provincie precedano. Ebbene, rispetto a questi quattro tronchi o piuttosto rispetto a tre, — giacchè a quello da Santa Venere alla fiumana d'Atella par provveduto, — si può consentire nel desiderio del ministro. Nella legge era detto che il Governo non doveva concorrere che con un sussidio; il ministro, dimenticando subito quella sua interpretazione della legge che testè ho mostrata non vera, ha acconsentito testè che il sussidio dev'essere dato dal Governo anche quando non sia più possibile il darlo nelle forme che la legge prescriveva; anche quando, cioè a dire, non è più possibile che questo sussidio si ottenga dalle multe della società delle meridionali. Un anno fa egli sosteneva che, venute meno queste multe, l'obbligo del sussidio per parte dello Stato non sussisteva più.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** C'è la legge.

**BONGHI...** ed ora ammette che, anche se queste multe venissero meno, come appunto pare sia per succedere, un sussidio il Governo lo deve dare.

Ebbene io lo prendo in parola, e per la parte mia lo metterò in grado di mantenerla, nel modo che egli diceva di volerlo fare, per quello dei tre tronchi di strada di cui più particolarmente abbisogna la provincia di Capitanata.

Non farò questione di prima o di poi. Mi sarebbe parso preferibile che il Governo avesse determinata la quota di sussidio che intendesse accordare; ma, se non vuol fare ciò, se vuol aspettare una domanda, se vuol aspettare che non manchi più nulla a costruire la strada che il sussidio del Governo in quella misura che parrà necessaria, ebbene sarà bene fare come il ministro vuole e metterlo in punto di soddisfare questa sua promessa.

La parola del ministro ci dovrà servire di guida oramai.

Noi dobbiamo procurare che una domanda precisa possa essere diretta al Governo, o dai privati, i quali vogliono prendere l'impresa della costruzione di ciascuno di questi tronchi, o dal consorzio dei comuni interessati; una domanda precisa, della quale faccia parte la richiesta di un sussidio determinato; una domanda che abbia a base un contratto, il quale assicuri che, ottenuto quel sussidio, la strada sarà effettivamente costruita. Teniamocelo per detto e facciamo così.

E ora mi preme di opporre qualche osservazione alle considerazioni che il ministro ha fatte in genere circa il concorso delle provincie nella costruzione delle strade ferrate che le attraversano. E qui mi scusi, si contenti da prima che io lo preghi di non volersi mostrare tanto eroico di spirito contro il suo luogo natio. *(Si ride)*

Non è necessario d'ingraziarsi cogli uni o cogli altri, mostrando animo risoluto ora contro quelli, ora contro questi. Qui abbiamo tutti un interesse unico.

Io non sono in grado di fare nessuna distinzione tra le provincie dell'alta, della media o della bassa Italia, sono tutte provincie d'Italia del pari: ma per questo sono le regioni d'Italia diventate tutte uniformi? Non vedete quanto siano diversamente figurate l'una dall'altra: e come nell'una la pianura corre a distesa, nell'altra le colline, i monti si accavallano, gli uni sugli altri: e rompono dall'occidente all'oriente d'una regione stessa ogni facilità e comodo di comunicazione e di passaggio?

Come volete, dunque, domandare a queste provincie così diversamente fatte dalla natura (da una natura, che, aiutata dalla storia, le ha poste in condizioni economiche così diverse l'una dall'altra), come volete, dico, domandare ad esse la stessa prontezza d'iniziativa, lo stesso spirito d'intrapresa, la stessa misura di concorso nella costruzione delle strade ferrate delle quali hanno bisogno?

Avete chiamato nobilissimo l'esempio delle provincie venete. Io non credo che quest'aggettivo sia il più proprio; mi dorrebbe, perchè, se il loro esempio non si potesse chiamare altrimenti che nobilissimo, sarebbe, in una materia siffatta, un pessimo esempio; ed io son persuaso che non è tale, non già perchè è nobilissimo, ma perchè è sagacissimo.

Di fatti, è offerto da coteste provincie così largo concorso ed è chiesto così piccolo aiuto per linee le quali promettono un frutto sufficiente a compensare i capitali che vi s'investono. Ora, crede il Governo che di ciò si giovi lo Stato? Resteranno poi tutte a carico di questo le linee costose e povere che bisognerà pur costruire, quantunque non si possa aspettarne che un compenso affatto inadeguato, se non si vuole abbandonare alle sole e proprie lor forze quelle appunto tra le provincie italiane le quali hanno più bisogno dell'aiuto altrui, quelle le quali devono necessariamente aspettare che sia lor data la mano del vasto consorzio nazionale in cui sono entrate e vivono. Al Governo non giova, chi guardi bene, che si proceda così; non gli giova di lasciare all'industria privata o all'iniziativa locale le strade che rendono, e non tenere per sé se non quelle che perdono.

E pure questo gli succede, quando non procede colla sua iniziativa e col suo pensiero, ed aspetta che gli interessi locali anticipino sopra di esso, e in una materia la quale appartiene così propriamente allo Stato

come quella delle strade ferrate, poichè si distendono per tanto tratto di paese, le provincie e i comuni attendono, impazienti che non si faccia nulla, gli pigliano la mano, le provincie e i comuni, che, come hanno di tanto più ristretta la circoscrizione, così devono avere tanto più ristrette necessariamente le vedute ed i disegni.

In ogni modo, sia pure che delle provincie, in una felice condizione di suolo e nelle quali le strade principali alle quali possano congiungere le loro, sono ben collocate, possano avere cotesta iniziativa che il ministro loda. Però l'esempio di queste, le cui strade sono di facile costruzione e di sufficiente profitto, non può servire nè di regola, nè di criterio, nè di sprone a provincie come quelle napoletane, le quali si trovano in condizioni topografiche ed economiche affatto diverse. Dire a queste provincie di imitare le altre, è una crudele ironia.

Nè la statistica che il Ministero ha citata può servire di norma a misurare il diritto di ciascuna provincia italiana rispetto alle strade che lo Stato vi debba ancora costruire.

Se nell'usare questa statistica dei chilometri i quali ora percorrono ciascuna provincia, noi ci immaginiamo che il beneficio di ciascun chilometro di strada si raccoglie nella provincia per cui passa, non mai statistica avrà condotto a conseguenze più illusorie e fallaci; e più illusorie e fallaci per le provincie napoletane che per ogni altra. Poichè in quelle questi chilometri di strade ferrate che leggete nei vostri quadri, lambiscono le due opposte loro spiagge, invece di collegarle l'una all'altra traversando per qualche modo il cuore delle stesse regioni. Coteste linee longitudinali certo giovano a quelle provincie, ma non principalmente nè solo ad esse; poichè esse servono piuttosto a fondere a mano a mano gli interessi economici delle provincie meridionali con quelli delle provincie settentrionali d'Italia; sono servite soprattutto a rendere attuale ed efficace l'unità politica della penisola, l'esistenza stessa del regno d'Italia. Bisognerebbe che questi chilometri, in luogo di correre lungo due spiagge che si voltano le spalle l'una all'altra, e di cui l'una non può vedere l'altra, corressero invece dall'una all'altra, vivificando ed allacciando attualmente i centri produttori del paese, e fecondandolo ed agevolandovi i trasporti perchè la statistica da voi citata avesse un qualche valore. Ma neanche allora sarebbe un valore assoluto; neanche allora potrebbe servirvi di guida a temperare i desiderii, a frenare le dimande e a misurare i diritti. A ciò non v'ha se non una norma unica: sviluppare la rete delle strade ferrate in ciascuna parte d'Italia nella misura e nella proporzione che richiede l'aumento della ricchezza pubblica di tutta la penisola, secondo che lo permette via via la condizione delle finanze dello Stato. E non intendo davvero come si possa trovare altrove, come si possa cercare in coteste minute statistiche che ci sono state lette, il

criterio della condotta del Governo nella distribuzione delle opere pubbliche nel regno d'Italia. (*Bravo!*)

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Risponderò due sole parole all'onorevole Bonghi, per chiedergli, se crede più fallaci le deduzioni dai dati statistici, che rappresentano la viabilità ferroviaria di ciascuna provincia, ovvero più fallace quel sistema, la cui conseguenza sarebbe di smorzare ogni iniziativa privata.

In fatto di strade ferrate, vi sono linee di interesse generale, e l'Italia ha mostrato di comprenderlo; ma vi sono altresì linee che non possono farsi senza l'iniziativa ed i sacrifici delle popolazioni. E sarebbe un grande errore, se noi impedissimo ogni nobile slancio delle popolazioni, sostituendo per ogni dove ed in ogni caso alla loro iniziativa l'azione del Governo.

Io non auguro all'Italia questa politica, che, me lo permetta il mio amico Bonghi, sarebbe fatale.

Quanto all'asserzione dell'onorevole Bonghi, che l'attuale amministrazione non pensi soverchiamente alle provincie meridionali, mi basta solo ricordare che in questi ultimi giorni il ministro delle finanze ed io abbiamo presentato due leggi: una di esse impegna il Tesoro dello Stato per 43 milioni, l'altra per 46, e l'una e l'altra non riguardano che il soddisfacimento dei bisogni per strade ordinarie e per strade ferrate in quelle provincie del mezzogiorno.

**PRESIDENTE.** Sono state presentate altre due interrogazioni, che sono le seguenti:

« I deputati Di Rudinì, Lancia di Brolo e Paternostro Paolo chiedono di interrogare il signor ministro delle finanze circa all'aggio di riscossione concesso per le percettorie di Palermo. »

Questa interrogazione verrà comunicata domani al ministro delle finanze.

L'altra è un'interpellanza al ministro dei lavori pubblici, ed è la seguente:

« I sottoscritti desiderano interpellare il ministro dei lavori pubblici sui provvedimenti che intenda adottare per ristabilire le comunicazioni ferroviarie nella galleria dei Giovi. »

Boselli, Pissavini, Ricci, D'Aste, Molino, Luigi Farina, Negrotto.

Questa interpellanza, se la Camera lo stima, potrà aver luogo nella discussione del titolo del bilancio di cui ora ci occupiamo.

La seduta è levata alle ore 6 1/2.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

Votazione per scrutinio segreto sopra i progetti di legge:

1° Pagamento delle imposte con cedole del debito pubblico consolidato; convenzione postale colla Russia; trattato di commercio e navigazione col Porto-

galo; accordo stipulato colla Repubblica Argentina; leya marittima per l'anno 1873; nomina delle Commissioni di sorveglianza sopra le amministrazioni della Cassa dei depositi e prestiti; della Cassa militare; della Cassa del Fondo del culto;

2° Svolgimento d'interpellanze e interrogazioni dei deputati Pisanelli, Sorrentino, Englen e Cencelli al ministro delle finanze sulla presentazione della legge promessa relativamente alla tassa di ricchezza mobile, e sopra la riscossione degli arretrati delle imposte dirette;

3° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1873, del Ministero dei lavori pubblici;

4° Interpellanza del deputato Ercole al ministro dell'interno sopra la privativa delle inserzioni degli atti amministrativi e giudiziari in un giornale della provincia di Alessandria.

Discussione degli stati di prima previsione pel 1873:

5° Del Ministero della pubblica istruzione;

6° Del Ministero della marina.

Svolgimenti di proposte:

7° Del deputato Macchi ed altri per modificare l'articolo 299 del Codice di procedura penale; del deputato Arrigossi ed altri pel passaggio di alcuni comuni della provincia di Padova a quella di Vicenza; del deputato Righi relativamente ai termini in cui proporre le revocazioni delle sentenze dei conciliatori e delle Corti di appello; del deputato Catucci per disposizioni relative all'esecuzione delle sentenze dei conciliatori; del deputato Mazzoleni per disposizioni relative alla celebrazione dei matrimoni; del deputato Bove per la commutazione delle disposizioni per monacaggio in disposizioni di maritaggio; del deputato D'Ayala per un'inchiesta sopra lo stabilimento metallurgico di Mongiana; dei deputati Landuzzi e Billia Paolo per mantenere in vigore l'attuale procedura contro i debitori di arretrati di imposte dirette;

8° Interpellanza dei deputati Crispi e Oliva al ministro dell'interno intorno alle condizioni ed all'amministrazione della pubblica sicurezza nello Stato.

Discussione dei progetti di legge:

9° Ordinamento dell'esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra;

10. Circostrizione militare territoriale del regno;

11. Applicazione delle multe per inesatte dichiarazioni nelle imposte dirette;

12. Proposte della Commissione di inchiesta sopra la tassa di macinazione dei cereali;

13. Abolizione della tassa di palanico nella provincia di Mantova;

14. Convenzione fra il Ministero delle finanze e il Banco di Sicilia;

15. Spesa per la formazione e verificazione del catasto sui fabbricati;

16. Costruzione di un tronco di ferrovia fra la linea aretina e la centrale toscana;

17. Modificazione alla legge postale;

18. Riordinamento dell'amministrazione centrale dello Stato, e riforma della legge comunale e provinciale;

19. Costruzione di un secondo bacino di carenaggio nell'arsenale militare marittimo di Venezia;

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

21. Discussione delle modificazioni da introdursi nel regolamento della Camera;

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

23. Sospensione del pagamento delle imposte dirette nei comuni danneggiati dalle ultime inondazioni;

24. Riordinamento del personale addetto alla custodia delle carceri;

25. Concorso speciale per posti di sottotenenti ne corpi di artiglieria e del genio;

26. Pagamento all'impresa già costruttrice della ferrovia Ligure della somma dovuta in forza di sentenza arbitrare;

27. Abrogazione della legge relativa all'anzianità e pensione degli allievi del terzo anno di corso dell'Accademia militare;

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

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

30. Spesa per l'esecuzione delle opere necessarie all'isolamento dei palmenti destinati alla macinazione esclusiva del granturco e della segala;

31. Disposizioni relative alla pesca.