

TORNATA DEL 24 GENNAIO 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Comunicazione del presidente circa gli atti d'inchiesta sull'elezione di Lari. = La proposta del deputato Ghinosi per un'inchiesta, già presa in considerazione, è dichiarata d'urgenza. = Seguito della discussione del bilancio preventivo dei lavori pubblici e del titolo delle spese straordinarie per le strade ferrate — Istanze del deputato Ricci sulla sorveglianza delle ferrovie e sul servizio tra Pontedecimo e Busalla — Domande e istanze diverse, del deputato Boselli circa la galleria dei Giovi; del deputato Negrotto sopra tre tronchi; del deputato Malenchini sulla ferrovia maremmana; del deputato Griffini su quella da Cremona a Treviglio; del deputato Angeloni per le ferrovie sul Volturno e sul Sangro, e Caiatiello-Lucera; del deputato Romano per studi di quella che metterebbe in diretta comunicazione Roma con Foggia; del deputato Allimaccarani per disposizioni igieniche, e per la congiunzione della linea aretina colla centrale toscana; del deputato Torrigiani su quella da Roma a Livorno per Civitavecchia; del deputato Farina Luigi circa il tratto della galleria dei Giovi — Osservazioni dei deputati Mascilli, Bonghi e Palasciano sulla proposta del deputato Romano — Risposte e dichiarazioni del ministro e del relatore Depretis ai vari oratori, e loro opposizione a diverse proposizioni — I deputati Cerroti e Romano ritirano le loro proposte, la prima, di ieri, la seconda, d'oggi, per ferrovie da costruire. = Interrogazione del deputato Finzi sulla chiusa della rotta dell'argine destro del Mincio — Risposta del ministro per la guerra. = Annunzio di un'interrogazione del deputato Berteà. = Presentazione di un disegno di legge per modificazioni alla legge dei pesi e misure.*

La seduta è aperta all'una e 40 minuti.

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

SICCARDI, segretario, legge il sunto delle seguenti petizioni:

538. La Giunta comunale di Acri, provincia di Cosenza, domanda che dalla strada di San Giovanni Paliati alla provinciale di Acri Bisignano, proposta col nuovo progetto per la costruzione di strade, si distacchi un tronco nel punto Piano di Omero che mena alla stazione ferroviaria da Corigliano-Calabro.

539. I segretari comunali della provincia di Verona, rassegnano alla Camera alcune proposte di modificazioni alla legge comunale e provinciale tendenti a migliorare ed assicurare la sorte dei segretari comunali.

540. Il sindaco di Lacedonia, provincia di Principato Ulteriore, trasmette una petizione di elettori politici di quel collegio diretta ad ottenere abolito il contatore e l'attuale sistema di riscossione del dazio di macinazione e ceduto tale dazio ai municipi mercè un canone proporzionale.

PRESIDENTE. Nella seduta del 20 giugno ultimo, la Camera, dopo avere annullate le operazioni elettorali del collegio di Lari, deliberò un'inchiesta giudiziaria sui fatti denunciati contro l'elezione medesima. Ora, essendosi compiuta l'inchiesta, l'onorevole ministro

guardasigilli ha trasmesso gli atti processuali, i quali verranno depositati nella segreteria della Camera, per comodo di chi ne volesse prendere cognizione.

L'onorevole Ghinosi ha facoltà di parlare.

GHINOSI. Nel giorno 20 decorso io ho avuto l'onore di svolgere davanti alla Camera una proposta d'inchiesta intorno alle condizioni dell'arginatura del basso Po ed alle cause delle ultime rotte. Per un equivoco la Presidenza ha creduto che la mia proposta sia stata unicamente presa in considerazione, mentre io nettamente avevo pregato la Camera di volerla anche dichiarare d'urgenza. Persuaso che la Camera non può aver voluto fare scientemente un atto non serio, e non serio sarebbe stato prendere in considerazione, in questi dì, un progetto di legge senza dichiararlo contemporaneamente d'urgenza, colla anticipata certezza che non verrebbe poi mai in discussione alla Camera e forse neppure al Comitato privato; di ciò persuaso, per togliere ogni spiacevole malinteso, io invito gli onorevoli miei colleghi della Camera a ripetere la votazione già fatta, e prego il signor presidente a volere di nuovo chiedere alla Camera se intende, o meno, di dichiarare d'urgenza la mia proposta d'inchiesta.

PRESIDENTE. Onorevole Ghinosi, io non voglio porre in dubbio che nelle sue conclusioni ella abbia chiesto alla Camera anche l'urgenza sulla sua proposta: certo è

però che, forse per inavvertenza, si è votato solo la presa in considerazione. Se ella mi avesse fatto rilevare questa duplice sua domanda era mio dovere di porla ai voti.

Ora ella è nel suo diritto di chiedere alla Camera ch'è le piaccia di deliberare sulla urgenza della proposta medesima d'inchiesta già presa in considerazione. Consulterò la Camera.

(La Camera approva l'urgenza.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1873.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione degli stati di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1873.

La discussione è sempre al titolo delle Spese straordinarie delle ferrovie, ed io oso rinnovare la mia viva raccomandazione e la mia preghiera agli onorevoli deputati iscritti per parlare, che vogliano restringersi, il più che sia loro possibile, all'argomento, onde possiamo terminare questo bilancio. Voglio sperare che questo eccitamento possa riuscire più proficuo di quello che lo sia stato ieri. Con questa avvertenza do la parola all'onorevole Ricci.

RICCI. Siamo al capitolo della sorveglianza sulle ferrovie e mi pare non inutile il dire una parola al riguardo. Se la sorveglianza governativa sui pubblici servizi può essere giovevole, è assolutamente indispensabile pel servizio delle ferrovie. Ove questa fosse efficacemente esercitata non solo sulle condizioni di solidità in cui trovavansi le varie ferrovie, ma altresì sul loro materiale mobile io credo che molti disastri avrebbero potuto evitarsi.

Questo in tesi generale, ma venendo a casi speciali io rammento che quando or sono due anni la galleria dei Giovi diede indizio di movimento con manifestazione di fenditure nella volta. Ora, se in quell'epoca si fossero eseguite le riparazioni con un sistema appropriato non solo, ma in quel modo che l'arte consigliava, probabilmente al di d'oggi non avremmo a deplorare il grave disastro che tanto affligge il commercio della città di Genova.

Ed in vero, non è di poco momento il danno, perdurando tuttavia l'interruzione della ferrovia. I 10 giorni, di cui l'onorevole ministro ci parlava per il ristauo parziale, sono non solo trascorsi, ma superiamo i 15; purtroppo giungeremo al mese e le conseguenze cagionate dalla prolungata interruzione saranno incalcolabili.

Diffatti, dal porto di Genova partivano ordinariamente oltre 300 vagoni al giorno carichi di mercanzie per l'interno.

Se si riflette che in un momento dato si fermò interamente questo movimento di merci, e che per la

scarsità dei depositi non vi è modo di allargare la mercanzia convenientemente, ben vedesi quale inciampo al commercio, un simile disastro ha prodotto.

Continuando un solo mese questo stato di cose noi giungeremo ad avere una quantità di merci giacenti nei depositi locali, la quale può esser rappresentata dalle tonnellate che avrebbero asportato ben 9 mila vagoni. Ometto di parlare dei danni alla navigazione, e dei pericoli ai noleggiatori per incorrere incontro stallie, attesa la lentezza dei mezzi di sbarco, e della deficienza di luoghi di deposito.

Ma vi è di più; in certo qual modo noi siamo sotto la minaccia di una crisi annonaria, per i falliti raccolti, locchè accresce la necessità di un facile mezzo di trasporto; e se il transito delle merci a grande velocità, forse fra un mese sarà in parte possibile, quello a piccola velocità, attesa l'entità del danno, non credo di esagerare dicendo che richiederà un tempo più che doppio per essere intieramente riattivato.

Ora, per le molteplici osservazioni fatte, questa interruzione così prolungata per il trasporto sollecito ed economico delle merci a piccola velocità, deve produrre degl'inconvenienti economici molto grandi. E sono veramente dolente di vedere che forse il Ministero non sia stato abbastanza esattamente informato dai suoi agenti nè dell'entità del danno avvenuto, nè forse del modo con cui s'intende di ripararvi, poichè ciò che da principio pareva cosa di poco conto, ora si fa manifesto essere un danno considerevole. E ciò dico perchè forse occorreva provvedere al trasporto, per la strada provinciale, con mezzi straordinari, delle merci tra Pontedecimo e Busalla, al fine di non ritardare soverchiamente l'invio delle merci alla Lombardia, Piemonte ed al rimanente dell'Italia, in così dolorosa situazione.

Il Governo, diceva, ha il dovere di sorvegliare i lavori, e ciò non solo nell'interesse commerciale del paese, ma anche nell'interesse dell'erario. L'anno scorso per la prima volta la società dell'Alta Italia ha superato il limite d'introito lordo di garanzia e quindi lo Stato non ebbe a fare alcun sacrificio per soddisfare alla garanzia.

Ma non è certo che questo stato di cose non possa riprodursi. Potrebbe nel 1873 l'entrata lorda ritornare al di sotto del limite guarentito in 28 milioni, e per conseguenza essere obbligato il Governo a far buona la differenza. Ora da questa interruzione di servizio naturalmente ne consegue una diminuzione di entrata, epperò non è improbabile che pel 1873 noi dobbiamo soggiacere a qualche spesa di garanzia.

Ma, se è vero che la società dell'Alta Italia è piuttosto restia ad accettare i suggerimenti governativi, anzi mal volentieri, si dice, soffra che il Governo prenda ingerenza, siccome gli è attribuito dalla legge, nell'andamento del servizio pubblico, e che mal volentieri si presti a che i commissari governativi

esercitino il loro ufficio... (*Segni di diniego dell'onorevole ministro per i lavori pubblici*)

Vuol forse il signor ministro che io citi qualche esempio?

DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici. Dica pure.

RICCI. Non ho difficoltà di accennarne, quantunque mi spiaccia entrare in particolari; ma dirò in genere, e credo che il signor ministro sia convinto tanto quanto io lo sono, che la società dell'Alta Italia...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Convinto niente affatto.

RICCI... mal volontieri vede esercitarsi questa sorveglianza governativa, e che la elude tutte le volte che le piace.

Siccome però mostra dubitarne l'onorevole ministro in modo così assoluto, così gli farò una domanda. È vero, o no, che l'anno scorso, salvo più certa epoca, avendo la società dell'Alta Italia chiesto di riparare o mutare le traversine di un gran tratto di ferrovia, credo da Sampierdarena a Sestri, perchè le credeva in cattiva condizione, non avendo il Ministero risposto, essa si accinse al lavoro, lo eseguì, e quando, forse, il Ministero si ricordò di questa domanda, ed incaricò l'ispettore di andare sul luogo ad esaminare, trovò che il lavoro era fatto e compiuto?

Io non dico che la società abbia fatto male, anzi credo abbia fatto bene; poichè, se il Governo dimenticò in tempo utile di dare le disposizioni occorrenti perchè quel tratto di ferrovia fosse riparato e messo al sicuro, essa era nell'obbligo di renderlo tale. Ma ciò dimostra e rende palese che essa dispone a suo talento e fa come meglio le aggrada.

E se cito questo fatto si è per la sua relativa importanza, poichè la spesa del cambiamento delle traversine cadeva interamente a carico dello Stato. Adunque, ove il caso al quale io accenno sia veramente avvenuto, ne consegue che l'amministrazione governativa avendo tardivamente disposto, la società, non curandosi di ripetere l'invito, si accinse senz'altro ad un lavoro a carico dello Stato. Raddoppi adunque il Governo di energia ed infligga multe acciò ognuno rimanga a suo posto.

Evidentemente il disastro or ora avvenuto nella galleria dei Giovi mi sembra che avrebbe dovuto indicare altresì al Governo la necessità di provvedere ad altra galleria la quale, con la minore spesa possibile, potesse supplire alla deficienza eventuale della grande galleria dei Giovi. Il pensare in tempo opportuno ad aprire un altro sbocco è reso tanto più evidente ove si rifletta all'insufficienza dell'attuale galleria dei Giovi pel movimento commerciale ordinario, sia per le forti pendenze del tratto tra Pontedecimo e Busalla, sia anche per i possibili inconvenienti nella galleria stessa, talchè nei tempi normali la quantità di merci a trasportare verso il porto di Genova ha sempre

superato i mezzi di transito di cui è capace la ferrovia. Diffatti, malgrado i 300 o 320 vagoni che la società dell'Alta Italia poteva far percorrere nelle ventiquattro ore lungo le sue ferrovie, rimaneva costantemente una quantità considerevole di merci giacenti nell'impossibilità che si era di poterle condurre a destinazione.

Ciò prova ad evidenza l'insufficienza di quella sola galleria, ed, ove si consideri che questo tratto di via ferrata, se non è pericoloso, va tuttavia soggetto ad interruzioni che potranno essere frequenti, si rende evidente la necessità di provvedere altra galleria, che assicuri in ogni tempo il traffico delle merci, tanto più essendo prossima l'apertura della ferrovia del Gottardo. Io credo che vi siano già degli studi fatti, e che la spesa relativa non sarebbe gran cosa. Probabilmente, associando l'interesse che avrebbe la società dell'Alta Italia di contribuire alla spesa al contributo dei comuni e della provincia, non sarebbe difficile radunare parte della somma necessaria senza imporre l'intero peso di costruzione allo Stato.

Io pregherei quindi l'onorevole ministro di occuparsi di questo fatto.

Conchiudo adunque pregando il ministro a fare ogni sforzo perchè l'interruzione del transito sia la più breve possibile; inoltre a provvedere i mezzi in via straordinaria, durante l'interruzione, acciò sia facilitato il trasporto delle merci sulla via provinciale da Pontedecimo a Busalla, anche, se occorre, coi carri del *Treno militare*; ed infine la conclusione di queste poche parole sarebbe che il ministro si occupasse energicamente a studiare il modo di poter stabilire un secondo mezzo di comunicazione tra Pontedecimo e Busalla, coll'apertura di altra galleria, e su di questo particolarmente io faccio calda raccomandazione.

BOSELLI. Le mie parole, che saranno brevissime, seguono quelle dell'onorevole Ricci, e si aggirano, con molto minore autorità, sul medesimo argomento.

Subito dopo il primo annuncio dei guasti accaduti nella galleria dei Giovi, io rivolsi una interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. A lui io chiedeva quale fosse l'estensione dei danni accaduti, quale tempo occorresse per ripararli prontamente, in qual modo egli volesse o potesse, durante l'interruzione del servizio regolare sotto quella grande galleria, provvedere al servizio temporaneo e straordinario dei viaggiatori e delle merci a grande velocità.

In quel giorno arrideva all'onorevole ministro ed egli comunicava alla Camera la speranza che si potesse, almeno sopra uno dei binari, ricominciare fra pochi giorni il servizio.

D'allora in poi questa speranza si è dileguata, e si è dileguata senza colpa dell'onorevole ministro, senza colpa della sua amministrazione. La prima frana si è allargata; nuovi, più lunghi, più difficili lavori si resero necessari; quindi non vi ha dubbio che occorre maggior tempo per le indispensabili riparazioni.

Dirimpetto a questo nuovo stato di cose peggiore del precedente, forte dell'appoggio dei miei colleghi della Liguria, cinque giorni or sono, io consegnava una domanda d'interpellanza sul tavolo della Presidenza.

Questa domanda fu letta alla Camera solamente il giorno dopo quello della sua presentazione, e fu letta quando la Camera aveva dato così ampia proporzione alla discussione generale di questo capitolo del bilancio dei lavori pubblici, sul quale, stiamo ora discorrendo, da poter comprendere in essa anche l'argomento speciale che volevamo fare oggetto di un'interpellanza, nell'intento di provocare novelle spiegazioni dal ministro e potere da parte nostra aggiungere nuove osservazioni e nuovi suggerimenti. Parmi così d'aver corrisposto all'impazienza della Camera, la quale brama porre ormai fine a questo lungo dibattito e passare alla discussione di altri bilanci e di altre importantissime leggi; e spero che, se vi è possibilità di giungere a qualche utile conclusione in ordine allo scopo dell'interpellanza, non sia essa per mancare per ciò che se n'è fatto ora lo svolgimento così come io ho consentito di fare, cedendo ai suggerimenti dell'onorevole presidente della Camera...

PRESIDENTE. È vero.

BOSELLI. A me non consta, tenuto conto dei nuovi danni avvenuti, che l'amministrazione sia in colpa pei ritardi che dobbiamo più e più sempre deplorare nel proseguimento e compimento delle necessarie riparazioni. Una colpa l'amministrazione l'ha, ed è quella che l'onorevole Ricci ha, meglio che io non sappia fare, ricordata.

Questa colpa, della quale l'attuale ministro non ha neanche la responsabilità morale, consiste nel non essersi mai voluto dar retta ai reclami del commercio piemontese e ligure che aveva avvertito l'amministrazione della probabilità imminente dei danni che si sono ora verificati. Inoltre a me consta che uomini tecnici, peritissimi, hanno fatto lavori di seria importanza per prevenire il Governo dei disastri cui si andava incontro. Ma l'amministrazione ha creduto che si trattasse di semplici illusioni, di errori volgari dell'opinione pubblica. E pur troppo con questo sistema andiamo incontro a gravi danni, poichè questo metodo di contrapporre ai giudizi e al sentimento dell'opinione pubblica l'infallibilità della competenza tecnica, è un metodo pericolosissimo nell'amministrazione dei nostri lavori pubblici. (*Bravo! Bene!*)

Questa, dico, è la sola colpa che io sono in grado di attribuire all'amministrazione. Ma, se questa è la sola colpa dell'amministrazione, non cessano per ciò dall'essere gravissime le conseguenze della presente interruzione ferroviaria, sicchè occorrono urgenti ed efficaci provvedimenti.

Nè si tratta solo della città di Genova alla quale accennava l'onorevole Ricci, ma si tratta invece di tutta la Liguria, di tutto il Piemonte, di tutta la

Lombardia; si tratta di intiere regioni che sono fra le più ricche e le più industriose d'Italia. Ogni giorno, quei vagoni dei quali ci parlava l'onorevole Ricci trasportavano sotto la galleria dei Giovi 3000 tonnellate di merci. A Genova vi è una grande penuria di magazzini, le consuetudini del commercio moderno non adottano i grandi depositi, ma portano i negozianti e i consumatori a provvedersi mano mano che il bisogno richiede.

Un' interruzione di servizio sotto la galleria dei Giovi significa, o signori, che il più grande emporio commerciale del regno è separato dai suoi mercati di produzione e di consumo.

Ma dirà l'onorevole ministro: queste sono lamentazioni di Geremia; a che cosa servono; che cosa posso fare?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È naturale.

BOSELLI. Permetta, onorevole ministro: due cose sono a farsi: l'una è in suo potere intieramente, l'altra no; quella che è intieramente in suo potere consiste nel dare esatte informazioni. Il commercio soffre in due modi: soffre pel fatto in se stesso, soffre per l'incertezza circa la durata dell'attuale condizione di cose, poichè non solo sono oggi interrotte le comunicazioni, ma, ignorandosi quando esse potranno venire riattivate, tutte le contrattazioni sono incerte e sospese.

Non vi è maggior pericolo, non vi è peggior posizione per il commercio di quella di trovarsi immerso in ingentissimi danni al presente e di non sapere neanche che cosa possa predisporre per un avvenire più o meno prossimo.

La prima preghiera quindi che io rivolgo all'onorevole ministro è di dirci oggi, è di saperci dire domani, se oggi non ha le informazioni sufficienti, il tempo che questi lavori richieggono. Me ne dica piuttosto uno più lungo di quello che sarà effettivamente necessario, che uno più breve; ritenga, che per il commercio è di grandissimo interesse di avere una informazione precisa a questo riguardo.

La seconda preghiera che gli rivolgo e che solamente in parte sta nelle sue forze è quella di sollecitare il più che sia possibile questi lavori.

Dacchè ho presentata la mia interpellanza, la posizione, se si ha da credere ai dispacci che vengono su pei giornali, sembra migliorata.

RICCI. Dieci febbraio dicono i dispacci, dunque non è migliorata.

BOSELLI. Io ringrazio l'onorevole Ricci di questa correzione che fa alle mie osservazioni; io mi era espresso male, non voleva dire migliorata la posizione delle cose, quanto al tempo necessario pel compimento dei lavori, ma alla sollecitudine e ai modi onde pare che questi lavori siano condotti ed eseguiti; ho sentito parlare di premi scalari e di altre provvidenze, che, se le sa, ci vorrà indicare l'onorevole ministro di cui non voglio certamente anticipare le risposte.

Dopo che l'onorevole ministro avrà indicato il tempo preciso che si richiede per ristabilire il servizio regolare, si potrà studiare in qual modo occorra e si possa provvedere straordinariamente nello stato attuale delle cose.

Si potranno ordinare dei servizi temporanei. Se si tratta di un breve lasso di tempo, capisco anch'io che non conviene intraprendere dei grandi mezzi straordinari troppo costosi e difficili per riparare a danni passeggeri. Ma, se si trattasse di un tempo più lungo, nulla è impossibile, e non si spaventi l'onorevole ministro, non è neppure impossibile un servizio di carri sulla via rotabile per il servizio stesso della piccola velocità. Ci vorrebbe, lo comprendo bene, un grande numero di carri (saranno tre, quattro mila carri, che so io, nè qui voglio improvvisare statistiche e progetti senza i dati sufficienti), ma ad ogni modo, se si trattasse di molti mesi di ritardo, un provvedimento per un regolare servizio straordinario, relativamente sufficiente, si dovrebbe trovare ed applicare.

Vi è poi un provvedimento d'indole secondaria che l'onorevole ministro può ordinare subito, che forse ha già preso, perchè, non avendo io informazioni quotidiane, mentre qui addito un male, è ben possibile che già siasi apprestato il rimedio. Vi sarebbe, dico, un provvedimento d'indole secondaria, ma che in questo momento potrebbe recare grande utilità. Il commercio ha, per quanto poteva, provveduto esso stesso ai più urgenti bisogni suoi, ad attenuare i danni che soffre; vi ha provveduto nella misura della sua possibilità; ha stabilito un servizio di carri sulla via rotabile sino a Busalla, ma le merci giunte a Busalla non possono andar oltre colla regolarità e colla sollecitudine necessaria.

La stazione di Busalla non basta a questo servizio straordinario delle merci, e qui siamo proprio in materia nella quale il ministro può provvedere senza ritardo e con sicuro risultato, tanto più che, se le mie informazioni non errano, la stazione di Busalla per sviluppo di binari è sufficiente a questo servizio, mancano solo dei piani caricatori, occorre ordinarli e credo sia cosa da potersi fare agevolmente.

Con questo provvedimento scemeranno in parte gli inconvenienti del giorno d'oggi e saranno in parte prevenuti anche gli altri, che sono a temersi al primo ristabilimento del servizio, quando l'affluenza delle merci alla spedizione sarà grandissima e ne verranno ingombri ed imbarazzi non lievi.

Informazioni precise, spinta energica ai lavori, immediati provvedimenti per la stazione di Busalla, ecco ciò che io chiedo all'onorevole ministro.

L'onorevole ministro ha egli interpellato le Camere di commercio di Genova, di Torino e di Milano?

In verità le Camere di commercio si tengono in Italia in una posizione singolare: ci sono delle esposizioni da fare? Si ricorre ad esse; ci sono delle stati-

stiche da compilare? Si ricorre ad esse. Ma nei momenti difficili, ma per gl'interessi più importanti del commercio, quasi quasi si rifugge dall'interrogarle (il signor ministro può aver fatto diversamente, e me ne congratulerei con lui); si rifugge dal contrapporre o, a dir meglio, dall'armonizzare il giudizio delle Camere di commercio con quello dei tecnici e delle autorità.

Come vede il signor ministro, qui si tratta d'interessi positivi, urgenti, determinati. Egli abbia la bontà di non rispondermi con assicurazioni troppo vaghe, colle promesse consuete. (*ilarità*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Il ministro risponde come crede.

BOSELLI. Il paese è in un momento di gran movimento economico, e l'onorevole signor ministro può particolarmente compiacersene; egli che è stato tra i primi iniziatori, coll'opera sua e coi suoi studi, di questo movimento economico del paese. Or bene, poichè il paese fa il proprio dovere, faccia anche il Governo dal suo canto il dover suo. I mezzi di comunicazione, come il signor ministro, come tutti mi insegnano, hanno una influenza suprema sulle condizioni del capitale e del lavoro delle nazioni.

Or bene, il signor ministro interroghi la sua mente, interroghi i suoi desiderii, i suoi studi, anzichè le sole informazioni, le tradizioni ed il convenzionalismo dei suoi uffici. Io spero che in mezzo ai treni che sviano, alle opere pubbliche che rovinano, egli ci saprà mostrare che la colpa è tutta delle cose e dei casi, e che egli provvederà energicamente affinchè, colla opportunità dei provvedimenti e colla solerzia delle opere, a questi casi ed a queste cose, siano prontamente ed ampiamente apprestati i necessari ripari. (*Bravo! a destra*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pissavini.

PISAVINI. Dopo le parole dette dall'onorevole Boselli, io non ho più nulla da aggiungere. Attenderò le risposte dell'onorevole signor ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Negrotto, ha facoltà di parlare, ma lo pregherei di essere breve.

NEGROTTO. Onorevole presidente, non sono uso ad abusare mai della pazienza della Camera.

Io debbo aggiungere poche parole a quelle che sono state dette così bene dagli onorevoli miei colleghi ed amici Ricci e Boselli; e lo faccio appunto perchè essi forse hanno dimenticato una circostanza molto importante nell'attuale questione.

In primo luogo, io vi dirò che gli onorevoli Ricci e Boselli avendo fatto considerare alla Camera come la galleria dei Giovi non sia, per i bisogni attuali del commercio, sufficiente, hanno per conseguenza dimostrato come, coll'apertura che avverrà del Gottardo, questi bisogni accresceranno, e quindi la necessità assoluta che ne deriva di aprire un altro sbocco che metta nella valle della Scrivia, sia per soddisfare a queste nuove ed ognor crescenti esigenze del commer-

cio, e sia anche per prevenire qualunque altra interruzione di una linea ferroviaria così importante. Ma allorché i miei onorevoli colleghi questo vi dicevano, soggiungevano pure come la società dell'Alta Italia mal volentieri si presti ai consigli ed ai desiderii che possano esserle dal Governo manifestati.

Ora, se questo è vero, ed io ve lo potrei facilmente provare, non vi è dubbio che, a fronte dell'articolo 37 del capitolato annesso alla convenzione passata tra lo Stato e la società dell'Alta Italia, allorché ha fatto acquisto della ferrovia dello Stato da Genova a Torino, non v'è dubbio, dico, che questa società, quand'anche il Governo avesse la felice idea di voler supplire al grave inconveniente che presenta un solo sbocco appennino per il principale porto del regno, immediatamente gli opporrebbe il sopra citato articolo.

A termini di quest'articolo del capitolato è convenuto « che il Governo non potrà concedere linee parallele aventi per iscopo di servire gli stessi centri di popolazione e di commercio ai quali serve una linea compresa nella rete ceduta. »

Quindi, se si trattasse di costruire una ferrovia che aprisse un nuovo varco al porto di Genova che mettesse a Busalla, sarebbe evidentemente parallela all'altra già esistente e darebbe luogo a proteste e reclami per parte della società dell'Alta Italia, la quale cerca d'aver ragione anche quando trattasi di cose contrarie alla convenzione, ed il Governo l'appoggerrebbe tanto più volentieri, in quanto che si mostra sempre alla società favorevole in qualunque questione sia per sollevarsi.

Ho creduto opportuno di richiamare l'onorevole ministro sopra tale questione, perchè ove egli ritenesse conveniente di dover proporre un nuovo tronco ferroviario, qual succursale di questa linea di tanta importanza, sarebbe bene che fin d'ora vedesse modo d'intendersi colla società dell'Alta Italia, perocchè a tutti è noto come il termine pel riscatto di questa linea non iscada che dopo 30 anni dal giorno che è stata ceduta.

Ora, se noi dovessimo aspettare il lasso di tempo prescritto dalla convenzione per poter aprire un altro passaggio, a meno che questo passaggio non fosse aperto in località che non si potesse dire parallela alla attuale dei Giovi, ben vede la Camera quale sarebbe l'inconveniente, e quanto il danno che ne deriverebbe per Genova e pel commercio nazionale. E giacchè ho la parola su questo capitolo, mi giova richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra un fatto che non è nuovo, poichè la Camera su quest'argomento ebbe già ad emettere due voti.

La società dell'Alta Italia invitata dal Governo, dietro ripetuti voti della Camera, aveva stabilito convogli diretti tra Genova, per Novi e Tortona, Milano e Venezia. Ben vedono gli onorevoli miei colleghi l'importanza di questa comunicazione in linea trasversale che

congiunge direttamente i due porti principali del regno, dei quali l'uno ha il primato sull'Adriatico e l'altro sul Mediterraneo.

Ebbene, signori, questo servizio si è fatto per circa un anno, dopo il quale la società dell'Alta Italia ha creduto bene di farlo cessare. Io non so con quali ragioni, ma pare che debba essere d'accordo col Governo, perchè, se egli non l'avesse voluto, siccome spetta a lui di stabilire gli orari, sentite le società concessionarie, e non alle società d'imporli al Governo, parmi che avrebbe potuto una volta almeno far valere i suoi diritti.

Ma vi ha qualche cosa di più grave ancora; trasportata da due anni la capitale a Roma, in tutte le comunicazioni che dall'Alta Italia e dall'Italia centrale mettono a questa città, si obbligano i viaggiatori a passare da Firenze per arrivare alla capitale con convoglio diretto.

Non è certo che io dica ciò per voler fare iattura a quella simpatica ed illustre città, che per parecchi anni ci ha ospitati, ma francamente io vi domando se è giusto che, per far cosa grata alla città di Firenze, si debbano obbligare i viaggiatori a percorrere 34 chilometri di più, ed alla relativa maggiore spesa, quando, passando per Falconara, si potrebbe giungere a Roma prima, con minore incomodo e dispendio.

Anche questo io osservo all'onorevole ministro, e non lo dico a caso, perchè, or son pochi giorni, vidi pubblicato su qualche giornale che facilmente presto sarà aperta una comunicazione diretta per Falconara e Roma.

Ora, siccome tale pubblicazione è avvenuta pochi giorni avanti che si procedesse alla discussione di questo capitolo, io non vorrei che fosse stata scritta, e, quasi direi, promessa una cosa che non si avesse poi intenzione di eseguire, e ciò allo scopo che in questo recinto non si lamentasse questo inconveniente.

Di questo fatto non solo io prego l'onorevole ministro di volere preoccuparsi, perchè è cosa di grandissima importanza, ma lo pregherei anche di dirmi che cosa vi sia di vero riguardo a tale notizia, se cioè, possa essere prontamente attivato un convoglio diretto da Bologna, per Falconara a Roma. E sarò molto tenuto all'onorevole ministro se alle altre risposte che vorrà dare ai miei colleghi ed a me, relativamente alla questione dei Giovi, vorrà aggiungere anche questa.

PRESIDENTE. Onorevole Malenchini, ella intende parlare sull'argomento stesso trattato dall'onorevole Ricci?

MALENCHINI. Precisamente.

FARINA LUIGI. Ci sono anch'io.

PRESIDENTE. Ella non è iscritto.

FARINA LUIGI. Allora domando la parola.

PRESIDENTE. Parlerà al suo turno.

MALENCHINI. Io ho chiesto la parola per associarmi ai desiderii che, a nome del commercio genovese, hanno manifestato i deputati genovesi, riconoscendone tutta

l'importanza e tutta la giustizia: e per sviluppare una osservazione, la quale se in qualche modo si connette al bene del commercio di Genova, si connette d'altra parte essenzialmente al bene del commercio della città di Livorno. Io parlo della interruzione accaduta sulla via ferrata maremmana, la quale, da tre mesi circa, è interrotta.

È inutile che io rammenti all'onorevole ministro e alla Camera di quanta importanza sia la linea maremmana, non solo per il commercio di Livorno e delle Maremme, ma anche per le comunicazioni di Genova con l'Italia meridionale, specialmente per i viaggiatori.

Io debbo dichiarare che l'onorevole ministro, sollecitato da me a prendere gli opportuni provvedimenti per riparare a tanto disastro, mi ha risposto con una premura di cui gli sono grato; ma d'altra parte io vorrei che l'onorevole ministro considerasse con tutta diligenza le ragioni, per le quali si prolungano, a senso mio, di troppo le riparazioni necessarie.

Il disastro, di cui parlo, è accaduto il 4 ottobre, cioè, tre mesi e mezzo or sono. Quanto tempo ancora ci vorrà perchè si completino i lavori di riparazione e possa codesta via essere riaperta al commercio?

Io credo che riflettendo sopra l'intervallo di tempo, che l'amministrazione della ferrovia ha accennato necessario per rimettere in sesto codesta strada, forse gli parrà troppo lungo anche all'onorevole ministro; e riflettendo anche ai capitali di tanta importanza che sono interessati in questa dilazione, confido che troverà modo di abbreviarlo, di ridurlo ai minimi termini possibili.

In conclusione, non si tratta che di due soli chilometri da riparare, e che ora interrompono affatto ogni comunicazione commerciale per le Maremme, Roma ed il porto di Livorno. Parrebbe a me che, se si agisse con quella diligenza che vuole un interesse di tanta importanza, si avrebbe a trovare qualche modo migliore e più sollecito di provvedere contro i danni di questo disastro.

Chiederò, ad esempio, se non ci sarebbe stato modo di adoperare i carri a cavalli con le ruotaie di ferro per effettuare il transito delle mercanzie; se non si poteva, a quest'effetto, stabilire un servizio di semplici carri con cavalli, finchè durasse l'interruzione, e non fossero completati i restauri, che riporranno in completo ordine la strada.

Quanti e quanti interessi sieno sacrificati da questa interruzione, meglio di me l'intende il ministro, sicchè non insisto a raccomandargli premura perchè sieno spinti avanti con alacrità i rimedi.

Mi limito a citare un fatto solo per accennare di volo quali e quanti sono i danni derivanti da questo stato di cose.

Da qualche anno è stata attivata, con gravissimi dispendi, una miniera di lignite nella maremma che ha dinanzi a sè le più belle speranze. Sono state fatte delle

spese importantissime per attivare codesta miniera ed è stata perfino costruita una strada ferrata, in condizioni difficili, di sedici o diciotto chilometri, ed i capitali impiegati non hanno avuto sinora verun compenso.

Ora, in questi ultimi tempi si erano presi impegni per la vendita di mille tonnellate al mese di questa lignite, locchè cominciava a dare qualche compenso ai gravi sacrifici che erano stati fatti per mettere in attività codesta sorgente di industria. Ma avvenne questa interruzione e cotesto primo guadagno è rimasto paralizzato!

Da ciò vede l'onorevole ministro di quanta importanza sia il provvedere quanto più presto si può; e credo che qualche cosa si può fare con più celerità di quello che si è fatto finora, onde mettere in stato questa strada e riattivare le comunicazioni commerciali.

Io confido quindi che qualche parola di conforto, l'onorevole ministro potrà darmela, rispondendo così alle vive e ripetute istanze fatte dalle Camere di commercio e dal municipio di Livorno.

PRESIDENTE. Onorevole Farina, ella ha chiesto di parlare, ma non posso darle ora la parola, poichè l'averne annunciato prima d'ora una domanda d'interrogazione che ora più non esiste, non le dà il diritto di parlare prima di quelli che già erano iscritti.

FARINA. Ma sono iscritto pur io.

PRESIDENTE. Avrà la parola al suo turno; sono ancora molti gli oratori iscritti.

L'onorevole Griffini ha facoltà di parlare.

GRIFFINI. Debbo unire i miei lamenti a quelli dell'onorevole Ricci e dell'onorevole Negrotto contro la società delle strade ferrate dell'Alta Italia, la quale ha l'ammirabile coraggio di resistere alle più giuste ingiunzioni del Governo.

L'anno scorso nella discussione del bilancio di questo Ministero, ebbi l'onore di rivolgere al signor ministro la preghiera, che volesse invitare e costringere al bisogno la società delle ferrovie dell'Alta Italia a costruire finalmente le stazioni stabili in sostituzione delle provvisorie sulla linea da Cremona a Treviglio, mentre quelle stazioni avrebbero dovuto essere erette già da molti anni. Il signor ministro, colla usata sua cortesia, mi promise di adoperarsi all'uopo; ma siccome fin qui l'effetto non si è conseguito, mi trovo nella necessità di ripetere la mia preghiera.

Creda l'onorevole signor ministro, creda la Camera che non si tratta di cosa irrilevante. Non è solo questione di decenza, di esecuzione di contratto, di comodo pei cittadini, è questione di decoro per il Governo, il quale, a mio modo di vedere, scapita nel proprio prestigio quando permette a società potenti di sottrarsi per lungo tempo a degli impegni, ai quali certamente non potrebbero mancare i semplici privati.

Io non vi farò, o signori, la descrizione dello stato in cui si trovano quelle così dette stazioni provvisorie, che furono costrutte per poter aprire sollecitamente la ferrovia, e che quindi avrebbero dovuto scomparire in breve tratto di tempo. Vi dirò solo che, vedute all'esterno si presentano come un informe ammasso di tavole sconnesse e tarlate, intorno alle quali il sudume acquistò un incontestabile imperio. Superata a stento la soglia sconnessa, voi credereste di trovarvi in una lurida taverna. Tutto però vi è strettamente in relazione: poichè, per esempio, alcuni pezzi di latta irrugginiti, che tengono il luogo di vetri scomparsi da parecchi anni, armonizzano perfettamente cogli avanzi di una carta da parati, che cadono a brandelli dalle fesse pareti, ed il cui colore originario mal si saprebbe indovinare.

Per dire tutto in breve, o signori, si tratta di costruzioni, alle quali si potrebbe perfino riconoscere un certo merito artistico, ove fossero intese a simboleggiare lo squallore della miseria. L'onorevole signor ministro, il quale ha saputo in questi ultimi giorni ingiungere alla società concessionaria dell'Alta Italia di costruire finalmente il tronco di ferrovia Treviglio-Coccaglio, la cui mancanza era uno dei maggiorisconci, uno dei più grandi assurdi che si potessero lamentare nei tracciamenti delle ferrovie, spero che saprà ancora ordinarle di fare onore ai propri impegni, da tanto tempo trascurati, relativamente alle accennate stazioni.

Io non domando che lo Stato sostenga alcuna spesa; io non chiedo nemmeno che si eroghino delle somme già stanziata in bilancio. La mia domanda non potrebbe essere più onesta, e più manifestamente attendibile; chiedo che il Governo mantenga il proprio prestigio coll'imporre alla detta società di adempiere i suoi doveri, costruendo le otto stazioni stabili sulla linea Cremona-Treviglio.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Bembo.
(*Non è presente.*)

Allora all'onorevole Sineo.
(*Non è presente.*)

All'onorevole Romano che prende il turno di parola dell'onorevole Angeloni.
(*Non è presente.*)

Onorevole Angeloni, potrebbe intanto parlare lei, e poi le succederà l'onorevole Romano.

ANGELONI. Io non voleva prender parte alla discussione di questo capitolo delle ferrovie, per non prolungarne maggiormente la durata; ma poichè vari onorevoli colleghi hanno creduto trattare di molte ed importanti questioni che si riferiscono a quest'argomento, mi permetto di esporre talune brevi riflessioni alla Camera.

Le considerazioni principali che si sono svolte finora dagli onorevoli oratori che mi hanno preceduto,

riguardano specialmente l'adempimento degli obblighi assunti dalla società delle Meridionali per talune linee concesse con la legge 28 agosto 1870.

Io non ripeterò quello che ha detto il mio onorevole amico Solidati per la linea Pescara-Aquila-Rieti: intorno a ciò io mi limito ad una semplice domanda all'onorevole ministro, cioè, se nella prossima apertura, che mi pare abbia indicata alla Camera, del tronco da Pescara a Popoli, sia compresa anche l'apertura di quello da Popoli a Sulmona.

Io richiamai altra volta l'attenzione della Camera, mentre si discuteva la legge del 1870, sulla necessità di avvicinare viemmaggiormente l'importantè città di Sulmona, sia come centro del ricco movimento economico di quella regione appennina, sia come sede amministrativa e militare, alla linea principale di Pescara-Popoli-Aquila-Rieti. Ora mi compiaccio che, tanto queste mie raccomandazioni, quanto quelle che in seguito ho ripetuto al Governo, abbiano ottenuto un favorevole risultato circa la prossimità della stazione.

Quindi domanderei solamente se nell'apertura prossima sia compreso il tronco verso Sulmona.

Vi sono altresì altre linee, di cui nella legge del 1870 si stabiliva la costruzione, ma per le quali non è avvenuta finora veruna concessione.

Io non parlerò di quella di Teramo, di Zollino-Gallipoli, Palermo-Trapani e delle altre per le quali già i miei onorevoli colleghi De Donno e Sebastiani hanno presa la parola. Domanderò solo qualche informazione all'onorevole ministro sulla probabilità, più o meno lunga, della costruzione della linea, già preveduta dalla medesima legge, di Foggia-Lucera-Manfredonia; se, cioè, il consorzio che già erasi stabilito fra diversi comuni di quella provincia, e la provincia stessa di Capitanata, potesse avere speranza di prossimi risultati affermativi.

E questa domanda che io fo all'onorevole ministro potrebbe anche giovare a spingere viemmaggiormente quelle popolazioni, se la risposta che egli vorrà darmi sarà favorevole; e tanto più ove sia disposto ad eccitarle con la promessa di qualche sussidio, o con altra maniera qualsiasi.

Venendo ora a discorrere intorno a strade ferrate per le quali nessuna legge ancora non provvede, io non so se sia conveniente parlare oggi in questa discussione anche di qualche altra linea nuova che dovesse studiarci. In qualunque modo non sarà inopportuno il pregare la cortesia del ministro di raccomandarne lo studio alla Commissione da lui nominata. Vi sarebbe una linea, tra le altre, la quale non è contemplata in alcuna legge, ma la cui importanza è stata già riconosciuta dalla Camera e dal Governo stesso, cioè la linea che unirebbe le strade ferrate romane, con la rete e le diramazioni adriatiche della società Me-

ridionale lungo le valli del Volturno e del Sangro, da Caianiello per Venafro, Isernia, Castel di Sangro e Sulmona.

Ricordo alla Camera che allorchè si discuteva la legge del 1870, io feci la proposta che si studiassero i mezzi più opportuni per la costruzione di quest'importantissima linea. Non ripeterò le ragioni commerciali e strategiche che militano in favore di questa linea, la quale passerebbe per contrade ubertose e popolate di varie provincie, e riunirebbe per la via più breve quella di Napoli con le altre centrali e superiori del regno. Ricorderò solo che la Camera non accettò la mia proposta, solo perchè l'onorevole Bonghi, relatore della Giunta, dichiarava, nella seduta del 30 luglio di quell'anno, che non essendosi fatti studi per questo tracciato, bastava il raccomandarla all'esame della Commissione istituita con l'ultimo articolo di quella legge, che allora si discuteva dalla Camera.

Ora poichè questa Commissione è già stata nominata, e l'onorevole Bonghi stesso ne fa parte, credo che il signor ministro non possa respingere la domanda che questa linea così importante, per la quale si presentarono moltissime petizioni, con promesse di sussidi e dichiarazioni di consorzi, e che interessa tante provincie, sia deferita all'esame di questa Commissione. Ricorderò ancora alla Camera che non è solo dal 1870 che si cominciò a parlare di questa linea, ma se ne parlò fin dal 1865. Infatti nella seduta del 5 aprile di quest'anno fu fatta, da vari deputati, formale proposta per questa linea; e l'onorevole Jacini, che allora reggeva il dicastero dei lavori pubblici, dichiarava riputarla come sommamente importante e senza dubbio arteriale; e che quindi assumeva l'obbligo dinanzi alla Camera di farne eseguire gli studi.

Essendosi dunque la Camera già preoccupata di questa linea, ed essendovi stata inoltre una promessa del Governo di studiarla; la Commissione da esso creata ultimamente e che certamente ha preparato gli studi di molte altre linee, può utilmente unirvi anche quelli che riguardano questa che ho cennato per Venafro, Isernia, Castel di Sangro e Sulmona, e in ogni modo per le valli del Volturno e del Sangro.

Questo studio gioverebbe in fine non solo al benessere di quelle provincie, senza vie ferrate, senza commercio ed affatto abbandonate, ma tornerebbe ancora vantaggioso all'interesse generale del paese.

E qui avrei finito se non mi restasse di raccomandare all'attenzione della Camera un'altra non meno importante linea, che da questa capitale, sia per la ferrata romana dalla stazione di Caianiello presso Venafro, sia da altri sbocchi superiori, per Isernia, Campobasso, Lucera e Foggia, si riunisse alla linea adriatica verso Brindisi. Di questa linea che raccomando parimente al signor ministro, affinchè sia esaminata dalla Commissione, io non dirò che brevi parole; non solo perchè è bastevole l'accennarla per dimostrarne la

importanza, ma anche perchè l'onorevole mio amico deputato Romano, che doveva parlarne a lungo, spero che arriverà in tempo per farlo. Mi limiterò pertanto a ripetere le parole che io pronunziava fin da più di due anni, intorno a questa strada ferrata, nella seduta del 30 luglio 1870, vale a dire prima che Roma si fosse riunita a noi, parlando dei diversi allacciamenti della linea di Caianiello-Sulmona.

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

Detto questo, e il più brevemente che poteva, non credo avere altro da aggiungere per ora, se non che anch'io mi unisco alle istanze che l'onorevole Pericoli faceva al signor ministro, circa lo stato in cui si trova il progetto della linea Roma-Sulmona-Pescara, il cui grande interesse non è a mettersi in dubbio; ed attendo dall'onorevole ministro spiegazioni, che spero favorevoli, intorno alle domande ed istanze che ho fatte.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Romano.

ROMANO. Nella tornata del 20 giugno prossimo passato, a proposito del bilancio dei lavori pubblici, io chiesi la parola per invitare il Governo a studiare una strada ferrata che mettesse in diretta comunicazione Roma con Foggia.

Ma, poichè la Camera era all'ultimo giorno delle sue riunioni e voleva chiuderle per stanchezza dei durati suoi lavori, io mi limitai ad accennare questa idea pregando l'onorevole ministro a prenderne nota onde fosse in grado di darmi opportuna risposta quando io, come oggi, avrei presa la parola sul medesimo oggetto.

Signori, le ferrovie in Italia sono state fatte in modo da servire più agli interessi locali e regionali che non agli interessi nazionali e generali.

Eravamo sette Stati; ogni Stato aveva la sua ferrovia che era costruita in servizio del suo centro. Si aggiunga che abbiamo avuto due capitali provvisorie, che da non pochi erano credute e volute definitive; prima Torino, poscia Firenze, di dove si è dato un ordine e una direzione alle ferrovie a seconda del mutato ordine di cose, d'idee e di bisogni. Alla fin fine siamo a Roma, alla capitale definitiva; quindi conviene far cose definitive, che rispondano a questo gran fatto, sospirato invano da secoli.

Intanto siamo in Roma da due anni, e che cosa si è fatto sul riguardo? Qualche accorciamento e non altro. Per venire a Roma, si è accorciato di venti chilometri la linea da Pisa a Colle Salvetti e per la eseguita riunione della linea Aretina colla Sanese si è avuto

un accorciamento di circa ottanta chilometri; ma da Roma verso le provincie meridionali, non si è fatto nulla, propriamente nulla.

Colla nostra venuta in Roma noi avevamo l'aspirazione di assicurare l'unità e l'indipendenza d'Italia non solo, ma di reintegrare eziandio, per quanto lo consentivano i tempi odierni, tutto quello che fece grande e glorioso il popolo romano.

Esso fu ritenuto come apportatore della civiltà, le sue leggi ed i suoi costumi furono presi a modello, e perfino nella costruzione degli acquedotti e delle strade furono ritenuti i primi maestri.

Or giacchè dobbiamo parlare di nuove strade a costruirsi, vediamo che cosa avevano fatto i nostri grandi maggiori, per tenere Roma in comunicazione con quelle provincie meridionali, il di cui dominio e possesso fu loro tanto contrastato e per le quali pugnarono guerre sanguinosissime.

I Romani, per tener Roma in comunicazione delle provincie meridionali, sentirono il bisogno di costruire tre vie: la via Appia detta *regina viarum* incominciata da Appio Claudio, e terminata da Appio Pulcro che seguiva il litorale Tirreno fino a Capua, quivi passava il Volturno, e per le forche Caudine andava a Benevento, ove si bipartiva, proseguendo all'est verso Foggia ed al sud verso la Basilicata; l'altra era la via Frentana che, partendo da Roma, radeva il lago Fucino seguendo il litorale del mare Adriatico, traversava il territorio di Frentani quindi Larino, l'antica capitale dei Frentani e, passando il fiume Fortore a Ripaldi, giungeva in Foggia; la terza linea finalmente era la linea oggi riconosciuta sotto il nome di Appulo-Sannitica. Questa da Roma si dirigeva verso la valle Sambiasi vicino a Roccasecca, lambiva Isernia e Boiano, e transitando pel territorio ove oggi è costruito Campobasso, scendeva per il fiume Tappino, passava il Fortore alle ultime pendici dell'Appennino in un luogo ora detto Ponterotto dalle antiche ruine d'un gran ponte che colà esisteva, quindi andava a Lucera ed a Foggia, di dove insieme colle altre descritte vie si dirigeva verso Brindisi e Taranto, i luoghi dei maggiori loro traffici non che del maggior loro porto ed arsenale. Queste erano le tre strade che i Romani si costruirono.

Noi oggi abbiamo due di queste strade, e le abbiamo ferrate, poichè siamo nel secolo dell'applicazione di questo grande trovato. Abbiamo le due prime corrispondenti alla Tirrena, esercitata dalla società romana, ed all'adriatica, esercitata dalla società delle ferrovie meridionali, però manchiamo della terza linea, che sarebbe la intermedia l'Appulo-Sannitica.

Ora è questa la via che io domando venisse reintegrata in ferro ed in doppio binario, e lo domando non solo nell'interesse speciale dei luoghi che deve percorrere, ma nell'interesse generale del paese così interno che esterno, ed anche perchè di facile ed economica costruzione.

Ma, prima di scendere alla dimostrazione di questi grandi interessi, mi affretto a spiegare alla Camera come sia dessa di facile costruzione e relativamente di poca spesa per l'erario.

§ 1. Noi abbiamo costruito parecchie ferrovie che traversano la catena degli Appennini; ne abbiamo una tra Firenze e Bologna, una seconda tra Foligno ed Ancona ed una terza tra Napoli e Foggia, e tutte tre hanno costato una somma enorme. Da ciò dovremmo arguire che per la strada che propongo dovrebbero verificare altrettanto, ma pure non è così; dappoichè in questa l'Appennino non viene tagliato, come nelle altre, ad angolo retto, ma ad angolo acuto, seguendo diverse valli, le quali vi si prestano mirabilmente.

Questa strada dovrebbe innestarsi lungo l'attuale ferrovia romana e precisamente a Roccasecca. Ed a questo proposito io sentiva con piacere quello che ieri diceva l'onorevole generale Cerroti, il quale credeva che questa ferrovia fosse utile sino a quel punto in cui poi divergeva per altre linee, anche dal lato militare, e, poichè io voglio sotto questo lato anche guardarla, mi riservo in ultimo di dire qualche parola.

Come diceva, questa strada è di facile costruzione; potrebbe innestarsi lungo la ferrovia romana attuale e propriamente a Roccasecca, nel medesimo punto ove, in seguito agli studi fatti dal Governo, si è dal medesimo proposta la costruzione della via a cui si è dato il medesimo nome Appulo-Sannitica e che tende al medesimo obbiettivo, che è Foggia, seguendo presso a poco la medesima linea che propugno. Da Roccasecca s'immetterebbe nella valle Sambiasi; da questa valle, passato Atina, agevolmente sale ad Isernia, di dove per diversi seni, che per non tediare la Camera non enumero, con poche opere d'arte e poca spesa agevolmente raggiungerebbe Campobasso; tanto più che non vi sarebbero gravi pendenze, stantechè Isernia e Campobasso hanno poca differenza di livello.

Giunti a Campobasso, la strada si rende agevolissima, perchè dopo qualche piccolo traforo si prenderebbe la valle del Tappino, quindi quella del Fortore, ove non occorrono grandi opere d'arte. Dopo che si sarebbe passato il torrente di detto nome, nel luogo nominato Ponterotto dalle ruine di un antico ponte che fu ivi costruito da Traiano, voi toccate la piana del Tavoliere di Puglia; quindi con pochissima spesa giungete in Foggia transitando per Lucera.

Nè questo è tutto. In quanto alla poca spesa vi è ancora altro ad osservare.

Esiste oramai una legge, approvata dal Parlamento e sanzionata dal Re, con cui si è ordinata la costruzione di una ferrovia che metta in comunicazione Ponte con Termoli, transitando per Campobasso. Sebbene da sette anni non sia stata messa in esecuzione, pure non potrà oltre tardare, non essendo lecito supporre che il Governo sia per mancare ai suoi doveri, con grave pregiudizio dei terzi che vi hanno acquistato diritto, e con

discapito della dignità e prestigio degli ordini legislativi da qui fu emessa.

La cagione del ritardo deriva da che la società delle ferrovie meridionali, la quale ha assunto l'obbligo di costruirla, la vorrebbe portare da Campobasso, non per la valle del Biferno come pare si pretenda dal ministro, ma per la vallata del Fortore. Io non intendo pronunziarmi punto su tale questione, sebbene l'abbia alquanto studiata, onde non arrecare alla sua risoluzione il menomo pregiudizio. Ma, tra le ipotesi, potrebbe accadere che sia prescelta la vallata del Fortore anziché quella del Biferno; ed in questo caso si metterebbe a profitto della ferrovia appulo-sannitica tutta la linea tra Campobasso e Pontecorvo, della lunghezza approssimativa di 50 chilometri.

Si aggiunge che, dovendosi per le cose dette innanzi innestarla a Roccasecca od in altro punto poco giù poco su della ferrovia romana, e secondo che meglio si crederà, si potrebbe per la medesima approfittare della linea sino a Roma, che comprenderebbe i due terzi quasi della intera linea da Roma a Napoli.

Così facendo, non solo si farebbe economia di spesa per una somma ingente, ma si verrebbero a salvare in grandissima parte gli interessi della società delle ferrovie romane, la quale è minacciata nella sua esistenza per la retta che si reclama tra Roma e Napoli, e che si finirà per concedere alla giusta ed universale esigenza.

Questo è quanto ho creduto accennare brevemente in quanto al lato della facilità e dell'economia; vediamo ora l'importanza di questa strada sotto altri rapporti.

§ 2. Questa linea, come ognuno ben può vedere, portando l'occhio sulla carta geografica, sarebbe una linea retta, che metterebbe in diretta comunicazione Roma con Foggia.

Se siamo qui in Roma, ed è questa la nostra capitale, non è mestieri che io spenda parole per dimostrare che ad essa dobbiamo volgere ogni opera onde l'azione del Governo potesse partirne pronta e quindi efficace.

Il debole d'Italia (come anche ben rilevava ieri l'onorevole generale Cerroti, preoccupandosi di quelle ferrovie che occorrerebbe fare per la difesa della stessa) sta nella sua conformazione lunga. Bisogna dunque che si vada in cerca della linea retta per accorciarla. Tutte le linee rette longitudinali, e che possono accorciare le distanze, servono ai fini del Governo e non solo sotto il rapporto strategico, ma eziandio sotto il rapporto politico ed amministrativo.

§ 3. Ma questa strada ferrata, avrà una importanza grandissima, sia sotto il lato economico, sia sotto il lato commerciale così interno che esterno.

Noi abbiamo che dal mare Adriatico al mar Tirreno, lungo la linea tra Roma e Foggia, intercede una distanza in media di circa 260 chilometri. Le due fer-

rovie che oggi esistono, la tirrena e l'adriatica, sono quasi rasenti ai mari, e non possono essere utili, tranne al trasporto delle produzioni del suolo, le quali si trovano vicine alle stesse od al massimo distanti una trentina di chilometri. Al di là di questa distanza non vi è convenienza di trasportarle coi carretti sulle ferrovie, dappoiché sono vinte nella concorrenza da quelle meno lontane da essa ed anche da quelle che avessero sopportato il percorso in ferrovia da 300 chilometri in sotto.

Secondo un calcolo fatto da molti statisti, che si occupano di questi studi di ferrovia, si avrebbe, che le strade ruotabili, tenuto conto della media delle tariffe che tengonsi in vigore e del tempo medio che vi s'impiega, sia a grande sia a piccola velocità, non possono stare con le ferrovie se non nella proporzione di 1 a 30.

Ora, siccome la distanza media dei due mari è, lo abbiamo detto, di circa chilometri 260, dedottavi la superficie dei 60 chilometri che si giovano delle due ferrovie, resterebbero gli altri 200 messi fuori dal beneficio della esportazione ferroviaria e quindi anche dalla relativa importazione.

Ora chi può calcolare l'ammontare del danno economico che da ciò deriva, e quindi della perdita dei prodotti di una estensione così vasta di territorio? E quanta importanza non deve annettersi a questo fatto, sia nell'interesse dei privati che della nazione!

Ma se tanta iattura si verifica per il territorio italiano che intercede tra Roma e Foggia, non si è tollerato che altrettanto si fosse verificato per la estensione del territorio che intercede tra Roma e Firenze che abbraccia la Toscana e le Romagne. Nella identica zona di 200 o 250 chilometri, dappoiché ivi la penisola un pochino di più si allarga, voi non avete due ferrovie, come da Roma in giù, ma ne avete ben quattro linee parallele. Avete la ferrovia Livorno-Roma, la Pisa-Firenze, la Roma-Pistoia e la Bologna-Ancona.

Ora, se si è riconosciuta la necessità di fare quattro ferrovie colà al nord, io crederei che a maggior ragione al sud se ne possano pretendere tre.

Veda dunque la Camera, che a meno che questo tratto immenso di territorio si voglia mettere fuori di commercio, e non vogliansi fare due pesi e due misure, è indispensabile che sia percorso da una strada ferrata nei sensi come io la propongo.

Ma non è tutto.

Noi abbiamo ottenuto, dopo molte intercessioni, che la valigia delle Indie transitasse sul nostro territorio a danno della Francia che prima ne usufruiva. Ognuno di voi ricorderà quanto si esitò per concederci un tale passaggio e come si contasse l'abbreviazione del tempo ad un'ora di più o di meno.

Ora, se la valigia delle Indie percorresse la linea che propongo, invece dell'adriatica che segue, abbrevierebbe il tragitto non di una ma di parecchie ore.

Si aggiunge che tutti i passeggeri che porta non

sono visti neppure; girano intorno alla nostra penisola; molti non si accorgeranno neppure che sono in Italia, e se a qualcuno di loro venisse il talento di conoscere Roma, la capitale, dovrebbe discendere a Foggia quindi a Caserta, ivi attendere parecchie ore, non essendovi neppure coincidenza, e quindi prendere la ferrovia per Roma. E di questi disagi ne possono informare la Camera i nostri colleghi deputati che vengono dalle Puglie. Lo sanno per propria esperienza che, per venire da Foggia a Roma, debbono percorrere un lungo tracciato di circa duecento chilometri di più di quello che percorrerebbero se venissero direttamente; e non so intendere come finora i signori deputati delle Puglie non abbiano fatte delle rimostranze almeno sulla mancanza di coincidenza!

A me pare che l'occhio del Governo stia tutto intento al nord d'Italia; eppure i Romani, che noi dovremmo prendere ad esempio, non avevano volto le spalle all'oriente!

§ 4. Veduto di volo come la costruzione di questa strada, tanto sotto il rapporto economico che commerciale, così interno che esterno, sia di grandissimo interesse, vediamola brevemente sotto il rapporto strategico per la difesa dello Stato.

Io non intendo di dilungarmi su questa questione. L'onorevole generale Cerroti, uomo al certo più di me competente in questa materia, vi ha accennato alla inutilità di difesa dello Stato, da una aggressione straniera, della ferrovia adriatica.

Egli stesso ha fatto rilevare i pericoli grandissimi e la poca utilità dell'altra ferrovia, la tirrena, quando da Roma si traversano i colli albanici. Io a questo proposito mi permetto di fare osservare anche all'onorevole Cerroti, che se egli andava in cerca di una strada nell'Italia che rispondeva ai suoi piani, la è quella che io propongo.

PRESIDENTE. Onorevole Romano, io la pregherei di restringere e di non allargare di troppo l'argomento che tratta.

Mi pare che ella entri in considerazioni così vaste che la discussione sarebbe interminabile.

ROMANO. Se debbo dire le ragioni per cui questa strada è utile ed è necessario che si faccia, non so perchè non mi si vorrebbe permettere di accennare, come faccio, almeno alle più importanti.

Io non voglio parlare, seguendo l'onorevole Cerroti, del modo come muoversi, senza che l'inimico te l'impedisca, di armi di armati e trasporti militari, ma voglio fare intendere alla Camera e allo stesso deputato Cerroti che la ferrovia romana, secondo le idee da lui medesimo svolte, sarebbe pericolosa e non adatta al fine che ei si propone; dappoichè da Sparanise a Capua si avvicina tanto al mare da poter essere interrotta con una barca corsara più agevolmente di quello che si possa vicino ad Albano.

Or la strada che io vi propongo, anche sotto questo

rapporto, è di una utilità incontestabile, perchè sarebbe tutta interna, e quindi immune da qualunque attacco dal lido. Con questa proposta vedrà dunque lo stesso onorevole Cerroti che io gli ho fornito con la mia proposta un'altra strada che lui, valente generale ed ingegnere peritissimo, non aveva trovato.

Devo aggiungere che, nel lavoro pubblicato dal ministro della guerra per la difesa dello Stato, è stabilito che Lucera e Capua sarebbero i due punti avanzati di difesa delle provincie meridionali. Ma allora come si fa ad andare a Lucera se non avete strada? Ed è la strada di cui vi ragiono l'unica e sola della quale si potrebbe servire con sicurezza l'esercito, ed è questa una delle principali ragioni per cui la chiedevo a doppio binario.

Il ministro della guerra nella sua relazione credeva tanto necessaria questa linea che proponeva di fare una strada carreggiabile. Or perchè non farla ferrata?

Voi volete fare a Taranto il grande arsenale; ebbene, come vi andreste, in caso di guerra, se non potete valervi della linea adriatica, se non potete giovarvi della linea tirrena? Sotto questo rapporto, come vedono gli onorevoli colleghi, questa strada è di un interesse immenso, anche per la difesa dello Stato.

§ 5. Questa strada avrebbe eziandio un interesse scientifico, un interesse archeologico. (*Mormorio d'impariensa*)

Noi de' Sanniti non conosciamo che quel poco che ci narrano i poeti e gli storici romani, ma dessi sono sufficienti per farcene ravvisare le virtù ed il valore. Dopo cento anni di lotte incessanti per soggiogarli ricorse Silla al rimedio di ucciderli tutti. Fa raccapriccio quel che ci riferisce Seneca allorchè, rinchiusi nel circo in Roma, ne fece sgozzare in una volta circa 7000; ed alla domanda rivoltagli da senatori che intesero il gridio fin nel tempio di Bellona, rispose: *Hoc agamus, P. C., seditiosi pauculi meo jussu occidentur.* Abbiamo di Sparta ed Atene la memoria e non de' Sanniti, popoli così celebri e potenti. Eppure quanto sarebbe profittevole di conoscere le loro leggi e la loro costituzione che diede origine e conservò per tanti secoli sì formidabile potenza. Il territorio del Sannio è affatto inesplorato. Or perchè non far fischiare tra quelle valli la locomotiva che tra i tanti prodigi potrebbe evocare sì utili e gloriose memorie!

§ 6. Ma alle tante ne aggiungo un'altra ed è l'ultima. Essa si appartiene alla giustizia distributiva.

Nella statistica offertaci dall'onorevole ministro dei lavori pubblici sul riordinamento delle strade provinciali nelle provincie che più difettano di viabilità, a pagina 5 leggesi che gli Abruzzi e Molise occupano uno degli ultimi posti. Esse sono da meno della stessa Basilicata, di quella Basilicata la quale, per mancanza di strade, sta emigrando in massa, al punto che voi, signori del Parlamento, avete dovuto fare una legge ec-

cezionale per arrestarla. Eppure, queste popolazioni sostanno ai pesi pubblici come tutte le altre.

Arroge che dalla statistica medesima si rileva la grande penuria di strade rotabili in cui versano le provincie meridionali in generale, ed il Molisano e la Capitanata in specie, le quali sarebbero le due provincie che più si gioverebbero della costruzione della ferrovia Appulo-Sannitica. Ora io crederei che qualche cosa si dovesse fare per equilibrare queste differenze.

Ma che dirà la Camera quando saprà che non passa nessuna ferrovia sul territorio del Molisano, appena una piccola striscia di pochi chilometri da Campomarino a Termoli, che rade il mare, e di cui non risente alcun giovamento. Eppure la provincia di Molise ha una estensione di circa 500 chilometri quadrati.

Ora, come volete che i prodotti di queste popolazioni possano sopportare la concorrenza cogli altri paesi, non solo d'Italia, ma anche esteri?

Ma che diranno infine le SS. LL. quando io le assicurassi che vi sono dei paesi in cui mancano persino le vie rotabili? Non in questa sola, ma in molte altre provincie meridionali noi abbiamo dei gruppi di paesi che trovansi ancora senza vie rotabili, per mo' che le produzioni devono portarsi a schiena e non sempre di bestie! In conseguenza le produzioni che si vogliono immettere nei mercati, mercè questi mezzi di trasporto, come mai possono affrontare la concorrenza delle produzioni degli altri luoghi?

L'altro ieri quando il deputato di Legnago, l'onorevole Minghetti, prese la parola per incitare il signor ministro a fare delle ferrovie nelle provincie venete, come quelle che più ne difettavano e perchè non avevano arretrati nel pagamento delle imposte, io provai un sentimento di tristezza, poichè parevami che si avesse voluto da lui, che giustamente va ritenuto come un capo partito, mettere sul tappeto un po' di questione regionalista. E provai quel sentimento di tristezza che ognuno di voi potrebbe provare se vedesse, come io vidi, in quella questione un po' di pericolo di sollevare competenze e gare municipali (*Movimenti a destra*), come se la storia della decadenza d'Italia non ci avesse ammaestrati abbastanza su questo proposito! Egli, che è uomo dottissimo, non può non conoscerla.

Ma poichè l'onorevole deputato di Legnago mette i Veneti quasi in atteggiamento di vittime per deficienza di strade ferrate, io gli osservo che essi sono molto più avanti di noi in fatto di viabilità.

GABELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Adesso non ci vorrebbe altro che si venisse a trattare la questione regionale!

Onorevole Romano, lasci quest'argomento: venga alla questione.

ROMANO. Noi meridionali di strade rotabili e di altri

mezzi di agevole comunicazione siamo i più mancanti.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Lo sappiamo.

PRESIDENTE. Sono confronti che non possono che rincrescere alla Camera.

ROMANO. È una questione di statistica, non una questione che io venga a suscitare per fare recriminazioni, ma perchè si provvegga nell'interesse generale. Noi, come dianzi diceva, abbiamo dei mandamenti interi senza una strada rotabile. Se le cose che io dico si leggessero da persone che non hanno notizia del Governo borbonico che abbiamo dovuto sopportare per secoli, non sarebbero credute. Si direbbe che sono delle esagerazioni!

Se l'onorevole ministro volesse mettere i fatti in questione, potrei enunciare i nomi di parecchi mandamenti che difettano perfettamente di qualunque strada rotabile e di qualunque altra agevole viabilità.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Le facciano; l'ho detto prima di voi.

ROMANO. Il Veneto ha avuto il suo dispotismo, ha avuto il suo tiranno, ma il tiranno del Veneto, l'Austria, aveva bisogno di tenere molte strade per poter far circolare il suo esercito. (*Interruzioni e mormorio a destra*)

Voci a destra. Le hanno pagate i comuni.

ROMANO. Le ha fatte pagare ai comuni, ma le ha fatte fare perchè erano gli istrumenti del suo Governo dispotico militare.

I Borboni han tenuto un sistema contrario, han creduto che per governare bisognasse dividere ed isolare. Consta a me che in moltissimi comuni i proprietari han chiesto al Governo la facoltà di fare a loro spese le strade, ed il Governo borbonico vi si è sempre opposto. (*Rumori d'impazienza*) Conseguenze di questo cattivo Governo fu il brigantaggio che inferì dopo il 1860 e paralizzò ogni movimento in quelle provincie, per circa sei anni, perchè dai ministri d'Italia che ci governavano da Torino non si prestava neppure credenza che esistesse un brigantaggio; era una immaginazione delle fervide fantasie meridionali. Ed ora sono dodici anni da che l'Italia è riunita ed abbiamo ancora interi mandamenti in cui non si trova neanche un palmo di strade rotabili.

Voci. Le facciano! le facciano!

ROMANO. Il Ministero stesso nei suoi dati statistici dianzi citati, che cosa dice?

Dice che, in seguito dei mezzi proposti da lui, abbiamo la speranza di potere essere dopo 30 anni al livello delle altre provincie per questo riguardo. Dopo 30 anni! Credo che anche questo pareggio stradale sia un parto della mente dell'onorevole Sella come il suo famoso pareggio finanziario! (*Movimento a destra*)

PRESIDENTE. Onorevole Romano, la prego di attenersi alla questione. Non sarà possibile raggiungere la fine di questa discussione, se tutti gli altri vorranno dare un simile sviluppo alla loro tesi.

ROMANO. Nè ci venga, come ieri l'altro, a dire l'onorevole ministro che si sono fatte delle grandi spese per le provincie meridionali. Non ne avete fatte che ben poche, e le avete fatte, non per giovare agl'interessi locali, ma puramente nell'interesse politico. Senza la ferrovia Adriatica, non avreste esatte le imposte, e senza il proseguimento della stessa da Foggia a Napoli, il Re non avrebbe potuto colà venire.

PRESIDENTE. Onorevole Romano, la invito ad entrare nell'argomento.

ROMANO. È stata una necessità politica, dunque non avete fatto che molto poco nell'interesse particolare di quelle provincie.

PRESIDENTE. Io sarò nella necessità d'interpellare la Camera, perchè decida se debba o no continuarle la parola.

ROMANO. Rientro nell'argomento.

Io vi spiegava la prima ragione di governo de' Borboni, per cui non facevano strade nelle provincie meridionali. Ma i Borboni come principio di governo avevano il prete, per abbrutire non solo, ma impoverire quelle popolazioni: tutte le economie del popolo delle provincie meridionali si sono concentrate nelle manimorte, enti religiosi ecclesiastici, e nei beni di Casa Reale.

Ora, se tutti questi tesori vi avete presi, e con essi il debito pubblico di quelle provincie e perfino il Tavoliere di Puglia con l'affranco, ora con qual coraggio ci venite dicendo: fatevi voi le strade ferrate, noi abbiamo speso troppo?

PRESIDENTE. Onorevole Romano, le toglierò la parola, se continua a parlare di materie assolutamente estranee all'argomento che sta trattando.

ROMANO. È questione di dire le cose come sono.

PRESIDENTE. Le cose non ha diritto di dirle quando non sono in discussione. E poi in tutto ci vuole discrezione.

ROMANO. Adunque, anche sotto il rapporto dell'invocata giustizia distributiva, io credo debito del Governo che della strada appulo-sannitica si facciano i relativi studi; epperò io presento un ordine del giorno, invitando il Governo a fare degli studi perchè si addivenga presto alla costruzione di una ferrovia, la quale metta in diretta comunicazione Roma con Foggia transitando per Isernia, Campobasso e Lucera, passando il fiume Fortore a Ponterotto.

Quest'ordine del giorno è firmato anche dall'onorevole Bonghi che condivide le mie convinzioni sulla necessità ed urgenza di questa strada.

BONGHI. Domando la parola.

ROMANO. Ed in quest'ordine d'idee ho avuto anche l'adesione dell'onorevole Palasciano, deputato del collegio di Cassino, quindi di Atina...

PALASCIANO. Domando la parola.

ROMANO... non che l'adesione di tutti i deputati della provincia di Molise nel senso che questa linea non

pregiudichi la linea che deve costruirsi da Ponte a Termoli transitando per Campobasso, di cui ho deplorata la non esecuzione, ad onta che, comandata per legge, da ben sette lunghissimi anni.

PRESIDENTE. Onorevole Alli-Maccarani...

GABELLI. Avevo domandato la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non c'è fatto personale. L'onorevole Romano non ha parlato dei Veneti che per un termine di confronto.

GABELLI. Mi pare che le accuse lanciate contro i Veneti mi diano il diritto ad un fatto personale.

PRESIDENTE. Non ci furono accuse; e poi non credo che la Camera voglia che si apra una discussione di confronti: non sarebbe una cosa degna di un Parlamento.

Onorevole Alli-Maccarani, ha facoltà di parlare.

ALLI-MACCARANI. Questa discussione certamente non può meritare l'accusa d'incompletezza, essendovi stato trattato delle strade sotto il punto di vista economico, politico e amministrativo, e sotto quello strategico, e financo con vedute di paese a paese: dimodochè può essersi certi che quasi tutto è stato detto di ciò che concerne le strade ferrate. Ed ancor io, vedendo un sì ampio sviluppo di discussione, mi permetto di dire poche parole collo scopo, giacchè tanto si è detto, che la materia rimanga pienamente esaurita. (*Risa e voci.* Mai più!)

L'onorevole ministro, nel suo zelo, rammenta che la Commissione d'inchiesta per le strade ferrate, ha ritenuto che i danni che dolorosamente troppo spesso si lamentano sulle nostre ferrovie, e che, con nostro rammarico, vediamo così moltiplicati nei giorni attuali, devono ritenersi provenienti e dall'imperfetto armamento delle linee e dal modo irregolare con cui se ne mantiene l'esercizio.

A questo proposito credo dover toccare una questione che, quantunque sembri che concerna soltanto indirettamente la sicurezza delle strade ferrate, per altro è facile vedere che colpisce una delle cause che possono contribuire grandemente a rendere sicuro il transito. Io debbo, cioè, invitare il signor ministro, giacchè certamente della materia delle strade ferrate dovrà occuparsi indefessamente, a curare anche la partita igienica che si riferisce a tali vie.

Nè è strano questo mio concetto, perchè all'onorevole ministro certamente è ben noto che in due congressi, quello di Parigi e quello di Firenze, gli scienziati medici si sono occupati con grande impegno della questione igienica relativa alle strade ferrate tanto che quella fu trattata ampiamente, e fu pur anche fissato un premio a chi meglio avesse sviluppata e trattata questa materia.

La buona o cattiva igiene mantenuta a proposito delle vie ferrate, signori, interessa anche direttamente la sicurezza, imperocchè se non si ha cura che gli sta-

bilimenti delle strade ferrate siano tenuti in modo da non essere perniciosi non solo ai percorrenti, ma anche ai lavoranti ed agli inservienti, non potremo avere mai uomini che mettano nel servizio tutto quello zelo, che solo si può attendere da chi trovasi in condizioni prospere.

E si aggiunga, poichè tale questione igienica non concerne solo coloro che hanno occasione di stare tuttodì negli stabilimenti delle strade ferrate, ma riflette anche le popolazioni limitrofe alle vie ferrate, imperocchè gli esperti in materia medica, nelle loro elucubrate discussioni, hanno detto che i danni derivanti dai cattivi regolamenti igienici si estendono al di là degli stabilimenti, in quanto, non curata l'igiene, si producono affezioni miasmatiche che dagli inservienti e dagli operai che ne restano attaccati si comunicano agli abitatori dei luoghi vicini.

Ma basta di aver dette queste parole all'onorevole signor ministro, che è troppo zelante perchè ci sia bisogno di prolungare maggiormente questa discussione. Io trovo di sommo interesse la questione igienica di cui alcuno dei cessati Governi tanto si occupò, da minacciare una delle società di sospenderle un annuo sussidio di due milioni e mezzo. Se questo fecero i Governi precedenti, il nostro non trascuri di osservare che le compagnie delle strade ferrate si preoccupino dell'igiene, e degli stabilimenti, e molto più di quella degli inservienti; quanto agli stabilimenti, colle regole che la scienza detta, e quanto agli inservienti col procurare loro uno stipendio che possa procurar loro una vita sufficientemente agiata, e con provvederli di vestiario capace a salvarsi dalle intemperie. E si pensi che l'uomo, che soffre nell'alimentazione, ed è mal coperto, non può esercitare quella avvedutezza continua la quale si richiede per tutelare la vita di migliaia di persone che percorrono le strade ferrate.

Chi dice a noi che, se meglio nutriti e meglio vestiti fossero stati gli inservienti a cui incombe sorvegliare o custodire la linea Fuligno Roma, essi, or sono tre giorni, non avessero avuto più vigoria, o più zelo per percorrere la linea e non si fossero così trovati al caso di accorgersi che un masso era caduto, e così impedire l'inconveniente che abbiamo avuto da lamentare, inconveniente che fortunatamente non ebbe conseguenze funeste, ma che avrebbe potuto mettere in lutto l'intera nostra popolazione. Si pensi che il continuo rinnovarsi d'inconvenienti ferroviari, oltre i danni che se ne hanno, può screditare la nostra amministrazione, facendo quasi supporre che noi, in tanto fare, in tanto affaticarsi e nel chiedere tanti sacrifici al paese, facciamo quasi l'opera della tela di Penelope.

Detto questo, non insisto nel tenere la parola, sicuro in quanto può concernere il paese, da cui più direttamente rilevo, che l'onorevole ministro si affretterà con zelo a portare in discussione la legge relativa alla strada ferrata che deve congiungere la linea aretina

colla centrale toscana per Roma. Si dia modo di compiere quest'opera cotanto utile, rammentando che questa è d'interesse italiano, inquantochè deve servire a formare la linea più diretta per Roma. Nè si ometta di tener conto quanto conviene, che questa linea si fa a spese delle popolazioni locali, senza esigere dal Governo che sopporti sacrificio veruno o dia un solo centesimo di sussidio o di garanzia.

TORRIGIANI. Io prego il mio amico, l'onorevole Devincenzi ad aggiungere, alle tante note che avrà dovuto prendere nella grandissima discussione che è stata fatta alla Camera su questo argomento delle vie ferrate, anche una di più per una linea che non è nuova, ma vecchia, e la dichiaro vecchia, non per ordine di data, ma perchè, come arriva di molti organismi, essendo stata fatta male, è venuta vecchia presto.

L'onorevole mio amico Malenchini mi ha preceduto in un'osservazione importante per quanto alla linea che congiunge Roma per Civitavecchia a Livorno. Io non tocco maggiormente quest'argomento. L'onorevole ministro avrà certo molto riguardo a quello che ha già detto l'onorevole Malenchini. Ma questa linea io la considero come la peggiore di quante siano nel gruppo delle Romane, considerando pur troppo che questo gruppo è inferiore senza dubbio a quello dell'Alta Italia e delle Meridionali.

Questa linea non è solamente cattiva, è pessima, lo prova abbastanza il modo con cui è servita e lo prova il materiale mobile che la percorre. Ora, signori, io richiamo l'attenzione del ministro su questo punto particolare.

Non appena sarà ultimata la strada ligure, la strada voglio dire che dalla Spezia conduce a Sestri, l'altra di cui io ragiono diventerà importantissima. Infatti, partendo da Roma, si andrà a Civitavecchia, quindi a Livorno, da Livorno alla Spezia e dalla Spezia a Sestri, e da Sestri a Genova, ognuno vede con quanto vantaggio di tempo e di spesa; ma se la linea di cui io ho fatto cenno si manterrà nelle pessime condizioni attuali, tutto il vantaggio da me notato, ben superiore a quello a cui alludeva l'onorevole mio amico Negrotto parlando di un nuovo treno diretto da stabilirsi per Falconara, questo vantaggio, dico, andrà perduto. Pensate che, fatto centro ad Alessandria, ci risulterà che da Roma per Falconara e Bologna, la lunghezza chilometrica per giungere ad Alessandria supera la linea a cui alludo di un numero di chilometri 160!

È quindi di assoluta necessità, se non di ricostruirne affatto, almeno di portare l'armamento di questa linea in condizioni buone, di migliorare e rinnovare l'armamento mobile, poichè in caso diverso avremo il gravissimo inconveniente che tutto il commercio e tutti i passeggeri dell'Alta Italia non potranno avere su quella linea così breve, un treno diretto che conduca a Roma.

Io non ignoro le condizioni della società delle Ro-

mane e in che posizione si trovi di fronte al Governo, ma quando si tratta di un interesse come questo, non posso a meno d'invitare il Governo a sollecitamente provvedere, perchè se l'ultimazione della strada ligure non coincide col miglioramento della strada di Livorno per Civitavecchia e Roma, sorgeranno danni e inconvenienti gravissimi.

Mi occorre ancora di aggiungere che l'onorevole ministro con lodevolissima iniziativa ha presentato alla Camera, e lo abbiamo all'ordine del giorno del Comitato, il progetto di legge per la galleria del Borgallo, che assicura la costruzione della strada ferrata dalla Spezia alla media valle del Po. Questa strada durerà nella costruzione 3 o 4 anni; e sarebbe danno anche molto più grande, quando dopo il termine della strada ligure, fossimo in presenza di quello della strada dalla Spezia alla media valle del Po senza che sia corretta la costruzione della strada che conduce da Livorno a Civitavecchia-Roma.

Credo che l'argomento sia tanto importante, che l'onorevole ministro vorrà dire una parola che serva, non solamente di conforto a me ed alla Camera, ma a tutto quanto il paese, perchè l'argomento mi pare di tale importanza da non dover essere disconosciuto.

PRESIDENTE. Onorevole Farina, ella aveva chiesta la parola in ordine forse alla questione della galleria dei Giovi, già trattata dall'onorevole Ricci; ma mi pare che ormai sia stata esaurita e che ella potrebbe dispensarsi dal parlarne; però, se lo desidera, le do la parola.

FARINA L. Io, a tutto quanto hanno detto gli onorevoli Ricci, Negrotto e Boselli, crederei di aggiungere una osservazione, ed è che, nell'interesse stesso della nazione e del Ministero, gioverebbe che si facesse una inchiesta o che si nominasse una Commissione per vedere per parte di chi è la colpa dei guasti avvenuti in questa galleria. Perocchè, se fosse vero che l'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia da oltre due anni era stata avvertita di ciò che poteva succedere ed è succeduto, mi pare che sarebbe giusto accertare questo fatto in modo positivo, avvegnachè, siccome è una linea con premio assicurato, ove per questo lavoro si dovesse perdere molto tempo, non dovesse poi il Governo indennizzare l'Alta Italia di qualche somma, che per sua colpa invece il Governo perde.

Di più vi è un'osservazione fatta anche dall'onorevole Negrotto, che per un nuovo tratto di ferrovia, che si studia per arrivare a Busalla, l'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia potrebbe opporsi, perchè, a termini di un articolo della legge con cui le vennero cedute parti delle ferrovie italiane, essa avrebbe il diritto di opporsi, non potendosi concedere altro tronco di ferrovia in una linea parallela a quella da essa esercitata. Ma una volta che fosse constatato che la colpa proviene dalla amministrazione dell'Alta Italia, il Governo potrebbe provvedere ad un altro mezzo di co-

municazione tra Pontedecimo e Busalla, senza temere le pretese di detta società, la quale anzi sarebbe passibile dei danni cagionati alla nazione, al commercio ed al Governo per detta sua imprudenza di non averci pensato in tempo a provvedere ai ripari urgenti nella galleria dei Giovi. E detto nuovo mezzo di comunicazione è necessarissimo, al mio credere, avvegnachè io non posso sperare che nel termine che ha comunicato l'onorevole ministro, cioè il giorno 10 febbraio, possa questa galleria essere riattivata. E siccome le notizie cattive si danno a poco a poco, così sono persuaso che il ministro dovrà annunciarci nuove prerogative e che disgraziatamente ci vorrà ancora non poco tempo prima che questi lavori possano essere compiuti.

Anzi a questo riguardo inviterei l'onorevole ministro a provvedere con tutti i mezzi di cui può disporre ed anche obbligando la società dell'Alta Italia, a fare in modo che, se le merci non possono avere quel corso rapido che avevano prima coi vagoni, almeno possano trovare altri mezzi di trasporto sufficienti, poichè gli antichi carrettieri non vi sono più, e se questo stato di cose dovesse durare ancora cinque o sei mesi, come devo pur troppo a malincuore temere, sarebbe veramente una rovina pel commercio italiano, e per Genova la quale soffre questo grave danno. Una città di tanta importanza, e cittadini come questi che contribuiscono esattamente al pagamento delle tasse meritano certamente ogni sollecita cura dal Governo.

Io sono persuaso che l'onorevole ministro prenderà in considerazione queste mie osservazioni, perchè sono tanto d'interesse della nazione, quanto dell'interesse dell'amministrazione governativa, e provvederà anche che le merci sieno ricevute e ben custodite alle stazioni, e che l'amministrazione dell'Alta Italia prepari sufficienti vagoni pel pronto trasporto delle merci.

MASCILLI. Il mio amico personale, l'onorevole Romano, mi mette, forse senza che egli lo voglia, in un imbarazzo, nel quale...

PRESIDENTE. Onorevole Mascilli, lo prego di non aprire una discussione intorno alla linea proposta dall'onorevole Romano, perchè saremmo in una bella posizione, se si dovesse aprire adesso questa speciale discussione.

MASCILLI. Io non intendo di propugnare questa linea, intendo solo di dire qualche cosa per iscarico mio, ed anche nell'interesse della provincia di Molise.

PRESIDENTE. Prima che la proposta venga in discussione, avrà tutto il tempo di parlare.

MASCILLI. Io voglio adempiere al mio dovere verso la provincia che rappresento.

PRESIDENTE. La prego di limitarsi, e di non entrare in una questione che ora non è in discussione.

MASCILLI. L'osservazione che io intendo fare è che, se l'onorevole Romano desidera il vantaggio della provincia di Molise, di cui rappresenta un collegio, certo

dovrà consentirmi che io non sento minor affetto per quella provincia.

Io vorrei che la provincia di Molise avesse, non una, ma molte vie ferrate, e desidererei che non soltanto la provincia di Molise, ma tutte le provincie d'Italia contassero più ferrovie che uomini politici.

Ma ricordo all'onorevole Romano quello che egli stesso ha accennato per tirarne la conseguenza, cioè che, se io volessi propugnare quanto egli ha detto in questo momento, potrei essere addebitato di poca serietà nei miei propositi, imperocchè mi si potrebbe dire questo: la provincia di Molise ha diritto alla linea Termoli-Campobasso-Ponte, e questa linea, oltre di avere il vantaggio di essere eminentemente nazionale, ha con sè l'altro ancora, cioè, di essere stata decretata da sette anni dal Parlamento con una legge, la quale poi è stata ripetuta nel 1870: eppure non si trova ancora modo per eseguirla: come dunque proporre studi per una nuova linea?

PRESIDENTE. Ma non è messo in dubbio, onorevole Mascilli. L'onorevole Romano non domanda punto che quello che è stabilito dalla legge non debba eseguirsi...

MASCILLI. Mi permetta: siccome di questa linea che l'onorevole Romano propone si è molto parlato con le stampe, e siccome la linea di Termoli forse non incontra le simpatie di tutti, potrebbe questa proposta dell'onorevole Romano, che io vorrei appoggiare ma che non lo posso sul momento, potrebbe, io dico, dar occasione a quelli che non simpatizzano per la linea Termoli di proporre chi sa quali nuovi incidenti per anche più ritardarla.

PRESIDENTE. Ma allora si riserbi la parola quando verranno gl'incidenti. È inutile che ella preveda quello che può avvenire.

MASCILLI. Non è già che io voglia contrariare la proposta dell'onorevole Romano, ma non vorrei che si corresse qualche rischio per la linea decretata senza alcun vantaggio, per avere soltanto degli studi, mentre di studi ne abbiamo tanti che corriamo rischio di morire tisici prima di vederli tradotti in atto.

Quindi io pregherei l'onorevole Romano e più ancora l'onorevole Bonghi, non dico a ritirare definitivamente, la loro proposta, ma a sospenderla per riproporla in tempo più opportuno e quando tutti i deputati del Molise vi si potranno associare e propugnarla con tutte le loro forze.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonghi ha la parola per un fatto personale, ma lo prego di non abbandonarsi alla sua facile parola e alle idee sue abbondanti che...

BONGHI. Quanto alla parola facile, il presidente la vince su tutti quanti i suoi dipendenti.

PRESIDENTE. Oh! no.

BONGHI. Del rimanente io non devo dire che due parole sole alla Camera, poichè il deputato Romano ha annunciato che il mio nome è sottoscritto insieme col suo all'ordine del giorno testè letto da lui.

E difatti egli mi ha domandato di associare il mio nome ad un ordine del giorno nel quale egli avrebbe proposto al Governo d'ordinare gli studi per una linea, della quale io ho discusso molte volte in questa Camera, e che a me pare assai ragionevole e necessaria, stantechè sia intesa a creare una comunicazione obliqua trasversale tra la linea adriatica e la tirrena, ed accostare Roma al centro dell'Italia meridionale ed a Brindisi. Però, come egli ha dichiarato che io mi associavo alle sue ragioni, m'importa far notare che egli certamente non deve avere inteso parlare d'altre ragioni se non di quelle proprie d'una strada siffatta, e non delle argomentazioni colle quali ha procurato di provare che lo Stato aveva l'obbligo di costruirla. Parecchie di queste argomentazioni sono affatto ripugnanti al mio spirito, che è profondamente contrario a tutti cotesti invidiosi paragoni di benefizi tra una provincia e l'altra d'Italia, il mio cervello non intendendo come un beneficio fatto ad una provincia non sia un beneficio fatto anche alle altre e come qui si possa avere da tutti altro fine che l'aumento della ricchezza pubblica comune d'Italia.

E appunto ieri l'altro, nel parlare di strade ferrate che ci si proponeva di lasciare costruire in alcune delle provincie che più ne mancano, non ho trovato a ridire che a queste provincie si desse troppo, ma bensì che lo Stato accettava da esse troppo largo concorso e spendesse di suo meno del dovere per strade che mi paiono d'un interesse generale.

ROMANO. Domando la parola.

BONGHI. Ora io, nel dare il mio nome all'onorevole Romano, gli ho detto altresì che io desideravo che il suo ordine del giorno non fosse posto alla votazione della Camera, ma che dovesse servire soltanto come espressione del sentimento di quelle popolazioni, alle quali davvero interessa molto codesta linea della quale io ho già discusso più volte prima d'ora, e l'onorevole Romano ha discusso oggi, sicchè hanno fatto per essa parecchie deliberazioni.

Difatti io intendo che la proposta e il disegno di questa linea siano rinviati allo studio di quella tale Commissione della quale si è fatta ripetuta menzione nei giorni scorsi, e che deve presentare un disegno generale delle reti secondarie delle ferrovie d'Italia. Difatti spetterà a questa Commissione il presentare con autorità al Governo prima e alla Camera poi quegli argomenti i quali possano convincere la Camera ed il Governo insieme, che codesta linea sia di tale utilità da doversene la spesa stanziare sul bilancio dello Stato, giacchè le provincie non sarebbero in grado d'assumerne il carico.

Perciò io devo ora pregare l'onorevole Romano a ritirare il suo ordine del giorno e raccomandare lo studio della linea proposta a questa Commissione speciale; ed aggiungo che, quando egli si ostinasse a mantenerlo e ad esporlo al voto dei suoi colleghi, come il

mio nome non l'ho dato se non nell'espressa intenzione che questa votazione non si facesse, io verrei obbligato a cancellarlo.

PRESIDENTE. L'onorevole Palasciano ha facoltà di parlare.

PALASCIANO. Io mi associerei, come mi associa, assai volentieri all'ordine del giorno dell'onorevole Romano, e non credo che quest'ordine del giorno, chiedendo al ministro studi per una ferrovia che congiunga l'Adriatica alla Romana per la via più breve, sia un argomento che interessi solamente alcune provincie e non tutto lo Stato. Ed associandomi all'ordine del giorno dell'onorevole Romano, opino che il ministro lo dovrebbe accettare, perchè questi studi non si possono rifiutare.

Il signor ministro dei lavori pubblici, non sono due mesi ancora, è venuto a proporre alla Camera con un progetto di legge la spesa di 1,100,000 lire per una via provinciale che congiunga Atina con Isernia, perchè dagli studi ultimamente fatti gli risulta che questa linea costituisce la più breve, diretta e centrale comunicazione fra la ferrovia Romana da una parte e l'Adriatica dall'altra.

Signori, questa è una via obliqua, ed intanto costituisce la più breve comunicazione; e tal cosa si asserisce dopo studi fatti. Io credo che qualunque deputato domandi che si continuino studi per provare se ciò sia vero o meno; se ciò possa utilizzarsi in vantaggio dei più vitali interessi del paese, non faccia una domanda che meriti l'ilarità della Camera, ma una seria ed unanime approvazione.

E poichè ho la parola, brevissimamente dirò ancora qualche cosa in proposito dei bisogni eccettati dall'onorevole deputato Alli-Maccarani, posciachè venne a me il pensiero per la prima volta di sottoporre alla discussione di un congresso medico la questione igienica delle ferrovie. Tale questione igienica delle ferrovie fu presentata al congresso medico per la sua soluzione, non solo nell'interesse degli impiegati e dei viaggiatori, ma nell'interesse sanitario delle popolazioni che vivono sui territori che sono attraversati dalle costruzioni ferroviarie.

Il ministro dei lavori pubblici, debbo confessarlo, diede al congresso un grandissimo appoggio materiale pel transito dei membri sulle ferrovie; ma, quando vide trattare un tale argomento, s'ingelosì, credette che il congresso medico volesse usurpare le attribuzioni del Parlamento, tanto più che il congresso medico ebbe la sventura di esporre i suoi voti in forma legislativa in due articoli, che pur avevano il nome di *voti*, per dichiarare che le ferrovie sono stabilimenti pubblici, che meritano di essere messi sotto la sorveglianza delle autorità preposte alla tutela della salute pubblica. Ecco quello che osò deliberare il congresso medico.

Io credo che non è questo il tempo di occuparsi di

un tale argomento; vi è il Codice sanitario che è pronto ad andare in discussione presso il Senato; se l'onorevole Alli-Maccarani se ne vorrà ricordare in proposito di questo Codice, quando verrà innanzi alla Camera, io, non solo lo ringrazio, ma gli prometto il mio debolissimo appoggio, e mi associerò volentieri a tutti i suoi sforzi per l'attuazione di un principio così giusto ed umanitario.

PRESIDENTE. L'onorevole Romano ha facoltà di parlare per un fatto personale, ma lo prego di limitarsi al fatto personale.

ROMANO. L'onorevole Bonghi, che mi dispiace di non vedere al suo posto, ha trovato nel mio discorso qualche cosa che, in certa guisa, sapeva di regione, quasi tutto quello che si fa ad una provincia non giovi a tutte. Ma tanto è vero che io non approvo quest'ordine di idee, che ho manifestate le mie doglianze perchè l'onorevole Minghetti le aveva evocate mettendo avanti simili questioni. Ed era precisamente per tale fatto che io diceva sembrarmi impossibile come la storia d'Italia e le cagioni della sua decadenza non ci avessero ammaestrati. In questo adunque io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Bonghi; ma da ciò non può venirmi interdetto di propugnare, come è mio dovere, la costruzione di una linea che non solo giova all'interesse della provincia e della regione, ma che, come credo avere dimostrato, giova agli interessi commerciali, economici, strategici, politici, così interni che esterni.

Questo è quanto io doveva dire all'onorevole Bonghi per il fatto personale.

Per quanto poi riguarda le parole a me indirizzate dall'onorevole Mascilli, io sono pienamente nell'ordine delle sue idee: la chiusura del mio discorso non poteva più nettamente far intendere che, col propugnare la linea Appulo-Sannitica, io intendevo che nulla fosse immutato all'altra linea che da sette anni è stata decretata dal Parlamento, e che tuttora aspetta la sua esecuzione, perchè ancora durano gli studi, e chi sa quant'altro tempo dureranno!

PRESIDENTE. Io mi compiaccio di constatare che è esaurito l'ordine degli iscritti. (*Ah! ah!*)

Do la parola all'onorevole ministro.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Debbo ringraziare la Camera di aver posto termine alle molte interrogazioni intorno alle strade ferrate; e, guardando l'orologio, e ricordandomi che siamo, credo, alla tredicesima od alla quattordicesima giornata di discussione, e che all'ordine del giorno vi sono altri bilanci ed altri importantissimi progetti di legge, cercherò di essere il più breve possibile.

Debbo per altro dichiarare, che questa ampia discussione, cui dà occasione il bilancio dei lavori pubblici, mi fa l'animo lieto, vedendo come il progresso economico, che così largamente si manifesta in tutta la nazione, prenda il suo vero indirizzo, poichè le opere

pubbliche saviamente indirizzate sono per certo i fattori più immediati dello svolgimento della potenza economica nazionale.

Nè mi meraviglio per verun modo, che spesso i desiderii vadano al di là della possibilità, perchè ciascuno guarda intorno a sè, ciascuno vede solamente quello che, per così dire, lo riguarda: ciascuno sente prepotentemente il proprio bisogno, e non sente egualmente il bisogno di tutti quanti. Ma coloro i quali seggono su questo banco, e che hanno la missione ed il dovere di sentire i bisogni di tutti, spesso sono obbligati, contro la propria volontà, contro la propria inclinazione, dirò, a non secondare alcuni desiderii: a non poterli secondare almeno quanto al tempo, poichè è ben naturale che il soddisfacimento di molti bisogni che ora non può effettuarsi, potrà aver luogo in avvenire.

Vorrei poi che la Camera comprendesse quale è la norma della nostra condotta politica, quali sono i nostri principii. Il Ministero dei lavori pubblici, vuol essere per noi il mezzo più efficace per spingere il progresso economico, così bene avviato nel paese. Noi vogliamo fare anche maggiormente di quello che siasi fatto per lo passato. Di questo ne è arra l'accresciuto stanziamento del bilancio, e ne sono arra i calcoli preventivi di spesa, che per un quinquennio abbiamo sottoposti al Parlamento.

Ma per quanto siamo persuasi che le opere pubbliche sono mezzi potentissimi per promuovere la prosperità nazionale, altrettanto siamo convinti che, se per sviluppare le opere pubbliche, danneggiassimo le finanze, anzichè far bene, faremmo male alla prosperità del paese.

Quindi è che il solo limite che mettiamo all'attuazione del nostro concetto di promuovere le opere pubbliche, sta nella condizione delle finanze. Quando vediamo, che un aggravio ulteriore del bilancio per le opere pubbliche verrebbe a danneggiare il pubblico erario, ci arrestiamo, come è dover nostro.

Fatte queste generali osservazioni, mi sarà facile cosa rispondere a coloro, i quali si sono fatti a proporre nuove linee di strade ferrate. Il nostro programma è conosciuto. Abbiamo detto alla Camera nei nostri, preventivi quinquennali che spingeremo la costruzione delle strade ferrate in modo da farne circa 400 chilometri all'anno. E parmi che manteniamo la parola, poichè nell'esercizio 1872 se ne sono aperti, se non erro, 354 chilometri, e nell'esercizio in cui siamo entrati, se ne apriranno più di 500. Nè crediamo dover oltrepassare questo limite, per quanto possiamo averne desiderio.

Quanto alle nuove linee, non occorre dire che, non solamente quelle indicate dall'onorevole Romano e dall'onorevole Morelli, ma anche le altre che si sono proposte, saranno esaminate da quell'autorevole Commissione che è stata nominata in forza della legge del 1870.

Avete udito dalla bocca stessa di quel venerando uomo il quale presiede la Commissione (*Ilarità*), come questi e altri studi saranno fatti e fatti ampiamente. Attendiamo dunque il giudizio della autorevole Commissione, e quando sarà per tal guisa accertato che le linee indicate dagli onorevoli oratori siano d'importanza generale, lo Stato prenderà l'iniziativa, a mano a mano che, compita la costruzione delle altre linee approvate, gli rimarranno disponibili fondi da impiegare in nuove ferrovie.

Se poi le linee nuove, nominate in questa discussione, non possono aspirare ad essere riconosciute d'interesse generale, e sono invece d'interesse locale, io consiglierai fin d'ora l'onorevole Angeloni e gli altri suoi colleghi di adoperare la ben giusta loro influenza, affinchè questi interessi locali riuniscano le loro forze ed intraprendano quegli studi e quegli accordi, che sono indispensabili per ottenere soddisfacimento alle loro aspirazioni.

Non basta infatti concepire il desiderio di una strada ferrata, non basta che questo desiderio sia entrato nella mente di uno, di molti od anche di un'intera popolazione; per averla occorre scendere nel campo pratico, e farsi un concetto esatto dei vantaggi che se ne trarranno, delle difficoltà che occorre superare e, più che tutto, degl'impegni che si possono o vogliono assumere da chi ha interesse che la strada ferrata diventi possibile.

Se gli onorevoli deputati, i quali s'interessano per nuove linee, daranno opera per promuovere questi studi e questi accordi, faranno certamente cosa utile alle loro contrade.

ANGELONI. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Però, siccome su qualche linea venni richiesto tassativamente, e siccome il Governo per talune ha già fatto studi, così per esse esporrò i miei intendimenti.

L'onorevole Pericoli mi domandava qual sentimento avesse il Governo per rapporto ad alcune linee di strade ferrate, che dovrebbero far capo a Roma.

Le reti delle nostre strade ferrate, iniziate quando l'Italia era divisa, e non aveva Roma per sede del suo unico Governo, avevano differenti obbiettivi, e si raggruppavano principalmente intorno ai diversi centri politici: egli è ben naturale quindi, che fissata la sede del Governo in Roma, dovesse l'amministrazione preoccuparsi grandemente del modo di coordinare il sistema generale ferroviario ai nuovi bisogni.

Tra le linee, cui sino dai primi giorni si rivolse l'animo del Governo, principale fu quella da Roma per Avezzano-Sulmona-Pescara, e che comunemente si chiama la linea di Chieti.

Che cosa il Governo abbia fatto oltre agli studi, non sarebbe ora il luogo di dire: mi basti l'assicurare che per essa il Governo ha il più grande interessamento.

L'onorevole Cencelli domandò anche della linea Vi-

terbese; noi ne abbiamo riconosciuto, come l'onorevole interpellante diceva alla Camera, la utilità grandissima per quella contrada, e ci siamo anzi affrettati a farne stabilire tecnicamente la importanza. Ma, come l'onorevole Cencelli sa, questa è una linea secondaria; e lodevolmente perciò la città di Viterbo, e molti cittadini che appartengono a quel territorio, hanno presa l'iniziativa per assicurarne la costruzione. Noi attendiamo che ci si presenti il piano finanziario; ed una volta che questo piano sarà da noi conosciuto, e quando sapremo quanto convenga fare per rendere attuabile questa strada ferrata, sarà nostra cura di venire in aiuto di essa.

Ma non speri di troppo l'onorevole Cencelli; noi verremo in aiuto in quei limiti che la possibilità e la importanza di questa linea ci consentiranno.

L'onorevole Morelli mi domandava di una linea tra Capua e Gaeta; ed associandosi all'importante discorso dell'onorevole generale Cerroti, faceva intendere di quanto interesse sarebbe stato il riunire Capua con Gaeta.

Lascio le considerazioni militari, perchè c'è un altro Ministero che si occupa di questi studi: debbo però dichiarare che non si propone alcuna linea di strada ferrata che possa interessare la difesa del paese, senza averla prima sottoposta all'esame del Ministero della guerra, perchè dia su di essa il suo avviso; e tali avvisi ci servono di norma.

Quanto alla strada da Capua a Gaeta, non c'è nulla di determinato; a meno che si voglia intendere per strada da Capua a Gaeta quella linea che fa parte di un altro progetto. Credo però che l'onorevole Morelli non alludesse al progetto più vasto, e dirò, che per una linea da Sparanise a Gaeta ci pervenne una domanda di concessione: ma siccome il Ministero dei lavori pubblici non concede mai strade ferrate, se prima non gli è dimostrata la possibilità finanziaria di eseguirle (e questo usa non solamente coi privati, ma anche coi comuni e colle provincie), così la domanda non ha avuto alcun esito.

All'onorevole Romano credo di aver risposto nelle osservazioni generali che ho premesse, quando ho dichiarato che tutte queste proposte saranno esaminate dalla Commissione delle strade ferrate.

Non accetterei la raccomandazione dell'onorevole Romano di fare studiare i progetti per la linea da lui raccomandata, perchè il Governo deve essere persuaso dell'utilità generale di una linea, prima di prenderne l'iniziativa; egli è pertanto necessario l'attendere l'avviso della Commissione.

Qualora poi gli interessati a tale linea credano che questi studi debbano essere fatti, possono imitare l'esempio delle moltissime altre provincie che sono nel medesimo caso, e far allestire gli studi a loro conto.

ROMANO. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Angeloni

nel parlare della linea ferroviaria da Caianiello a Sulmona per la vallata del Sangro, mi raccomandava di sottoporla all'esame della Commissione. Ora posso dirgli, che i documenti riguardanti questa linea da gran tempo stanno nelle mani della Commissione. Egli ha domandato egualmente che cosa vi fosse per la linea Foggia-Lucera-Manfredonia.

In uno di questi giorni ebbi occasione di ragionare intorno all'articolo 20 della legge del 28 agosto 1870, in cui è data facoltà al Governo di concedere all'industria privata alcune linee di strade ferrate. E, se non erro, dissi che il Governo aveva eseguito quella disposizione di legge in quanto era dover suo di eseguirlo, vale a dire che, ovunque c'era stata un'iniziativa privata, l'aveva favorita in tutti i modi, ed aveva applicato quell'articolo di legge. Ed infatti, per la linea da Candela alla fiumana di Atella, la Camera ha già innanzi a sè un progetto di legge per la concessione. Quanto alla linea di Manfredonia, sebbene, a vero dire, tutto non mi consti ufficialmente, credo che le cose stiano in questi termini: Manfredonia e qualche altra città interessata insieme hanno fatto allestire il progetto d'arte, che fu inviato al Ministero dei lavori pubblici, il quale lo sottopose all'esame del Consiglio superiore che l'ha approvato. Hanno poi avuto luogo trattative fra gli interessati e la società delle ferrovie meridionali, e credo che queste trattative siano molto innanzi; e dico di crederlo, perchè, come già accennai, non ho di questo una notizia ufficiale.

Dall'insieme delle cose che io so, quindi appare che tanto Foggia, quanto Manfredonia e gli altri interessati, siano stati molto attivi; ed io do loro la più grande lode per aver saputo, mercè la dimostrata solerzia, facilitare il conseguimento del loro antico desiderio.

BONGHI. Hanno bisogno di un sussidio

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sento la parola *sussidio*, ed io ripeterò che, allorquando la iniziativa privata avrà condotto a tal punto le trattative, che un ragionevole sussidio basti per rendere possibile la costruzione di questa linea, il Governo certamente non sarà alieno dal proporlo al Parlamento e dall'appoggiarlo.

BONGHI. Prendo atto delle sue parole.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Al deputato Angeloni, che domandava quando e per qual lunghezza si sarebbe aperta al pubblico esercizio la linea da Pescara verso Aquila, mi piace di poter dichiarare che sarà aperto fra brevissimo tempo il primo tronco da Pescara a Popoli, non rimanendo ora che pochi lavori a compiersi. E poichè sono venuto a ragionare di questa linea, mi si offre l'opportunità di rispondere anche all'onorevole Solidati.

L'onorevole Solidati manifestava una certa ansietà intorno alla costruzione della linea Pescara-Aquila-Rieti, e domandava quasi categoricamente, che cosa

intendesse di fare il Governo rapporto a questa linea, temendo egli, che non possa essere completata nei termini prescritti dalla legge.

Per questa linea, come per tutte quelle che sono decretate per legge, il Governo non può e non intende far altro che adempiere al proprio dovere, che è quello di curare l'eseguimento della legge. Posso quindi assicurare che, tanto nell'animo mio, come di qualsivoglia altro amministratore, non entrò mai il dubbio che la legge non dovesse essere eseguita.

Ma, poichè l'onorevole Solidati desidera, e forse lo desidera ugualmente la Camera, qualche altro particolare, dirò come, oltre al tronco da Pescara a Popoli quasi finito, si lavora altresì alacramente sul tratto da Popoli verso Aquila. Quanto alla restante parte da Aquila a Rieti, la direzione generale delle strade ferrate ha sempre sollecitato il progetto definitivo; ma non bisogna disconoscere che questa linea è difficilissima. L'onorevole Solidati, che conosce quelle località, può fare testimonianza delle difficoltà, che s'incontrano per far passare una strada ferrata in quei luoghi.

Ora, quanto più è difficile una strada, tanto maggiore è il debito del Governo di fare che i progetti siano studiati e predisposti con tutta la cura. Ma dopo vari tentativi e dopo vari progetti di massima riconosciuti non convenienti, il Ministero ebbe assicurazione dalla società concessionaria, che nel prossimo febbraio i progetti definitivi saranno presentati all'approvazione del Governo.

Mi chiedeva inoltre l'onorevole Solidati quale intendimento avesse il Governo per le due linee Roccasecca-Ceprano-Avezzano e Avezzano-Rieti-Terni.

Di queste due linee già fu intrattenuta la Camera dall'onorevole deputato Cerroti, il quale prendendo da esse le mosse, volle ricordare la grande importanza che il sistema ferroviario può avere per la difesa del paese. Per l'urgenza che abbiamo di uscire da questa discussione, e perchè chi ha l'onore di parlare alla Camera certamente non assumerebbe sopra di sè una discussione tecnica che riguardasse la difesa dello Stato, così val meglio che un argomento tanto importante si riservi, affinchè possa essere ventilato come lo merita, quando si discuterà il relativo progetto di legge. Per queste ragioni, mi astengo dal seguire l'onorevole Cerroti in tutte le dottissime considerazioni, da lui espresse su tale proposito.

Non voglio peraltro omettere, che nè il ministro della guerra nè il ministro dei lavori pubblici hanno negletto il vitale argomento delle strade ferrate nei rapporti colla difesa nazionale. E non solo in questo intendimento da alcuni anni non si progettano, come testè diceva, strade ferrate senza sentire il ministro della guerra, ma, come l'onorevole Cerroti ben sa, nell'importantissimo studio per la difesa del regno, fatto pubblicare dal ministro della guerra, il sistema delle nostre strade ferrate nei rispetti strategici è

preso nella grandissima considerazione che merita, e vi è svolto largamente.

Ritornando sul proposito delle linee speciali, dirò: che tanto per quella Avezzano-Ceprano-Roccasecca, quanto per l'altra Terni-Rieti-Avezzano, il Governo ha fatto fare degli studi. Però per quest'ultima non vi è stata alcuna domanda di concessione, sicchè il Governo non poteva fare altro che attendere; invece per la linea Avezzano-Ceprano-Roccasecca vi è stata una offerta, e questa offerta sta sotto considerazione. Ma, siccome le disposizioni della legge presentano alcune difficoltà d'interpretazione, o l' almeno se si volessero applicare letteralmente, potrebbero forse mettere in difficoltà nell'avvenire e concessionari e Governo, così è intendimento del Governo, se avvenga di fare una concessione, di venire preventivamente alla Camera, perchè ci tolgano di mezzo queste difficoltà.

All'onorevole Griffini dirò, che non ho per verun modo trascurato quanto gli promisi nel passato anno: e già si sono fatte delle pratiche, perchè le stazioni sulla linea Cremona-Treviglio e soprattutto le principali siano prontamente ridotte a stazioni definitive.

È vero che quella linea non ha l'importanza di molte altre; nondimeno si riconosce l'urgenza di provvedere alla costruzione delle stazioni definitive in sostituzione delle attuali; e la società, da quanto fu dichiarato al Ministero, avrebbe predisposto i fondi nel bilancio sociale per intraprendere quanto prima i lavori più urgenti.

L'onorevole Nisco chiamava l'attenzione del Governo sopra due gravissimi argomenti. Uno è quello del sistema delle garanzie; e ricordava come l'attuale amministrazione, nel presentare alla sanzione della Camera il progetto di legge per la ferrovia Pontebana, fosse entrata in una nuova via. Noi riconosciamo che, se vi è argomento importante cui bisogna attendere nelle nuove concessioni ferroviarie, è quello certamente del sistema delle garanzie; ma, giacchè l'onorevole Nisco accenna a quella questione, come all'altra che riguarda le strade che circondano la capitale, senza l'intendimento di entrare in una dissertazione, perchè per queste due questioni abbisognerebbe un'ampia discussione, così io pure penso che sarebbe più convenevole cosa rimandarle a tempo più opportuno; e prego quindi la Camera di permettermi di non occuparmene oggi.

L'onorevole Torrigiani sollevava una questione molto pratica e molto importante per un prossimo avvenire. È evidente che, aprendosi dentro l'anno (come credo di poter assicurare, e spero lo confermerà anche la Commissione del bilancio) l'intera ferrovia ligure, e riavvicinandosi per tal mezzo la maggior parte delle provincie dell'Alta Italia alla capitale, verrà ad attivarsi un gran movimento sulla linea Livorno-Civitavecchia-Roma, e sarà quindi indispensabile, che la medesima ed il tratto da Spezia a Li-

vorno siano posti in tali condizioni da sopperire ai nuovi bisogni.

Il Governo si occupa seriamente di tale questione, la quale, come la Camera intende e l'onorevole Torrigiani facilmente consentirà, dipende in parte da una questione molto più ampia. Ma, siasi qualunque l'esito di questa più ampia questione, il Governo si adopera con impegno a fare sì che il difetto, che l'onorevole Torrigiani teme, non si abbia un giorno a lamentare per non essersi provveduto in tempo opportuno.

L'onorevole Zanolini desiderava conoscere che cosa facesse il Governo per la stazione di Bologna. Il movimento ferroviario italiano va così celeremente crescendo, che sentiamo il bisogno di ampliare non poche delle nostre stazioni principali; ed il bisogno dell'allargamento ed adattamento della stazione di Bologna è dei più evidenti fra quanti ne abbiamo dovuto riconoscere; ma appunto perchè la stazione di Bologna, oltre all'essere propria di una città cospicua, serve a molte linee ed a due società, e per la ragione principalissima che, in caso di guerra, essa è destinata ad un servizio immenso, si vidde la convenienza che i progetti fossero esaminati non solamente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma anche dal Comitato di difesa.

Oltre a ciò, nell'interesse del commercio, si sono dovute esaminare le esigenze speciali e della rete dell'Alta Italia, e della rete delle ferrovie meridionali.

Posso assicurare l'onorevole Zanolini che siamo al termine di tutte queste indagini; e sono anzi lieto di annunziare, che oggi stesso si ebbe notizia del compimento di alcune differenze che pendevano fra le due società. Dimodochè io credo che la stazione di Bologna presto sarà ampliata ed avrà tutti i miglioramenti necessari, non solo pel commercio, ma anche nel rispetto della difesa nazionale.

L'onorevole Alli-Maccarani, quasi per completare questa est-sissima discussione delle strade ferrate, ha voluto portarla in un campo nuovo, insegnandomi quanti libri siasi stampati intorno alla parte igienica degli stabilimenti, e degli operai applicati alle strade ferrate.

L'onorevole Palasciano è venuto in aiuto all'onorevole Alli-Maccarani, per meglio farmi comprendere quanto dobbiamo curare, che coloro, i quali entrano nel servizio ferroviario, vi trovino buone condizioni igieniche, poichè da tali condizioni dipende non solo il modo di ben esercitare il loro ufficio, ma assai spesso la facoltà d'esercitarlo. Convengo coll'onorevole Alli-Maccarani in tutte le sue vedute, convengo che non è mai soverchio il raccomandare alle società ferroviarie d'attendere al bene de' loro operai, di curare la salubrità de' loro stabilimenti; ma d'altra parte vuolsi anche riconoscere che gli stabilimenti ferroviari d'Italia non essendo così vasti come quelli d'altre nazioni, non

vi si possono verificare e non si verificano tutti gl'inconvenienti, che in questi ultimi avvengono.

Le condizioni igieniche non sono invero eguali presso tutti gli stabilimenti delle società nostre. Nella maggior parte tanto gli edifici, quanto gli operai sono in condizioni tali da appagare ogni desiderio della scienza e dell'umanità, in altri invece potrebbero essere migliori; ma comprenderà bene l'onorevole Alli-Maccarani, che a questo riguardo il Governo non può fare altro che vigilare e fare raccomandazioni, poichè esso non ha in mano l'esercizio d'alcuna ferrovia.

ALLI-MACCARANI. E il capitolato?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. I capitolati sono fatti e non da fare. Se l'onorevole Alli-Maccarani intende riferirsi ai capitolati futuri, si possono prendere in considerazione le sue osservazioni; se intende riferirsi a quelli esistenti, non basta che il Governo sia dalle sue parole persuaso della bontà di certe misure igieniche, ma farebbe d'uopo che ne restasse persuaso ancora l'altro contraente.

Ma quello poi che mi riesci nuovo fu l'udire, che il Ministero dei lavori pubblici siasi insospettito dei Consigli medici. Veramente io nulla sapeva di queste cose; ma, se sentissi proporre di mettere tutte le strade ferrate, come mi pare dicesse l'onorevole Palasciano, sotto tutela della sanità pubblica, io, a dire il vero, non mi associerei a questa opinione.

A me pare di avere risposto a tutti gli oratori, meno che a coloro, i quali mi hanno interrogato e sulla galleria dei Giovi e sull'interruzione della strada maremmana.

Agli onorevoli Ricci, Boselli, Negrotto e Farina che mi hanno interpellato intorno alla galleria dei Giovi, risponderò solo intorno alle principali osservazioni, lasciando da banda le secondarie, delle quali non mi sembra ora disposta la Camera ad occuparsi.

Niuno più di me deplora che il commercio di Genova non si possa temporaneamente valere della galleria dei Giovi. Alcuno degli oratori, non so chi, quasi volle far colpa al Governo di non aver saputo prevedere ed impedire la frana, e disse che ben da due anni se ne sapeva qualche cosa. Se non erro, credo che fosse l'onorevole Boselli.

BOSELLI. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Se non è l'onorevole Boselli, ritiro la parola.

BOSELLI. Siamo in due.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Tanto meglio. Sappiano dunque l'onorevole Boselli e l'altro suo collega che, non da due anni, ma dal tempo in cui furono cominciati i lavori nella galleria dei Giovi, si vidde che si potevano temere alcune eventualità di frane, e, se mal non m'appongo, parmi che vi sia nella Camera chi ne potrebbe dire qualche cosa.

Ora l'asserire che il non avere preveduta e prevenuta la frana è attribuibile al Governo, realmente mi pare

tale asserto, che prima di avanzarlo, bisognerebbe pensarci sopra...

BOSELLI. Mi scusi, ma io non ho mai detto questo, non ci ho neanche pensato!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... bisognerebbe pensarci bene.

BOSELLI. Bisogna anche ascoltare esattamente.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quando si dice: è avvenuta una frana che si prevedeva da due anni, e il Governo non vi ha provveduto, io dico che non si asserisce cosa esatta.

La galleria dei Giovi presenta verso una delle sue estremità, come ha sempre presentato, condizioni difficilissime, e io, avvalorato dal giudizio degli uomini dell'arte, dico essere quella galleria una delle opere di arte più ardue che siansi eseguite; quindi, se in essa è avvenuto un franamento, non può questo attribuirsi che alla natura stessa del monte in cui fu aperta.

Quando nella seduta dell'11 gennaio parlai della galleria dei Giovi, già accennai come tutt'altro che ignoto al Governo fosse lo stato di essa, ed esposi quanto erasi fatto fin dal 1869 per ovviare alla temuta rovina. In quel giorno riportai alla Camera quel primo giudizio, che si poteva dare nel primo o secondo giorno da che era avvenuto il franamento. A quel momento, tanto il commissario governativo, quanto altri ingegneri, e gli stessi tecnici della società, che erano sopra luogo, pensavano che forse in dieci giorni si potesse riaprire la galleria, almeno per l'esercizio di uno dei due binari.

Ma non ignora l'onorevole Ricci che, passati appena alcuni giorni dacchè erano incominciate le riparazioni, nell'interno della galleria si aprì una profonda cavità che ne aumentò le difficoltà, già per se stesse gravissime. Basti il dire che, interclusa la circolazione dell'aria non si può trasportare colle locomotive il materiale, e che questo deve essere trascinato dalla forza animale per circa tre chilometri di galleria prima di arrivare sul luogo del lavoro. Questa non è la sola, e forse non è la maggiore delle difficoltà a superarsi, ma è sufficiente per provare quali ostacoli s'incontrino.

Ora il nuovo scoscendimento, unitamente alle condizioni atmosferiche che hanno impedito di impiantare immediatamente i cantieri con quella celerità che si sarebbe richiesta, fa sì che, passati i dieci giorni, quel binario non si è ancora ristabilito.

Posso attestare però che, da parte del Governo, della società e dell'autorità politica, si è posta la massima cura per togliere ogni indugio nel provvedere al ristabilimento di questa importante comunicazione.

Io giornalmente ricevo dispacci e relazioni in proposito; e, consultando ispettori e direttori di strade ferrate, da tutti sento dire che non potrebbe farsi di più di quello che si sta facendo. È interesse non solo del Governo, ma è interesse principalmente della società

che sia presto ristabilito quel passaggio; perocchè, se la perdita del Governo, a cagione delle cessate garanzie, come osservava acutamente l'onorevole deputato Ricci, può essere occasionale, la perdita della società è certa.

Sappia la Camera che l'esercizio del 1872, quanto al prodotto lordo delle strade ferrate del Piemonte, si è chiuso con una eccedenza piuttosto considerevole su quello garantito. Non potremmo ancora precisare questa eccedenza, ma da tutto quello che si sa, si suppone che essa non sia molto lontana da un milione.

Vede dunque l'onorevole Ricci che il non ristabilimento della linea è un danno sicuro per la società; e non so perchè questa si dovrebbe sottomettere ad un danno sicuro, e non dovrebbe trovare nel suo utile stesso quell'attività febbrile, che voi vorreste.

Non son qui a fare l'elogio della società delle ferrovie dell'Alta Italia; ma, parlando del caso speciale, debbo dichiarare che sono assicurato dagli ingegneri e commissari governativi che la società compie il proprio dovere.

La società non solamente sta adoperando tutti i mezzi perchè sia riattivato il transito, ma ha stabilito agli accollatori delle opere dei premi proporzionati ai giorni di interruzione, che si possono risparmiare; dimodochè tutte le informazioni giuntemi, mi pongono in grado di affermare, che la società dell'Alta Italia provvede nel modo il più efficace, acciò che questa sciagura, che tale la chiamerò, cessi nel più breve termine dal pesare sul commercio di Genova.

L'onorevole Boselli mi domandava una risposta categorica sul tempo e quasi sul giorno preciso, in cui queste opere saranno compiute, e non solamente per uno, ma per entrambi i binari. Domandava inoltre che il Governo si adoprasse per la pronta ultimazione dei lavori.

Il Governo, ho già detto, fece ogni opera per sollecitare la società; e questa agisce così energicamente, che non crediamo vi sia più luogo ad eccitamenti governativi.

L'onorevole Farina diceva: fate un'inchiesta. Ma sopra che?

I commissari governativi, gli ingegneri ed i direttori delle costruzioni sono sopra luogo per vedere come si fanno i lavori, per proporre tutti quei mezzi che reputano poter giovare; nè credo si possa fare più celeremente e meglio di quello che si fa. L'inchiesta quindi non avrebbe scopo alcuno: perchè se l'inchiesta è un mezzo per conoscere le cose, io dico che noi le conosciamo perfettamente; anzi se la Camera volesse conoscere i dispacci e i rapporti che giornalmente ci giungono, noi saremmo dispostissimi a comunicarli.

L'onorevole Boselli poi ci dava dei suggerimenti relativamente alla stazione di Busalla.

Indubitatamente il consiglio che dà l'onorevole Bo-

selli è molto buono; ma già da molti giorni si fanno nella stazione di Busalla tutti gli accomodamenti necessari per la nuova condizione delle cose. Essendo non ha guari venuto in Roma il direttore generale delle ferrovie dell'Alta Italia, ed essendosi ragionato delle condizioni del servizio in quella stazione, si è riconosciuto che alcuni reclami del commercio di Genova non erano esatti. Infatti si credeva che la società non volesse più accettare merci nella stazione di Busalla, mentre invece la società ha dichiarato non solo di accettare tutte le merci che andranno in quella stazione, ma di avere intrapresa la costruzione di alcuni scali provvisori e di tettoie per sopperire ai bisogni del momento.

Quanto poi al tempo preciso per riparare ai guasti della galleria, prego l'onorevole Boselli di voler considerare, che allo stato delle cose e per le gravi difficoltà da superarsi, non vi è uomo dell'arte che possa precisare il giorno, in cui si potranno avere completamente riparati.

Si assicuri per altro la Camera, che ogniquale volta perverranno al Ministero degli elementi, in forza di cui si possa fare qualche nuovo giudizio, e meglio precisare la situazione, sarà mia cura di comunicarlo sollecitamente al Parlamento ed al paese.

L'onorevole Ricci ha parlato della necessità di fare un'altra linea parallela a quella dei Giovi per evitare le interruzioni; ma la questione è così grave (come lo stesso onorevole Negrotto accennava) per le complicazioni che ne deriverebbero per la concessione esistente colla società dell'Alta Italia (*Interruzione del deputato Negrotto*), che io non credo voglia la Camera in questo momento occuparsene, nè che sia questo un argomento da discutersi tra un capitolo e l'altro del bilancio.

L'onorevole Negrotto infine mi chiedeva, se vi fosse qualche novità in corso per il mutamento degli orari delle strade ferrate.

Gli dirò essere vero, che l'amministrazione delle strade ferrate sta studiando qualche cosa di simile a ciò che egli ha riferito alla Camera, ma che sussistono ancora delle difficoltà. Ed una di queste si è quella di coordinare il servizio postale marittimo con certe corse interne. Ma io confido che queste difficoltà saranno rimosse, e che finalmente il desiderio dell'onorevole Negrotto e della Camera sarà soddisfatto.

Mi rimane da rispondere all'onorevole Malenchini.

Veramente desidererei di poterlo appagare, e sia prova della mia buona volontà l'aver inviato, durante questa seduta, un dispaccio, di cui ho anche avuta risposta. L'onorevole Malenchini conosce benissimo la questione dell'interruzione della linea Maremmana fra Acquabona e Cecina, e tanto egli che la Camera sanno, come il Ministero in questi casi altro non possa fare che seguire l'avviso degli uomini tecnici. La interruzione tra Acquabona e Cecina si ripeteva ad ogni tratto,

perchè spessissimo, per straripamenti, inondazioni od altro, veniva in quel tratto interrotta la linea.

Ora, essendo nel mese di ottobre avvenuta su quel tronco la distruzione di parecchi ponti, la società ha fatto il quesito, se mai non convenisse abbandonare quella località, e portare la linea di strada ferrata in altra più sicura.

Il Governo non poteva non prendere in esame questa proposta, che fu trovata ammissibile da apposita Commissione governativa spedita sopra luogo. Ebbe perciò a sottoporla al Consiglio superiore dei lavori pubblici, interpellandolo se convenisse di ristabilire la linea sull'andamento primitivo oppure di adottare altro tracciato. Tanto più diveniva facile la soluzione di questa questione, inquantochè, essendosi fatti gli studi per il ristabilimento della linea primitiva e per la costruzione della nuova, si è trovato che, per ristabilire anche in via provvisoria la detta linea, ci volevano due mesi di lavoro, mentre quattro soli ne occorrevano per la linea nuova.

Su di ciò il Consiglio superiore dei lavori pubblici diede l'avviso, che conveniva piuttosto ritardare qualche mese di più ed avere la linea sicura, anzichè anticipare qualche mese, e seguitare ad avere la linea nello stato precario in cui si trovava.

A quest'avviso si è uniformato il Governo; e adesso si sta facendo ogni opera perchè veramente progredisca la costruzione di questa linea. E il dispaccio testè ricevuto mi dice, che le espropriazioni sono fatte e che fra due giorni i terreni, su cui deve stabilirsi la nuova linea, saranno in possesso della società.

Sa bene l'onorevole Malenchini come, quando si tratta di occupazioni nuove, occorran prima molte formalità non sempre facili.

Io non posso rispondere altra cosa all'onorevole Malenchini, e sono ben dolente di non potergli dare l'assicurazione che questa linea possa essere ristabilita in più breve tempo; ma io sono certo, secondo l'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che al giorno d'oggi in tre mesi la linea sarà ristabilita.

Altro non mi rimane, per quanto mi sembra, che ringraziare la Camera della benevolenza con cui ha ascoltato le mie parole.

RICCI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Accenni il fatto personale.

RICCI. Subito. L'onorevole ministro, nel suo esordire e rivolgendosi all'onorevole deputato Boselli, disse che era stupito come si venisse in questa Camera ad affermare cose, o non conosciute o non esatte...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non ho detto questo.

RICCI. Perdoni, tutti l'hanno sentito. Sono io che l'ho dichiarato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dichiaro di non averlo detto.

RICCI. Mi lascino dire...

PRESIDENTE. Ma se il ministro dichiara di non averlo

detto, onorevole Ricci, ella deve ritenersi soddisfatta.

RICCI. Ma furono udite. Mi lascino dire.

Sono io che ho dichiarato che, ora son due anni, si manifestarono degl'indizi di movimento nella Galleria dei Giovi, e che un esame particolare fece conoscere che vi erano delle fenditure, ed è a questo che l'onorevole ministro rispondeva; non è così. Da oltre 20 anni, ossia dall'epoca della costruzione, si manifestarono delle difficoltà in quel preciso luogo, e quindi, disse, è meraviglioso il vedere con quanta leggerezza si vengano ad asserire cose alla Camera...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. No, no: niente affatto.

RICCI. È un fatto.

PRESIDENTE. Onorevole Ricci, le ripeto che se l'onorevole ministro dichiara di non aver dette queste parole, ella non può avere una soddisfazione maggiore.

RICCI. Mi perdonino: che l'onorevole ministro dica, io ritiro queste parole, io mi taccio; ma dichiarare che non le ha dette...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Me ne appello alla Camera.

RICCI... mi permetta; l'ho sentito io e l'hanno sentito i miei colleghi, tanto è vero che l'onorevole Boselli rispose subito molto risentito...

BOSELLI. Domando la parola per un fatto personale.

RICCI. Del resto, se l'onorevole ministro dichiara non aver detto quelle parole tanto meglio, poichè ove l'avesse dette avrebbe grandemente errato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi duole che l'onorevole mio amico Ricci non mi abbia compreso, o che io non abbia esposto bene quello che intendeva dire. Io diceva, che il Governo conosceva quello che da due anni a questa parte è avvenuto nella galleria dei Giovi; non solamente lo conosceva, ma ho qui l'incartamento dei provvedimenti i quali allora furono presi. Diceva pure che non solamente il Governo conosceva lo stato reale della galleria, e che vi si erano manifestate alcune lesioni; ma aggiungeva che fin dal principio della costruzione della galleria si prevedevano delle difficoltà e delle difficoltà serie, come sono stato assicurato da moltissimi ingegneri.

Queste cose solamente io diceva, e non intendeva per verun modo infirmare le assicurazioni dell'onorevole Ricci e dell'onorevole Boselli, che da due anni a questa parte si erano mostrate delle lesioni e dei movimenti. Soltanto avvertiva che questi fatti erano noti all'amministrazione da molti anni, e che già essa aveva avuto occasione di occuparsene.

Questo intendeva solamente dire, questo intendeva solamente rettificare.

PRESIDENTE. L'onorevole Boselli ha la parola per un fatto personale. Accenni il fatto personale.

BOSELLI. Il fatto personale consiste nell'interpretazione che l'onorevole ministro ha data al cenno che io

feci relativamente agli annunci preventivi che il Governo aveva avuto intorno alla cattiva condizione della galleria dei Giovi.

L'onorevole ministro disse che questi annunci erano molto anteriori all'epoca cui accennava, e che rimontavano alla costruzione stessa della ferrovia. Soggiunse poi che non era serio il ragionare come io aveva ragionato perchè io aveva imputata la frana al Governo...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non è vero!

PRESIDENTE. Ma se l'onorevole ministro dichiara che non ha detto questo.

BOSELLI. È d'uopo che l'onorevole ministro, per la cui persona ho grandissima stima, riconosca che la mia argomentazione era seria. (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dichiara di non aver proferite queste parole e ciò basta.

L'onorevole Angeloni ha la parola.

ANGELONI. Dirò poche parole per ringraziare il signor ministro della cortesia con cui ha risposto alle diverse interrogazioni che io gli ho presentate. Solamente vorrei aggiungere qualche parola in ordine ad una domanda che forse non ha bene udita.

Quando io gli domandava intorno all'apertura del tronco da Pescara a Popoli, aggiungeva che volesse dare qualche assicurazione intorno al prolungamento fino a Sulmona. Siccome si tratta di un punto importantissimo, quanto più presto sarà raggiunto, tanto maggiore sarà il vantaggio della linea. Io gli domandava dunque se anche tale prolungamento fino alla stazione di Sulmona fosse compreso nella prossima apertura.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. No, no.

ANGELONI. In ogni modo sono sicuro che il signor ministro spingerà con la maggior premura i lavori verso quella città.

In ordine poi alla linea da Roma agli Abruzzi per Sulmona, io vorrei pur ringraziare il signor ministro della risposta che ha data all'onorevole collega Pericoli, col quale era d'accordo, intorno alla domanda speciale che gli ha diretta per tale strada ferrata. Se non che l'onorevole ministro ha detto solamente che si erano fatti degli studi. Ma la mia domanda, e quella, come parmi, dell'onorevole Pericoli, era di conoscere l'intendimento del ministro circa la costruzione di quest'importantissima strada, che collega la capitale con molte altre provincie, specialmente con gli Abruzzi.

Son certo intanto che egli si preoccuperà tanto di essa, quanto degli altri sbocchi complementari che vi si ralligano.

Ringrazio infine il signor ministro di avere accettata la mia proposta intorno alla linea del Volturno e del Sangro, di raccomandarla cioè con le altre allo studio della Commissione; come pure di aver preso in considerazione ciò che io gli raccomandavo circa una promessa di sussidi governativi per la strada ferrata

di Manfredonia a Lucera; così quelle popolazioni avranno anche un eccitamento a fare di più di quello che sinora forse non abbiano fatto.

PRESIDENTE. L'onorevole Romano ha facoltà di parlare.

ROMANO. Anche io debbo volgere un ringraziamento all'onorevole ministro, perchè l'ordine del giorno da me svolto e firmato anche dall'onorevole Bonghi lo abbia rivolto alla Commissione presieduta dal venerando Depretis, e che raccomando alla Commissione stessa perchè emetta, per quanto è possibile, prestamente il suo parere.

PRESIDENTE. L'onorevole Cerroti ha facoltà di parlare.

CERROTI. L'onorevole ministro mi assicura che qualunque progetto di ferrovia si faccia al Ministero dei lavori pubblici viene sottoposto all'esame di quello della guerra. E su questo io non ho nulla a che dire, anzi osserverò che mi era già stato annunziato l'anno passato. Ma ciò egli lo ha detto come per convincermi che appunto sull'ordinamento delle ferrovie nel nostro paese si studia, quasi di conserva tra i due Ministeri, tutto ciò che possa occorrere anche sotto l'aspetto militare.

Io non credo, me lo perdoni l'onorevole ministro, che questo fatto di sottoporre al Ministero della guerra tutte le ferrovie che si propongono dal Ministero dei lavori pubblici sia sufficiente per provare che, anche sotto le viste militari, si provvede alle ferrovie di carattere strategico, poichè vi sono quelle ferrovie pure necessarie militarmente, che il ministro dei lavori pubblici non propone, e per conseguenza non si sottopongono al Ministero della guerra. Ed è appunto di queste che io ieri ebbi l'onore d'intrattenere la Camera. È insomma la parte negativa che mi preme di mettere in considerazione, perchè vorrei che appunto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello della guerra, pigliasse in serio esame questo argomento, onde poi fare le debite proposte e promuovere i provvedimenti necessari.

Mi diceva l'onorevole ministro, anche testè privatamente, che sui tronchi di ferrovia da me raccomandati ieri, non potrebbesi ora decidere così sommariamente, poichè una ferrovia non si può decretarla con un ordine del giorno.

Ma io prego l'onorevole ministro a considerare che il principal tronco, cioè quello da Terni per Avezzano a Roccasecca, su cui mi sono limitato a fare delle raccomandazioni col mio ordine del giorno, è un tronco di ferrovia già sanzionato per legge; poichè vi è appunto la legge del 28 agosto 1870 che stabilisce quel triennio di facoltà al ministro per concederla. E mi sta a cuore che appunto si prenda in considerazione questa cosa, dappoichè nel 28 agosto prossimo questa legge non avrà più alcun effetto, stantechè lo stesso ministro non avrebbe più facoltà di concederla. Del resto godò

intanto nel sentire che probabilmente una metà della suddetta linea, cioè il tratto d'Avezzano a Roccasecca il ministro l'accorderà, e nei limiti stabiliti dalla legge, poichè dice che ci è già stata la domanda per questa linea, ed egli si dichiara ben disposto ad accordarla. Ma io vorrei che provvedesse ancora all'altra parte, cioè Terni-Rieti-Avezzano, e questo provvedimento si prendesse entro i limiti del tempo utile che decorre bensì, ma che sta per spirare.

PRESIDENTE. L'onorevole Depretis ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, relatore. Siccome l'onorevole presidente, e con ragione, m'impone d'ufficio la parola...

PRESIDENTE. Spero che ammetterà che era mio dovere di darle questa facoltà.

DEPRETIS, relatore. Certamente, e quindi ho detto, con ragione. Siccome, dicevo, mi è concesso di parlare, io procurerò di essere breve, rimanendo nei limiti del tempo che ci resta.

Ognuno facilmente può comprendere che la Commissione del bilancio non ha potuto trattare la questione vastissima che da due o tre giorni si agita in questa Camera. Il suo compito principale è quello di studiare le questioni di bilancio propriamente dette, cioè di determinare le spese dei lavori pubblici sulla base delle leggi vigenti.

Questo obbligo è diventato per la Commissione del bilancio tanto più preciso e indeclinabile che la legge attuale sulla contabilità dello Stato prescrive, non solo per la presentazione dei bilanci di prima previsione, ma anche per la votazione dei medesimi, un'epoca fissa ed invariabile. Tuttavia la Commissione del bilancio non ha potuto dispensarsi d'esaminare tutte quelle questioni che hanno un legame colle leggi vigenti, imperocchè è pure obbligo della Commissione del bilancio e della Camera, quando il bilancio viene in discussione, di esaminare se e come le leggi sieno eseguite.

La Commissione non poteva esaminare neppure alcune questioni speciali, quantunque gravissime, che non avevano un'attinenza diretta col bilancio e l'esame delle quali doveva condurci ad una discussione troppo vasta e che non poteva essere esaurita nel termine fissato ai suoi lavori. Per queste ragioni, signori, la Commissione, con suo dispiacere, non ha potuto trattare un argomento sopra ogni altro interessante, quello delle strade progettate e non ancora sancite per legge, e delle quali il bisogno è oramai nella coscienza di tutti. Fra le quali tiene, credo, il primo posto la rete ferroviaria delle provincie venete.

Non c'è dubbio, le provincie venete hanno una scarsissima rete di ferrovie; l'Austria ha lasciato le provincie venete anche con una dotazione ristretta di strade ruotabili; giacchè le attuali strade nazionali, provinciali e comunali non furono opera di quel Governo; ma, come fu giustamente osservato, furono o-

pera delle amministrazioni locali e frutto dei sacrifici delle popolazioni venete.

L'anno scorso noi abbiamo provveduto ad una parte dei bisogni di quelle provincie votando cinque ponti, il cui bisogno era dimostrato urgentissimo.

Alla rete delle strade ferrate si è cominciato a provvedere con l'unico tronco della Pontebba; ma mi permetta la Camera che, senza addentrarmi nell'importantissimo argomento, io accenni tre ferrovie, l'utilità delle quali mi pare troppo evidente, e che, se non più d'ogni altra, certo al pari d'ogni altra meritano la sua attenzione.

Una di queste linee è la strada da Legnago a Chioggia sulla destra dell'Adige, strada che ha la sua importanza anche nel rispetto della difesa del paese, e che metterà in comunicazione la valle del Po coi canali della laguna veneta, che spero saranno migliorati non appena il bilancio lo consenta.

Quindi, e sotto il rispetto della comunicazione interna, e sotto quello della difesa generale del paese, questa strada mi pare che abbia una speciale importanza.

Così dicasi della strada che abbrevierebbe grandemente le comunicazioni tra quel gran porto che pure deve essere Venezia e la sua meravigliosa laguna col Tirolo italiano.

La strada da Mestre per Bassano e Primolano a Trento parmi anche una delle strade che meritano la nostra attenzione.

E infine mi si permetta di rammentare che una delle provincie venete è ancora fra le pochissime in Italia la quale non ha nemmeno un chilometro di strada in costruzione: una delle due provincie per le quali non avvi nella nostra legislazione sulle ferrovie una parola che la riguardi. A me pare quindi troppo ragionevole la dimanda di un provvedimento che permetta a Belluno di congiungersi con una strada ferrata alla rete delle ferrovie italiane.

Io mi sono interdetto questo campo vastissimo, che mi sono permesso di chiamare il campo sterminato dei desiderii, ma che in una grandissima parte dei casi è pur anche il campo dei bisogni e delle più legittime dimande.

Se io volessi, o signori, soltanto abbozzare colla massima rapidità questo vasto argomento, dovrei fare il giro delle Alpi da Cuneo all'Isonzo, e ad ogni tratto, o signori, nelle valli alpine io dovrei ricordare un progetto di ferrovia, e non solo per rannodare le valli alle pianure, ma anche per mettere in comunicazione tra di loro i siti i più importanti delle prealpi; ovunque abbiamo progetti, desiderii manifestati, conati intelligenti della locale iniziativa.

Compiuto il giro delle Alpi dovrei esaminare le linee che possono fare complemento utile alla rete della valle del Po, e poi fare tutto il lunghissimo giro della catena degli Appennini, cominciando dalla strada,

indicata dall'onorevole Cerroti, da Cuneo pel colle di Tenda a Ventimiglia, che appunto offrirebbe un nuovo sbocco verso la frontiera francese, strada la cui importanza nessuno può disconoscere. Ma qui pur troppo, come in molti e molti casi, incontriamo l'ostacolo finanziario: trattasi di una spesa di circa 20 milioni necessari per compierla.

Se proseguo il mio rapido esame di tutte le traversate dell'Appennino, io ne trovo non poche, progettate e difese con plausibilissime ragioni.

Per dare uno sfogo sufficiente al solo porto di Genova, se ne propongono altre due, cioè un nuovo passaggio dei Giovi, che assicuri gli sbocchi di quell'importantissimo centro del nostro commercio-marittimo, ed una linea che pel Bisagno e per la valle di Trebbia unisca Genova a Piacenza con tracciato più breve; una terza poco lungi che da Chiavari sale a Cento Croci per discendere a Parma. Poi, appena passata la strada ormai decretata dalla Spezia a Parma, per la quale io lodo sinceramente il signor ministro d'aver presentata una legge che permette di compiere la più difficile delle opere, cioè il traforo del colle del Borgallo, dopo questa, o signori, vi sono progetti per la traversata dell'Appennino da Modena e da Reggio; poi, passata la ferrovia della Porretta, abbiamo i progetti da Imola, da Forlì, da Faenza alla Toscana. Poi vengono le linee progettate da Fano all'Umbria; più innanzi ancora altre traversate dell'Appennino.

Insomma, se io volessi esaminare questi diversi progetti di ferrovie della penisola, e scendere poi nell'isola di Sicilia, dove ce ne sono parecchi interessantissimi, poi risalire lungo il Tirreno e darvi conto di tutti gli utili complementi proposti, io dovrei trattenerne la Camera molto più di quanto lo permette la condiscendenza dell'onorevole nostro presidente, il quale ha pur troppo ragione di desiderare che si ponga termine a questa discussione; ma dovrei pregare la Camera che, derogando al suo regolamento, mi permettesse di trattenerla almeno per due sedute.

Mi conceda adunque la Camera di abbandonare questo campo, il quale non potrebbe essere oggi utilmente percorso, e sul quale del resto un naturale ritengo impedisce a me di pronunziarmi, giacchè queste stesse questioni dovranno essere fra breve trattate nel seno di una Commissione di cui faccio parte, ma della quale fanno parte uomini rispettabilissimi e certo di me più competenti, dei quali desidero sentire l'autorevole avviso.

Mi permetta adunque la Camera che io limiti il mio discorso a quelle linee che sono tassativamente contemplate dalle leggi vigenti, delle quali nella relazione del bilancio io mi sono creduto in obbligo di fare l'enumerazione.

Brevi parole adunque su questa specie di *memento* dei tempi civili e di indice del progresso civile del nostro paese.

Nell'Alta Italia le leggi nostre contemplanò tre nuove strade ferrate a ciascuna delle quali è dalla legge assicurato un sussidio. Io non farò che accennarle, indicando, e di volo con una sola parola, il motivo per cui la Commissione si è creduta in dovere di chiamare su di esse l'attenzione del Ministero e della Camera.

L'una è la ferrovia per la valle d'Aosta. La legge accorda a questa ferrovia un sussidio di tre milioni e 500 mila lire, ma il sussidio non è ancora stato stimolo sufficiente alla costruzione della linea. Manca il costruttore soltanto, giacchè, costrutta la linea, la legge prevede già al suo esercizio, avendone obbligo la società dell'Alta Italia.

Per questa linea io non posso parlare a nome della Commissione, che non prese una deliberazione a questo riguardo, ma parlo come cittadino e come deputato, e dico che ragioni dell'ordine il più elevato consigliano al Governo che, se con un sacrificio ragionevole anche elevando il sussidio di lire 3,500,000 decretato per legge si potesse ottenere di assicurare la costruzione di quella linea, farebbe opera savia.

Vengo alle altre due strade: una è la ferrovia da Cuneo a Mondovì, utile complemento della rete subalpina; l'altra è la linea da Bra a Carmagnola.

Poco dirò della prima, perchè, come fu notato nella relazione, pare ci siano delle trattative in corso per farne solamente una parte, e, se si potesse anche compierne una parte, dividendo il sussidio in proporzione del valore delle opere che si vogliono compiere, io credo che il Governo farebbe bene ad acconsentirvi.

Dico di più che, se per eseguire l'opera intera si trattasse di aggiungere qualche tenue aumento alla somma già autorizzata per legge, anche in questo caso, per le stesse ragioni, quantunque meno importanti di quelle che militano per la linea della valle d'Aosta, io consiglierei ancora il Governo di concederlo.

Riguardo alla linea da Bra a Carmagnola, la Commissione aveva un preciso dovere di ricordarla. Le disposizioni della legge fissano un termine entro il quale questa linea può essere costrutta, senza ricorrere ad una legge, senza nemmeno cercare un nuovo costruttore nè un concessionario, e il compenso ossia la spesa è prestabilita e autorizzata. Il costruttore della linea di Cuneo è obbligato per legge, quando il Governo lo richieda nel tempo che gli fu prefisso per eseguire la linea principale della ferrovia di Savona e sua diramazione, è obbligato, dico, a compiere anche questo tronco da Bra a Carmagnola. E siccome il termine è bensì scaduto coll'anno, ma, credo di pieno accordo, prorogato di alcuni mesi, era debito della Commissione di ricordare questa scadenza prossima affinchè il potere esecutivo provvedesse.

Vengo ora alla linea sulla quale ha detto così eleganti parole l'onorevole Solidati e della quale ci ha intrattenuto ieri l'onorevole Cerroti.

Sull'importanza della linea non occorre che io faccia parola; piuttosto debbo osservare che per questa linea, come per due altre di cui parlerò in seguito, si ha già nelle leggi l'autorizzazione, già stabilito è il sussidio e fissato l'onere a cui deve sottoporsi lo Stato per la sua costruzione.

Nella legge è stabilito per due tronchi la sovvenzione annua di lire 3,350,000, e, quando il Governo trovi chi assuma di costruire questa linea alle condizioni volute dalla legge, io credo che egli sia non solo autorizzato, ma che, se non vogliamo che le leggi scritte sieno parole inefficaci ed inutili, egli deve concederla. Ma il ministro ci dice che nessuno si è offerto di costruire l'intera linea, e che solo si è presentata una domanda per una parte della linea stessa; io mi unisco agli onorevoli Cerroti e Solidati per raccomandare al Governo di vedere se trova modo di affidare tutta intera la concessione di questa strada e di dare così esecuzione alla legge.

Io non posso esaminare le molte considerazioni svolte dall'onorevole Cerroti intorno all'importanza militare di questa, come in generale delle nostre ferrovie. Io dissi già che questo argomento desidero vederlo trattato da persone di me più competenti, e quindi non entrerò in materia; mi permetterò solo di fare un'osservazione, ed è che l'importanza militare della linea di cui parliamo mi pare che non sia più la stessa nell'epoca attuale, in cui abbiamo il possesso di Roma non solo, ma abbiamo dinanzi alla Camera un progetto di legge il quale, unendo la linea aretina alla sanese, promette di abbreviare di circa 70 chilometri la distanza tra Bologna, Firenze e Roma, e quindi tra quel punto comune di Roccasecca a cui mira anche la linea accennata dall'onorevole Cerroti. Questo però non toglie che questa linea sia certamente più sicura, e del resto è anche importante per le popolazioni, soprattutto per quelle che stanno nella valle del Liri, le cui risorse, quando sieno aiutate e sviluppate da questa linea, possono aumentare considerevolmente.

Nulla dirò della linea da Termoli a Campobasso, giacchè l'onorevole Mascilli ha riconosciuto inopportuno un esame qualunque di questa questione in questo momento, ed ha dichiarato che egli era contento di attendere il risultato degli studi che si fanno dal Ministero. Io non sarò più esigente degli onorevoli deputati della provincia di Molise.

Quanto alla linea Popoli-Aquila-Termoli, anche su questo punto io non farò altro che unirmi al deputato Solidati ed ai suoi colleghi per raccomandare al Governo che solleciti la costruzione del tronco da Aquila per Antrodoto a Terni. Riconosco che questa è la parte più difficile della linea; ma la difficoltà non dispensa la società dall'adempiere agli impegni assunti a termini del suo contratto, ed io ho sentito con piacere ancora una volta l'onorevole ministro dichiarare che

il Governo ha una sola norma in quanto alle ferrovie autorizzate per legge, ed è questa: far sì che la legge sia eseguita.

Dirò due parole di volo sulle varie strade delle provincie meridionali.

Quanto alla linea Candela-Ponte Santa Venere-Fiumana di Atella, il Ministero ha presentato un progetto di legge, che io non conosco, e sul quale riservo quindi il mio giudizio; potrebbe anche darsi che, mentre si prende un provvedimento per se stesso utile, la si facesse in modo da non meritare interamente l'approvazione della Camera.

Venendo poi alle altre linee, io non posso che dichiarare che mi unisco volentieri, e mi sottometto ad essere ancora una volta chiamato confederato, in una questione ferroviaria, coll'onorevole Bonghi.

L'interpretazione che l'onorevole ministro, mi permetta che io glielo dica, vorrebbe dare alle disposizioni della legge che riguardano i tronchi da Giulianova a Teramo, da Lucera a Manfredonia, da Zollino a Gallipoli, da Taranto a Brindisi e, quantunque nessuno ne abbia parlato, mi si permetta anche di aggiungere da Palermo a Trapani, non sono perfettamente conformi, secondo me, a quello spirito di equità, di giustizia, di lealtà e di buona fede che il Parlamento non deve mai dimenticare quando trattasi di applicare una legge di questa natura. (*Bene! Bravo!*)

Quale è la disposizione di legge che riguarda questa linea? Quale ne è il senso, lo spirito? In che modo la legge stessa deve essere interpretata? Comincerò dalla più dimenticata, dalla linea da Brindisi a Taranto.

La legge relativamente a questa linea si esprime in termini tali da non potersi mettere in dubbio che il legislatore ne voleva la costruzione.

Infatti l'articolo 22 della convenzione che fu approvata colla legge del 25 agosto 1863 dice:

« Il Governo potrà con decreto reale ingiungere alla società la costruzione e l'esercizio di una linea da Taranto a Brindisi. »

« Ciò avvenendo (qui viene la determinazione del corrispettivo) anche questa linea s'intenderà concessa colle identiche condizioni di questa convenzione ed annessovi capitolato. »

A questa linea che fu così compresa nella rete calabro-sicula la convenzione di cui parliamo assicura una garanzia di 14,000 lire il chilometro, la quale garanzia poi viene diminuendo quando si sia ottenuto un prodotto lordo di 12,000 lire a chilometro, giusta una scala mobile che tutti conosciamo.

Ma qui, signori, noi vediamo chiaramente che per questa linea il legislatore ha concessa la stessa garanzia che per il resto delle ferrovie calabro-sicule. Esso ha dato al potere esecutivo la facoltà d'ingiungere al concessionario della rete generale la costruzione anche di questo tronco.

Ora, io domando se il legislatore abbia stabilito il corrispettivo e se abbia dato al potere esecutivo questa facoltà perchè non ne usasse? Questo io non posso credere; il legislatore non fa cose inutili. Del resto io domando perchè il Governo non abbia usato di queste facoltà? Tutti lo sappiamo: la legge del 1863 non si è voluta eseguire, o, se volete una espressione più indulgente, non si è potuta eseguire. Dal 1863 si giunse al 1868, e, dopo molti penosi sacrifici e dopo molte vicende, il Parlamento fu costretto a sciogliere il contratto di concessione e a fare un contratto limitato alla costruzione di una sola parte della rete ferroviaria concessa e che doveva essere tutta compiuta nel 1867.

Abbiamo cioè sciolto il primo contratto, ed al primo concessionario, ovvero ad uno dei suoi alleati, abbiamo affidato la costruzione à *forfait*, cioè a corpo e con un corrispettivo speciale, di una parte sola della rete delle ferrovie calabro-sicule, e per l'altra parte come abbiamo provveduto? Abbiamo provveduto in un modo, a mio avviso, assai migliore, cioè stanziando nel bilancio dello Stato la somma necessaria e facendo eseguire la linea colle norme ordinarie di amministrazione. Ci abbiamo perduto noi? Io credo che abbiamo guadagnato, perchè non evvi concessionario nè appaltatore che eseguisca una strada ferrata senza un corrispettivo che rappresenti l'interesse, e sempre abbondante, quanto più abbondante lo può ottenere dalla condiscendenza del Governo, dei capitali che impiega nella costruzione.

L'onorevole ministro deve egli stesso essere persuaso che i 634 chilometri della rete ferroviaria già concessa alla società delle calabro-sicule, e che adesso si eseguiscono direttamente dallo Stato, quantunque comprendano la parte la più difficile della linea stessa, quantunque la prima parte della rete comprendesse invece la parte più facile, tuttavia questa seconda parte della rete noi riusciremo a compierla con minore dispendio di quello che ha fatto lo Stato per la prima. E questo stato di cose ci conduce a questa conseguenza, che se noi avessimo dovuto eseguire il contratto, come era contemplato dalla legge del 1863, il tronco Taranto-Brindisi ci sarebbe costato più caro, mentre sciolto il contratto di concessione, tolto di mezzo il concessionario al quale dovevamo affidare la costruzione del tronco Taranto-Brindisi, e procedendo invece alla costruzione di queste ferrovie col metodo ordinario, cioè col nuovo mezzo che la legge ha dato al Governo per compiere l'intera rete, noi potremo costruirla più a buon mercato. Ora chi mai potrebbe sostenere che, perchè nelle vicende dell'amministrazione si scioglie un contratto oneroso e si entra in un sistema migliore, si debba venire alla conseguenza che una parte della rete contemplata dalla legge si debba abbandonare?

Io quindi credo che una retta interpretazione della

legge del 1863 e di quella del 1870 deve condurci a ritenere come fermo l'obbligo del Governo di costruire il tronco Taranto-Brindisi, come una parte e non altrimenti, dell'intera rete calabro-sicula.

Io capisco che in questa come in tutte le questioni di opere pubbliche, e ce lo ha detto il ministro nella seduta d'oggi, abbiamo un limite; questo sì che possiamo chiamarlo senza esitazione, le colonne d'Ercole. C'è una somma prestabilita nei piani finanziari dell'onorevole ministro delle finanze alla quale sono vincolati, colla loro rispettiva adesione, tutti gli altri ministri i quali tutti hanno accettato la legge del ministro delle finanze per le spese dei loro Ministeri; ebbene, in questa somma non ci starà forse la spesa del tronco Taranto-Brindisi. Può darsi che sia così: ma diciamolo francamente e non si cerchi di appoggiarsi a cavilli od a sofismi. Questa è la questione veramente grave, e troppo vasta e complessa perchè io mi permetta di trattarla intera e di risolverla adesso. Mi permetto solo di fare una osservazione. L'onorevole ministro ha detto più volte, ed io l'ho cordialmente applaudito, che obbligo principale del Governo in faccia alle leggi che riguardano le ferrovie come le altre opere pubbliche, è uno solo, far eseguire la legge.

Alcuni giorni fa, rispondendo non so se all'onorevole Sebastiani o ad un altro dei nostri onorevoli colleghi che hanno presa parte alla discussione sulle ferrovie, il ministro ricordava che nella seduta precedente aveva presentato un progetto di legge per una spesa di 42 milioni per strade ordinarie e di 46 milioni per ferrovie e tutte queste spese a vantaggio delle provincie meridionali, e ciò è in gran parte vero.

Ma per me dico francamente che divido perfettamente l'opinione manifestata da parecchi dei nostri colleghi, che, quando si fa una spesa, non vado a cercare in che parte d'Italia si faccia; chieggo se ce n'è il bisogno, e non domando nemmeno in che provincia d'Italia il lavoro si faccia: per me Sondrio, Belluno in mezzo alle Alpi, l'estrema Calabria sono parti dello stesso paese, che hanno gli stessi bisogni; trattasi dell'interesse generale dello Stato, dunque dico: si provveda. (*Bravo!*)

Ma il Governo eseguisce la legge?

Forse il Governo non avrà potuto eseguirla, ma in atto la legge delle ferrovie calabro-sicule, per dirne una, non è eseguita. E le parole dette dall'onorevole Sella, quando ha presentato questa legge dei 46 milioni per le calabro-sicule, lo dimostrano, perchè l'onorevole Sella si è affrettato a dichiarare, per assicurare la Camera, e forse anche più per assicurare i molti interessi che ci sono, e ci devono essere, fuori di questa Camera, che questa spesa di 46 milioni non doveva stanziarsi subito nel bilancio, ma che si rimandava ai bilanci lontani. Io non ho ancora visto il progetto di legge, e non so in quali bilanci questa spesa

sia ripartita: ma io ho qui, dinanzi a me, un piccolo articolo, semplicissimo della legge del 28 agosto 1870, che è l'articolo 9, il quale si compone di queste poche parole: « La costruzione delle strade ferrate di cui sopra (e sono le calabro-sicule) dovrà essere compiuta nel 1874. »

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ne discuteremo all'articolo.

DEPRETIS, relatore. Scusi, mi pare che l'argomento è opportuno anche adesso, perchè trattasi appunto di eseguire questa legge. Dunque la linea Taranto è autorizzata per legge, e non sono irragionevoli le istanze che quelle popolazioni vi fanno.

Io ho sentito citarsi una visita che l'egregio nostro presidente ha fatto alla città di Taranto; egli avrà sicuramente sentito a parlare della ferrovia...

PRESIDENTE. È verissimo.

DEPRETIS, relatore. L'onorevole Rattazzi vi è pure andato a fare una visita. Io ci sono andato, con parecchi colleghi, che facciamo parte di una stessa Commissione: ci andammo come privati per visitare il mare piccolo e il meraviglioso porto di Taranto e non abbiamo potuto sottrarci alla gentilezza impareggiabile di quella popolazione: ma qual è l'argomento principale dei loro discorsi, quale il principale desiderio? Quello di veder questa strada attraversare le loro campagne in parte assai floride, e che possono diventare tutte floridissime, e potersi mettere così in comunicazione più diretta con Brindisi e con Lecce, senza percorrere quell'enorme angolo di una strada che da Taranto va a Bari e poi discende da Bari a Brindisi. La linea diretta non deve poi presentare grandi difficoltà, e parmi che con 14,000 lire al chilometro di garanzia, che è la garanzia che si dà alla rete delle calabro-sicule, se il ministro fa un programma ed apre un appalto troverà facilmente anche dei concessionari. (*No! no!*)

Io credo di sì.

Ad ogni modo l'obbligo di compiere questa strada a me non pare dubbio.

Non dirò nulla della costruzione della strada da Palermo a Trapani, perchè mi pare che sono ancora vertenti le trattative nell'isola di Sicilia per riuscire a questo scopo. Ma parlerò delle altre linee da Teramo a Giulianova, della linea di Manfredonia, di quella da Zollino a Gallipoli.

Quanto alla linea di Teramo, io non dubito punto che l'onorevole ministro la desideri. Si può diventare ministro, ma non si cessa per ciò d'essere uomo, uno dei principali proprietari, ed infine una delle notabilità più distinte della provincia di Teramo; è quindi naturale che egli desideri il compimento di questa linea. La strada non deve costar molto; è una delle poche sulle quali non ho notizie sufficienti; e quindi nulla di preciso posso dire: ma, certo, con una trentina di

chilometri si viene a congiungere il capoluogo, che è Teramo, colla ferrovia adriatica, e la spesa non può essere molta.

Io, a dire la verità, non so capire come ci possano essere dei capoluoghi di provincia, i quali non abbiano una strada ferrata per congiungersi colla rete generale.

Ma c'è poi una ragione di più; c'è uno dei migliori argomenti che devono spingere il Governo a facilitare la costruzione di questa strada, ed è questo: che la provincia di Teramo tiene proprio il primo posto tra le provincie italiane, pel modo con cui ha inteso ed applica la legge sulle strade comunali obbligatorie. Io me ne dovetti accorgere dal numero e dalla entità dei sussidi già decretati: e ciò vuol dire che la ferrovia sarà produttiva.

Ma veniamo alla questione pratica, alla questione pecuniaria che si riferisce a questa strada. Qual è il sussidio che il Governo ha voluto dare a queste tre strade?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quattro, non tre.

DEPRETIS, relatore. Prima erano quattro, adesso sono tre.

Il Governo ha detto: abbandonerò a vostro favore le multe in cui è incorsa la società delle strade ferrate meridionali, e la somma sarà ripartita in ragione dei chilometri da costruire. Sembra poi che il Governo credesse che queste multe gli fossero dovute e che consistessero in una somma cospicua. Era così persuaso che gli fossero dovute, che ha sostenuto in giudizio le ragioni del Governo. Se non che *habent sua sidera lites*, ed il Governo, secondo il suo solito, non ebbe le stelle propizie.

Ma perchè al Governo è fallito questo mezzo su cui faceva assegnamento, cessa forse in lui l'obbligo di sussidiare quelle strade?

Non lo credo. Il recedere da quest'obbligo sarebbe lo stesso che far fare al Parlamento un'azione poco onesta, cioè fargli pagare un debito con un credito inesigibile. Se volessimo pagare i nostri debiti con crediti inesigibili, si darebbe corso ad una carta che sarebbe veramente la peggiore di tutte. Questa strada adunque non deve essere abbandonata, mentre la provincia è pur disposta a fare la sua parte di sacrifici.

Noi facciamo questione per vedere chi deve prendere l'iniziativa e dare l'impulso. Io dico che deve cominciare chi ha maggiore interesse.

L'onorevole ministro crede che il maggiore interesse sia da parte della provincia, ed io credo che il maggiore interesse si trova da parte della nazione. È un mio modo di vedere. Se si dicesse: abbiamo perduto quella somma su cui facevamo assegnamento, ma ve ne diamo un'altra, vi diamo tanto, e dirlo chiaro, allora capirei il ragionamento del ministro, ma non capisco il contegno usato che non dà ai corpi morali interessati un criterio qualsiasi per indovinare quel che debbono fare.

L'onorevole Bonghi ha detto che l'iniziativa dei corpi morali e dei cittadini non è uguale in tutte le parti d'Italia. Ed è vero, e non dobbiamo maravigliarcene. Dio buono! Siamo insieme da una diecina d'anni e sappiamo che le varie provincie d'Italia si trovano in una condizione economica molto diversa fra loro. In fin dei conti io dico che in fatto d'opere pubbliche l'obbligo preciso, sostanziale del Governo è di far sì che nella viabilità sieno pareggiate tutte le provincie dello Stato. Ecco il suo compito, il suo programma, la sua bandiera.

Ed aggiungo che nelle condizioni in cui si trovano alcune parti d'Italia, compito primo del Governo è di prendere esso stesso l'iniziativa; egli deve determinare il concorso dello Stato nella spesa, deve dichiarare quale sussidio intende dare, poi dire ai corpi morali, dire alle popolazioni: badate, io ho fatto la mia parte, se intendete i tempi nuovi, fate la vostra.

Voci. Bene! Bravo!

DEPRETIS, relatore. Allora capirei.

Andiamo un po' più avanti. Il ministro dà delle buone speranze per la linea Lucera-Manfredonia; sono 55 chilometri di strada, che costeranno dai 3 ai 4 milioni; so che si sono votati dai corpi morali dei sussidi importanti, e siccome sento dire che sono aperte trattative colla società delle ferrovie meridionali, possiamo sperar bene. Ma io dovrei dare lo stesso consiglio al Governo e fare lo stesso ragionamento che per la strada di Teramo, cioè che il Governo stabilisca qualche cosa onde si possa venire ad una conclusione.

Ma veniamo alla ferrovia Zollino-Galatina-Gallipoli. Anche qui io debbo rammentare che quei paesi da 7 od 8 anni hanno in prospettiva questa strada, la sperano, è il loro desiderio più vivo, deve essere una specie di supplizio di Tantalo per esse, giacchè non l'hanno mai. Si discusse per alcuni anni se la linea non doveva abbandonare il tracciato di Maglie ed Otranto per ritorcersi invece per Galatina sopra Gallipoli: da ciò figuratevi con quanto desiderio quelle popolazioni attendono quella strada.

E poi quella linea costa pochissimo. Dai dati che ho veduto sono 29 chilometri, che costano soltanto 2,300,000 lire; e mi consta che le popolazioni, ossia le loro rappresentanze hanno votato una somma di 640,000 lire. Manca un milione...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Un milione e 600,000 lire.

DEPRETIS, relatore. Un milione e 600,000 lire, sta bene, e le popolazioni faranno qualche maggior sacrificio; ma che cosa vuol fare il Governo? Non si conosce; anche adesso bisogna dire che vuol concorrere colla cessione di un credito inesigibile. E notate, o signori, che l'importanza di questa linea non può mettersi in dubbio.

Io trovo che il porto di Gallipoli, tra i porti di terza classe, è il quinto od il sesto. Gli introiti dogana-

nali, sulla media del decennio scaduto nel 1869, i soli introiti doganali danno un reddito di più che 400,000 lire, somma che non è superata che da quattro o cinque altri porti di terza classe e dai porti di prima classe.

I diritti marittimi danno anche una somma di rilievo; qui adunque la strada ferrata gioverebbe ad una importante quantità di affari.

Io debbo dunque appoggiare le raccomandazioni fatte all'onorevole ministro onde voglia assecondare i desiderii di quelle popolazioni, sì che non scemi in loro la fede nel Parlamento e nelle leggi; e mi pare di non domandare una cosa irragionevole sostenendo che veramente sarebbe bene che la iniziativa fosse presa dal Governo.

Dopo le risposte date dall'onorevole ministro alle domande fatte ed alle questioni che furono sollevate, io non credo di estendermi più oltre, tanto più che l'ora passa il segno consueto al quale siamo soliti di sciogliere le nostre sedute; e siccome poi ci sono ancora tutti i capitoli da discutere che riguardano le spese per le strade ferrate, non sarà difficile che a me tocchi di ritornare sopra questo argomento, e per ora pongo fine al mio discorso.

Solamente debbo ricordare l'obbligo che mi spetta di riferire anche sul capitolo 22 del bilancio.

PRESIDENTE. Su quel capitolo potrà riferire domani. Veniamo ora alla conclusione di questo titolo.

DEPRETIS, relatore. Se così crede l'onorevole presidente, non mi resta che di dire il parere della Commissione intorno ai due ordini del giorno.

Io prego tanto l'onorevole Romano come l'onorevole Cerroti di non voler insistere perchè i loro ordini del giorno siano votati.

Quanto all'onorevole Romano, la sua questione verrà sicuramente discussa in seno alla Commissione di cui io sono indegnamente il presidente, e che deve trattare del riordinamento e della classificazione delle ferrovie. Basterà questa discussione seguita in Parlamento perchè la Commissione debba occuparsene, quand'anche non ci fosse altro documento. La parola di un deputato è un documento autorevolissimo, e la Commissione non potrebbe non prenderlo in esame.

La stessa preghiera io rivolgo all'onorevole Cerroti. Io mi unisco a lui per raccomandare al ministro di trovar modo, prima che scada il 28 agosto, di fare la intera concessione della linea da Terni ad Avezzano e Roccasecca; ma non vorrei che esponesse la sua proposta ad una votazione, a meno che il signor ministro non l'accettasse; e dico questo pel desiderio che ho di non veder rigettata una proposta che credo utile.

CERROTI. Domando la parola.

DEPRETIS, relatore. Io ne ho fatta una alcuni giorni fa, che credeva utilissima; ma, non avendola accettata il ministro, la Camera l'ha respinta. Ed io non vorrei

che succedesse lo stesso alla proposta dell'onorevole Cerroti.

Io lo prego dunque a ritirarla. E quanto all'argomento da lui trattato lungamente ieri, egli potrà svilupparlo di nuovo nella Commissione, di cui l'onorevole Cerroti fa parte.

Del resto io non esito ad affermare che, se il ministro, nel tempo che ci resta, trova un costruttore che assuma l'impegno di costruire quella linea nei termini della legge, egli farà la concessione, perchè ne ha l'obbligo; e se non trova un costruttore, egli ne farà oggetto di nuovi studi, e verrà alla Camera con un progetto di legge.

Stando le cose in questi termini, io spero che l'onorevole Cerroti aderirà alla mia domanda e vorrà ritirare l'ordine del giorno proposto. (*Bravo! Bene!*)

CERROTI. Io aderisco alla proposta fatta dall'onorevole relatore, in quanto che egli accennò fin dal principio del suo discorso l'importanza del principale dei due tronchi che io raccomandava col mio ordine del giorno, vale a dire quello della linea da Terni ad Avezzano.

Perciò mi sono affrettato a modificare la proposta da me presentata, e ci ho tolto il secondo tronco da San Severino ad Eholi, perchè invero non è per ancora sanzionato da alcuna legge. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Ma lasci la cosa come l'ha posta il deputato Depretis.

CERROTI. La mia proposta sarebbe ristretta solo al tronco Terni-Roccasecca per Avezzano, che pur desidera l'onorevole relatore, conforme alla legge 28 agosto 1870, ed a quell'altro punto di non demolire il secondo binario del presente tronco finale Cancelli-San Severino.

Ora, se la stessa dichiarazione che ha fatta l'onorevole relatore della Commissione si compiacesse di farla l'onorevole ministro, certo che mi tranquillizzerei e sarei disposto a ritirare l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Cerroti, dopo le dichiarazioni dell'onorevole relatore della Commissione, mi pare che ella possa ritirare il suo ordine del giorno, poichè il ministro non può esimersi dall'eseguire la legge.

CERROTI. Ma questa è soltanto facoltativa per il Governo.

PRESIDENTE. Se è una prescrizione della legge, il ministro non vi si può sottrarre.

CERROTI. Vorrei sentire una parola dell'onorevole ministro, se acconsente almeno a quanto ha detto l'onorevole relatore. (*Rumori d'impazienza*)

Una voce. Ma lo ritiri.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quanto ha detto l'onorevole relatore è perfettamente in conformità a ciò che prima io ho manifestato alla Camera, di modo che non so quale dichiarazione si voglia che io faccia.

PRESIDENTE. Onorevole Cerroti, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

CERROTI. Prendo atto dell'assenso del signor ministro (*Ilarità*), e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Romano, ritira il suo ordine del giorno?

ROMANO. Prendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole relatore, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Dunque rimane esaurita la discussione sul titolo complessivo delle ferrovie. Domani verrà in esame il capitolo 22 su cui l'onorevole relatore avrà la compiacenza di riferire.

Però debbo osservare che l'onorevole Pissavini, or sono più mesi, aveva presentata una domanda d'interrogazione diretta al ministro dei lavori pubblici intorno alla parità di trattamento pel trasporto degli impiegati sulle ferrovie, ed allora fu stabilito che questa interrogazione avrebbe avuto luogo in occasione del bilancio dei lavori pubblici. Parmi dunque che potrebbe essere fatta domani prima che l'onorevole relatore riferisca sul capitolo 22.

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO FINZI.

PRESIDENTE. Annunzio ora alla Camera due domande d'interrogazione. Una è la seguente:

« Il deputato Finzi desidera interrogare il ministro della guerra intorno alla chiusa della rotta dell'argine destro del Mincio nella sezione delle fortificazioni di Pietole. »

Prego l'onorevole ministro della guerra di dichiarare, se e quando intenda rispondermi.

RICOTTI, ministro per la guerra. Sono a disposizione della Camera. Risponderò domani al principio della seduta, o finita la discussione del bilancio.

PRESIDENTE. Mi pare che questa interrogazione potrebbe essere fissata dopo l'interpellanza dell'onorevole Ercole e dell'interrogazione dell'onorevole Lazzaro.

FINZI. Parmi che l'onorevole ministro acconsentisse che la mia interrogazione fosse fatta domani.

Voci. Si faccia subito!

PRESIDENTE. Parendo che la Camera desideri che si faccia subito, do facoltà di parlare al deputato Finzi, confidando che sarà brevissimo.

FINZI. Tra le rotte che si sono verificate nelle piene del mese di ottobre, ve ne ha una di cui non è mai stato fatta parola in questa Assemblea, e che non è di poca importanza; è la rotta che si è aperta nell'argine destro del Mincio, precisamente nella sezione che sta tra le fortificazioni di Pietole. Questa rotta fa sì che il Mincio non è più contenuto da arginatura veruna, e per conseguenza inonda tutti i terreni che gli sono circostanti, specialmente tutta la valle del Paiolo insino allo sbocco del Mincio in Po; ed avviene altresì che una parte della città di Mantova diventa inondata quando si elevano le acque del Mincio, perchè la città

stessa ha una giacitura non molto alta, e subisce, quando non sia difesa da dighe, le ingiurie di quel fiume.

Gli è appunto il quartiere attiguo a porta Cerese quello che resta inondato, ed anche la strada di comunicazione tra Mantova e Borgoforte diventa interrotta.

Nessun lavoro si è infin'ora intrapreso; credo che gli studi saranno stati fatti, ma noi non sappiamo tampoco se i mezzi che abbiamo messi a disposizione del Governo per provvedere alle rotte delle piene avvenute nei fiumi nello scorso mese di ottobre potranno tributare la cifra che è indicata per la riparazione di quella diga, inquantochè i 9 milioni sono stati messi dal Parlamento a disposizione del Governo, ma dovrebbero essere introdotti nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Come ho accennato, quella diga cade appunto nel dominio del Ministero della guerra, e potrebbe avvertarsi che, non occupandosene il ministro dei lavori pubblici, il ministro della guerra non si ritenesse facoltizzato a disporre dei fondi che sono stati messi a disposizione di quello, sotto il titolo di « Riparazioni ai danni cagionati nelle opere idrauliche dalle ultime piene. »

Desidero sapere dall'onorevole ministro della guerra, se gli studi sono attualmente compiuti, se si è pronti a dare incominciamento a codeste opere di ristorazione di diga, e che non resti più lungamente lasciato senza difesa il territorio soggetto ad essere inondato e con esso quella parte della città, la quale da tre mesi si vede costantemente esposta alla dura vicenda degli allagamenti, poichè in quest'anno il rigonfiarsi delle acque del Mincio si ripete disgraziatamente con frequenza insueta.

Desidero ancora sapere dal signor ministro della guerra, se egli crede potersi provvedere sul fondo che è stato messo a disposizione dal Parlamento per la riparazione delle opere idrauliche che subiscono guasti dalle ultime piene; ovvero se egli stimi di non poter attingere a quel fondo onde rifare la diga che è stata rotta, opera qual è sommamente urgente, il che non temo possa essere da lui disconosciuto.

A queste semplici interrogazioni prego il signor ministro della guerra di volermi onorare di rispondere in modo ugualmente semplice e preciso.

MINISTRO PER LA GUERRA. Il ministro della guerra fu informato fino dai primi giorni quando successe questa rotta, ed io ne tenni parola col ministro dei lavori pubblici. Dessa però non presentava quella urgenza di riparazioni che richiedevano le altre rotte sul Po, onde questo lavoro non fu considerato nel calcolo dei 9 milioni. Avvi per altro una piccola somma, disponibile, la quale sarà impiegata nel riparare questa rotta, ed a quest'uopo si sono già fatti gli studi occorrenti.

La sola difficoltà è che questi lavori interessano in

parte il Ministero dei lavori pubblici, ed in parte anche il Ministero della guerra, perchè si tratta di una strada militare, che comunica col forte; epperò la spesa bisognerà inscrivere partitamente: per la parte della chiusura della rotta sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici; e per la parte della strada, come opera militare, sul bilancio del Ministero della guerra. Ma, come ho detto, gli studi sono pronti, ed io spero che fra poche settimane quei guasti potranno essere riparati.

FINZI. Io mi terrei soddisfattissimo della risposta che mi ha data l'onorevole ministro della guerra, qualora non avesse egli fatta la distinzione fra la parte della spesa che deve cadere sul bilancio dei lavori pubblici e quella che deve cadere sul bilancio della guerra.

Si tratta di un'arginatura. Quattro milioni sono messi senz'altro a disposizione per riparazioni alle opere idrauliche state sconcertate dalle inondazioni, e mi pare che dovrebbero prenderne, secondo il bisogno, tanto il ministro della guerra, per la parte che lo riguarda, quanto il ministro dei lavori pubblici per la parte dove non si estendono le fortificazioni. Che i lavori debbano essere fatti alla dipendenza dell'uno o dell'altro dicastero torna lo stesso, poichè si tratta sempre di riparazioni idrauliche per le quali detta somma venne disposta e per le quali essa sta sempre pronta. Se invece si vogliono fare delle burocratiche distinzioni tra diga e strada militare e fare sì che la diga aspetti la strada, mentre sono la medesima ed identica cosa, noi lasceremo la rotta aperta finchè non sarà approvato il progetto di legge che il ministro della guerra dovrà presentare, e le inondazioni, che ne hanno già abbastanza maltrattato dall'ottobre a questa parte, si ripeteranno con iattura più grande in primavera e noi saremo impotenti ad imporre al Mincio quegli indugi dei quali ci facciamo vittime spontanee per obbedire a delle sofistiche distinzioni di competenza che le circostanze d'urgenza devono sempre eliminare.

Dal 24 ottobre a venire adesso, il territorio attiguo alla parte inferiore della destra del Mincio è sempre rimasto sommerso, e la stessa città di Mantova trovasi in questo momento inondata in taluni quartieri, per non essere mai stato provveduto a chiudere la rotta della diga del forte di Pietole. Non dico già che vi sia stata negligenza; spero anzi che gli studi analoghi siano completissimi; ma, secondo me, gli è tempo che una dichiarazione venga fatta dinanzi alla Camera, la quale serva all'uopo come interpretazione della legge che, a mio avviso, ha di già stabilito con tutta evidenza che sul fondo dei 9 milioni possa provvedervi sì bene il ministro della guerra al pari di quello dei lavori pubblici, purchè si tratti di opere idrauliche urgenti e di riparazioni reclamate pei danni arrecati dalle ultime piene. La spesa non è grave, e non può

importare imbarazzo alcuno di contabilità. Trattasi all'incirca di un centinaio di mila lire, che il ministro della guerra dovrà prelevare sul fondo dei 4 milioni stato fissato dal Parlamento, da erogarsi sul bilancio 1872 per opere idrauliche straordinarie; e, sia pure che una parte ne venga applicata alla diga e l'altra alla strada militare, che costituiscono un solo ente, io spero che egli si bene come il ministro dei lavori pubblici sapranno mettersi d'accordo perchè strada o diga si compiano prestamente e con robustezza sufficiente da vincere la potenza delle piene future del Mincio.

MINISTRO PER LA GUERRA. Forse mi sono spiegato male sulla questione della chiusa. Si può fare la chiusa semplicemente, e la spesa sarà certamente minore che non facendovi sopra la strada militare. Il ministro dei lavori pubblici prende l'impegno di compiere la chiusa; ma non siamo ancora pienamente d'accordo sulla maggiore spesa che richiederebbe questa chiusa elevata a dieci metri e col piano superiore largo due o tre metri per poter servire di strada; è cosa da decidersi. Ed io spero che il collega dei lavori pubblici eseguirà la spesa come argine in modo da potere anche servire di strada militare.

PRESIDENTE. L'interrogazione è esaurita.

ANNUNZIO DI ALTRA INTERROGAZIONE E PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE.

PRESIDENTE. Il deputato Berteza ha presentato una domanda d'interrogazione, che è sottoscritta anche dal deputato Fossa ed è in questi termini:

« Il sottoscritto desidera interrogare il signor ministro delle finanze sui provvedimenti che stimi di prendere per facilitare nei capoluoghi di circondario e di mandamento il pagamento degli stipendi e delle pensioni alle rispettive scadenze. »

Non essendo presente il ministro delle finanze, prego i suoi colleghi di dargli annunzio di quest'interrogazione.

CASTAGNOLA, ministro per l'agricoltura e commercio. Ho l'onore di presentare un progetto di legge per modificazioni alla legge sui pesi e sulle misure. (*Bene!*) (V. Stampato n° 183)

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

Domani alle 11 Comitato privato, alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 6 35.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Votazione di ballottaggio per la nomina dei commissari presso le amministrazioni della Cassa dei depositi e prestiti; della Cassa militare e del Fondo del culto.

2° Seguito della discussione dello stato di prima previsione pel 1873, del Ministero dei lavori pubblici;

3° Discussione del progetto di legge pel pagamento all'impresa costruttrice della ferrovia Ligure della somma dovutale in forza di sentenza arbitrale;

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 per il 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 rinvocazioni 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 d'inchiesta sopra la tassa di macinazione dei cereali;

13. Abolizione della tassa di *palatico* nella provincia di Mantova;

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

15. Spesa per la formazione e verificaione 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 sottotenente nei corpi di artiglieria e del genio;

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

27. Prosciugamento del lago d'Agnano;

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.