

## TORNATA DEL 18 GIUGNO 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi.* = Rinunzia del deputato Gabelli — È avversata dal ministro Sella e dai deputati Sormani-Moretti e Lovito — Avvertenza del deputato Corte — Non è accettata. = Presentazione di uno schema di legge sugli stipendi ed assegnamenti per l'esercito. = Incidente sull'ordine del giorno, in cui parlano il ministro per le finanze e i deputati Nicotera e Giudici — È approvata una proposta del ministro. = Discussione dello schema di legge per la concessione di ferrovie secondarie — Il relatore Sormani-Moretti presenta un altro articolo 1 — Spiegazioni del ministro e del deputato Lovito — Osservazioni e chiarimenti sullo scopo della legge dei deputati Monti Coriolano, Lanzara, Cadolini, Brescia-Morra, Lovito, Cavalletto, Berteza, Lazzaro e del ministro — Osservazioni dei deputati Monti Coriolano, Cadolini, Depretis, Alvisi e Michelini sull'articolo modificato, e spiegazioni del ministro e del relatore — Voto motivato del deputato Pancrazi, rigettato — Gli articoli sono approvati. = Discussione dello schema di legge per l'approvazione dei bilanci definitivi dell'entrata e della spesa per il 1873 — Dichiarazione del relatore Minghetti sull'aumento della circolazione cartacea — Sono approvati i capitoli sospesi — Chiarimenti del deputato Berteza sulla spesa per gli stampati della Camera — Approvazione degli articoli. = Gli articoli del disegno di legge sull'ordinamento dell'esercito, colle modificazioni del Senato, sono approvati dopo osservazioni del relatore Corte sul 78°, e risposta del ministro. = Così pure si approvano quelli dello schema di legge per la requisizione di quadrupedi e veicoli. = Proposte del ministro Sella e del deputato Giani sull'ordine del giorno per domani — Avvertenze dei deputati Lazzaro, Finzi e Depretis — È approvata la proposta del ministro. = Votazione a squittinio segreto e approvazione di dieci disegni di legge stati discussi. = Riserva del ministro circa i provvedimenti finanziari.

La seduta è aperta alle 2 20 pomeridiane.

ROBECCHI, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Hanno domandato un congedo:

Per ragioni di salute: gli onorevoli deputati Fogazzaro di un mese; Sebastiani di giorni 10; Arnulfi di giorni 8; Vallerani di giorni 15; Collotta, Mattei e Speroni di giorni 8; Secco di giorni 15.

Per motivi particolari: Arrigossi di giorni 10; Maurògnato di giorni 8; Doglioni di un mese; Pellatis di giorni 10; Pisanelli di giorni 3; Spina Domenico, Aveta, Barazzuoli, Guevara e Soria di giorni 8; Serafini, Gaola Antinori, Bartolucci Godolini di giorni 4; Bozzi e Bini di giorni 8; Angelini, Bettoni, Lioy, Luzzatti, Pasqualigo, Pecile e Righi di giorni 2.

Non essendovi obiezioni, questi congedi saranno accordati.

(Sono accordati.)

L'onorevole Gabelli scrive:

« Onorevolissimo presidente.

« La risoluzione sull'ordine del giorno adottata dalla Camera, fa impossibile di discutere e votare, nell'attuale Sessione, la legge sulle ferrovie secondarie promessa da più di un anno, presentata da più di due mesi. Questa risoluzione poteva forse essere preveduta fin da quando si seppe che molti deputati e particolarmente quelli delle provincie meridionali, pel timore di essere costretti a contentarsi di quello cui si limitavano le domande di altre provincie e specialmente delle venete, dichiaravano di volere in qualunque modo osteggiare la legge; da quando si vide che il Ministero non sosteneva, colla energia di cui fece prova per altre, la proposta che essa fosse almeno portata al giudizio della Camera.

« Per la legge sulle ferrovie secondarie le provincie venete avrebbero ottenuto la libertà di provvedere con mezzi propri ai bisogni cui in tutte le altre regioni si provvide o si sta provvedendo a carico della finanza pubblica, e la possibilità di ottenere questa libertà è ormai compromessa qualunque siano gli effetti della

risoluzione adottata dalla Camera. L'idea della legge venne in seguito alle domande delle provincie venete, e tuttavia la legge non era tanto un beneficio che lo Stato facesse alla Venezia, quanto una accettazione della Venezia di sobbarcarsi ad un altro sacrificio a pro dell'Italia.

« Non intendo di compromettere apprezzamenti di alcuno dei miei colleghi, ma per opinione mia il fatto ormai compiuto rende impossibile a chi rappresenta un collegio veneto di adempiere agli obblighi contratti accettando il mandato.

« Rassegno quindi le mie dimissioni da deputato del collegio di Pordenone, e prego l'onorevole presidente a comunicarle alla Camera dando lettura di questa lettera.

« Col massimo rispetto, ecc. »

**SELLA**, *ministro per le finanze*. Prego la Camera di soprassedere da qualsiasi deliberazione sulla lettera che ci fu testè letta. Il presidente della Commissione del bilancio dovendo indugiare alquanto a venire alla Camera, per verificare l'esattezza dei numeri definitivi del bilancio, credo che ci rimanga un ritaglio di tempo per poter fare la discussione di questa legge, la quale non importa oneri alla finanza, e sulla quale c'è un emendamento in corso, che forse rimuoverà tutte le obiezioni che erano state sollevate.

**SORMANI-MORETTI**. Dopo quello che ha detto l'onorevole ministro delle finanze, non mi resta che unirmi ad esso nel pregare la Camera di non prender atto della lettera dell'onorevole Gabelli, testè letta dal presidente, essendo evidente che essa fu dettata in seguito ad un malinteso.

**LOVITO**. Io credo di anticipare il desiderio tanto dell'onorevole ministro delle finanze, quanto della Camera nel dire che la risoluzione dell'onorevole Gabelli intorno alle sue dimissioni è dispiacevole ai suoi colleghi quanto è affrettata. La divergenza d'opinioni sopra un argomento legislativo non può essere cagione ad alcun deputato di dimissioni; e mi tengo tanto più a fare questa dichiarazione, in quanto che sono stato io uno di quelli che più vivamente si opposero alla precedenza che sull'ordine del giorno si voleva dare alla legge sulle ferrovie secondarie. Quindi io prego fin da ora la Camera a non consentire le dimissioni all'onorevole deputato Gabelli.

Ma poichè l'onorevole ministro per le finanze ha aderito ad un emendamento...

**PRESIDENTE**. Per ora limitiamoci a parlare della dimissione dell'onorevole Gabelli, non entriamo a discorrere dell'ordine del giorno.

**CARINI**. Ho chiesto di parlare quando, con grande mio piacere, ho inteso l'onorevole ministro per le finanze accennare ad un ritaglio di tempo il quale permetterebbe di discutere un disegno di legge d'interesse locale. Di ciò sono contentissimo...

**PRESIDENTE**. (*Interrompendo*) Permetta; ora si tratta solo della dimissione dell'onorevole Gabelli.

**CARINI**. Mi riservo di parlare più tardi.

**CORTE**. Aderisco molto volentieri alla proposta che l'onorevole ministro per le finanze ha fatta a questo riguardo; ma non so celare il sentimento di vero rammarico che ho provato allorchando per la prima volta ho inteso in quest'Aula fare distinzione di deputati dell'una e dell'altra provincia, mentre tutti rappresentiamo l'Italia e nessuno può chiamarsi rappresentante piuttosto delle provincie venete che delle meridionali.

Questo ho voluto dire per far conoscere il sentimento di profondo dolore che ha destato in me la lettura di questa lettera.

**MINISTRO PER LE FINANZE**. Credo che bisogna tener conto delle circostanze che hanno potuto eccitare nell'onorevole nostro collega un sentimento un po' vivo. Sappiamo però tutti che è un deputato eminentemente italiano. Se l'onorevole Corte vi riflette alquanto, vedrà che non dobbiamo tanto adontarci.

**PRESIDENTE**. Dobbiamo considerare che l'onorevole Gabelli ha preso la risoluzione di rassegnare le sue dimissioni perchè ha franteso il senso della deliberazione della Camera.

La Camera ieri non ha punto tolto dall'ordine del giorno il progetto di legge per la concessione di strade ferrate secondarie; essa non ha punto deciso che non dovesse essere discusso questo progetto, ma ha preso una deliberazione speciale la quale non involgeva per nulla alcun pregiudizio al medesimo.

Quindi, ripeto che l'onorevole Gabelli non ha affermato bene il senso della deliberazione della Camera, e questo è mio dovere di accennare, in appoggio alla mozione fatta dall'onorevole ministro Sella.

Io dunque, ritenendo che non vi ha ragione di dubitare che l'onorevole Gabelli abbia presa una risoluzione appoggiata sur un fatto che non è esatto, ossia che non è stato da lui ben compreso, sono d'avviso che la Camera vorrà tenere come non avvenuta la rinuncia mandata dall'onorevole Gabelli, come venne proposto dal ministro per le finanze.

Pongo ai voti questa proposta.

(È approvata.)

#### PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE.

**RICOTTI**, *ministro per la guerra*. Ho l'onore di presentare alla Camera il progetto di legge relativo agli stipendi ed assegnamenti per l'esercito che fu già approvato dalla Camera e modificato in alcuni punti dal Senato. (*V. Stampato n° 53-F*)

Io pregherei che fosse rimandato alla stessa Commissione che lo ha già esaminato la prima volta, salvo poi a stabilire quando potrà essere messo all'ordine del giorno.

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

E se non vi è opposizione, sarà rimandato alla stessa Commissione che già ebbe ad occuparsene a seconda della proposta dell'onorevole ministro della guerra.

**INCIDENTE SULL'ORDINE DEL GIORNO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge intorno al bilancio dell'entrata e della spesa per l'anno 1873. (V. *Stampato n° 199-A*)

La Camera rammenta che rimasero in sospenso tre capitoli del bilancio della spesa.

Primo è il capitolo 29, *Spese interne del Senato del regno*, la cui competenza, a senso della comunicazione fatta dal presidente del Senato del regno, è di 390,000 lire.

2° capitolo, *Spese interne della Camera dei deputati*, competenza totale lire 864,823 48. Quindi c'è il capitolo 184 per le spese imprevedute. Si attende che la Commissione voglia riferire.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Siccome il presidente della Commissione del bilancio sta coordinando i numeri, così io aveva testè pregato la Camera di profittare del ritaglio di tempo che ci resta per discutere il disegno di legge sulle ferrovie secondarie, su cui si è concertato, tra la Commissione ed il Ministero, un emendamento del quale si potrebbe subito dare lettura.

**PRESIDENTE.** (*Interrompendo*) Dunque l'onorevole ministro delle finanze propone che, prima di passare alla discussione della legge generale del bilancio, la Camera metta in discussione il progetto di legge intorno alle ferrovie secondarie.

**NICOTERA.** Con dispiacere debbo oppormi a questa domanda del signor ministro delle finanze.

Ignoro quale sia la modificazione apportata a questo progetto, e, come me, l'ignora tutta la Camera. Vi sono invece delle altre leggi molto più importanti. (*Segni di dissenso a destra*) Scusino, votino contro, ma non mi impediscano di fare le mie osservazioni.

Le leggi più importanti, che tutti sappiamo, sono le militari; e quindi propongo che si mettano immediatamente in discussione le modificazioni introdotte dal Senato a queste leggi. A me pare questa mia proposta di una importanza molto più evidente di quella sostenuta dall'onorevole Sella.

Dopo le due leggi militari chiedo che si metta in discussione il progetto di legge per la leva, il quale non costituisce un obbligo assoluto pel Governo, ma lo è invece per coloro che debbono servire. Essa è una legge puramente d'ordine; ed io spero di non trovare opposizione, specialmente da parte del ministro della guerra.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Io pregherei l'onorevole

Nicotera a lasciar la cura al Ministero di proporre l'ordine con cui debbono essere votati i progetti di legge che interessano lo Stato. C'è il ministro della guerra il quale non ha bisogno di accolti...

**NICOTERA.** Domando la parola.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Per conseguenza, io prego la Camera di accettare la proposta che ho fatta.

Per parte mia, devo poi domandare che, prima di discutere progetti di legge che toccano la spesa... (*Segni di dissenso a sinistra*) Non toccano essi la spesa? Ma, signori, sarebbe un dare lucciole per lanterne.

Io devo insistere che stia l'ordine del giorno come è, cioè che vengano votate le proposte della Commissione d'inchiesta sulla tassa del macinato, secondo la deliberazione presa.

Io ho assentito alla modificazione nell'ordine del giorno di cui si tratta, perchè, trattandosi di una legge la quale non importa alcuna specie di onere allo Stato, mi pareva che si potesse approfittare del ritaglio di tempo che ci resta per sbrigarla.

Se taluni dei nostri colleghi credono che dobbiamo invece spendere questo tempo nell'occuparci dell'ordine del giorno, tal sia di loro! La responsabilità cadrà su chi vuol dare tutti i giorni di questi spettacoli.

**NICOTERA.** In quanto alla responsabilità di chi vuol dare tutti i giorni di questi spettacoli, io la rovescio completamente sul Ministero, il quale ha fatto perdere tre giorni di tempo alla Camera per discutere se si dovessero esaminare i provvedimenti finanziari prima di votare i bilanci, e dopo tre giorni è venuto ieri a confessare che aveva torto, ed ha domandato esso stesso che si votassero prima i bilanci. Questo sì che è uno spettacolo veramente deplorabile.

In quanto poi al fare io da accolito, prego l'onorevole ministro delle finanze di credere che io non faccio l'accolito nè al ministro della guerra, nè a verun altro ministro. Qui non si tratta di fare l'accolito, si tratta invece di giudicare se è conveniente che delle leggi militari, modificate leggermente dal Senato, debbano discutersi e votarsi subito dalla Camera, o debbano essere rimandate alle calende greche.

In quanto al non toccare le spese colla leva militare, mi duole dover dire al ministro delle finanze che egli è poco informato di questo procedimento. La legge si vota e resta in facoltà del Governo di chiamare quel numero di soldati che la legge determina, od un numero minore, od anche di non chiamarne affatto. L'obbligo è per quelli che debbono presentarsi al servizio, ma non pel Governo. Quindi resta libertà completa al ministro di giudicare se la leva deve o non deve essere fatta, o se deve essere fatta in quel numero precisato dalla legge.

Veda quindi l'onorevole ministro delle finanze che io non mi apponeva male, quando domandava che si discutessero queste leggi, e non poteva mai immaginare che il potere esecutivo, al quale incumbe il dovere

prima di tutti di giudicare dell'importanza di queste leggi, facesse opposizione.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Perchè si possa giudicare dell'importanza di questa controversia, è bene che si conoscano i nostri intendimenti intorno all'andamento dell'ordine del giorno. In tal modo la Camera potrà apprezzare al loro vero valore le divergenze che sorgono e che ci fanno consumare, in un modo così inutile, il nostro tempo.

Ora ecco quali sarebbero i nostri intendimenti.

Noi abbiamo inteso da sorgenti autorevoli che probabilmente venerdì sarà distribuita la relazione sui provvedimenti finanziari. Crediamo quindi anzitutto che lunedì potrebbe la discussione di questi provvedimenti essere messa all'ordine del giorno.

Secondariamente noi intendevamo che, ad eccezione dei progetti di legge i quali impegnano una forte spesa per le finanze, si seguitasse l'ordine del giorno quale trovasi stabilito, e che perciò dopo le proposte della Commissione d'inchiesta sul macinato, venisse il progetto di legge sulla leva militare, poscia quello sull'ordinamento dell'esercito, e così via via in guisa che si farebbe tutto come è da tutti desiderato. Siamo noi i più interessati a che quest'ordine del giorno si esaurisca per quanto riguarda i progetti di legge che sono indispensabili, e la legge sulla leva è la più sacrosantamente indispensabile e necessaria.

Quindi io credo che la Camera possa fidare prima di tutto in se stessa. Secondo me non dovrebbe essere permesso ad alcuno di sospettare che i propri colleghi non abbiano ad essere qui domani per votare la legge sulla leva.

Se poi ieri si fece quella discussione, l'onorevole Nicotera che è così penetrante, ne intende perfettamente il perchè. Vi era una questione politica che doveva essere rischiarata. Epperò non credo che si possa deplorare la perdita di tempo per quello che si è fatto ieri, ed in parte avant'ieri.

Quindi io pregherei la Camera di non consumare inutilmente questi pochi momenti che ci rimangono, e fare buon viso alla nostra domanda.

*Molte voci a destra e al centro.* Ai voti! ai voti! La chiusura!

**PRESIDENTE.** Con queste grida, la Camera non intende quello che si vuole votare.

Convieni ritenere che l'onorevole ministro delle finanze ha fatta questa dichiarazione, che non si oppone punto a che venga messo in discussione il progetto di legge intorno all'ordinamento militare ed a quello sulla leva; ma fa una questione d'ordine, cioè propone che, mettendo a profitto questo piccolo ritaglio di tempo, si passi alla discussione del progetto di legge riguardante le ferrovie secondarie. Quindi l'ordine del giorno rimarrebbe qual è stabilito, cioè, dopo la votazione dei bilanci verrebbe il progetto di legge

che la Camera ha deliberato sia il primo, ossia il macinato, poi immediatamente la leva.

Se si ha da continuare in questa discussione incidentale, sono dieci gli iscritti, e daremo ancora il bello spettacolo di seguitare a discutere se si debba discutere.

Ora vi sono iscritti gli onorevoli Carini, Corte, Brescia-Morra, Broglio, ecc.

*Voci a destra.* La chiusura! la chiusura!

**PRESIDENTE.** Facciamo una proposta formale, ed io la metterò ai voti. Intanto la parola spetta all'onorevole Carini.

**CARINI.** Faccio solamente una proposta.

*Voci a destra.* La chiusura! la chiusura!

**PRESIDENTE.** Essendo domandata la chiusura, chieggo se è appoggiata.

(È appoggiata.)

**GIUDICI.** Domando la parola contro la chiusura.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Giudici ha la parola contro la chiusura.

**GIUDICI.** Io credo che sia inopportuno chiudere questa discussione prima che siano chiariti bene i motivi per cui il ministro delle finanze si oppone ad una mozione così semplice qual è quella (ed è una semplice formalità) di rileggere alla Camera una legge che ebbe dal Senato solo modificazioni filologiche, ossia di pura locuzione.

Per conseguenza io ritengo che questa non occuperebbe la Camera oltre una mezz'ora di tempo, mentre quella sulle ferrovie secondarie trarrebbe con sé non poche discussioni.

**PRESIDENTE.** Metto dunque ai voti la chiusura.

(Dopo prova e controprova, è adottata.)

Vi sono due proposte, cioè che si metta anzitutto in discussione il progetto di legge per le ferrovie secondarie; poi c'è la proposta dell'onorevole Nicotera perchè si mettano in discussione, prima dei bilanci, i progetti di legge per i provvedimenti militari e per la leva, poscia quella delle ferrovie secondarie.

Anzitutto porrò ai voti la proposta dell'onorevole Nicotera...

**UNGARO.** Domando la parola.

Come membro della Commissione, mi preme di dichiarare che in questa votazione io e qualche altro membro della Giunta ci asterremo dal votare.

**PRESIDENTE.** Dunque prego la Camera di ritenere che la proposta dell'onorevole Nicotera consiste in ciò, che, prima di addivenire alla discussione del progetto di legge intorno alle ferrovie secondarie, come vorrebbe l'onorevole ministro delle finanze, si mettano in discussione i due progetti di legge intorno ai provvedimenti militari ritornati dall'altro ramo del Parlamento.

**NICOTERA.** Prima di votare, onde si possa farlo con coscienza, io domanderei che si leggessero almeno le modificazioni concordate fra il ministro e la Commis-

sione. Noi non sappiamo di che si tratta. Come volete che si voti?

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Capisco che il Ministero sia oggi in condizione di avere poca autorità davanti alla Camera...

*Voci a destra.* Ma no, no!

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Scusate. Io debbo dichiarare che, se la proposta dell'onorevole Nicotera è accettata, a me non resta che a lasciare immantinente questo banco. *(Interruzioni a sinistra)*

Si ha o non si ha ancora la direzione della cosa pubblica? *(Alla sinistra)* Se siete voi che la dirigete, venite senz'altro qui...

*Una voce.* Spetta alla Camera il decidere...

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Alla fine dei conti abbiamo il diritto ed il dovere di fare quello che facciamo.

*(Vari deputati domandano la parola.)*

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro, la prego di ritenere che la discussione è chiusa...

**LOVITO.** Domando la parola per la posizione della questione.

**PRESIDENTE.** Le ripeto che la discussione è chiusa. *(Rumori e interruzioni)*

**NICOTERA.** Domando la parola per una dichiarazione.

**PRESIDENTE.** Non posso lasciarla parlare.

**NICOTERA.** Mi limiterò a fare una dichiarazione.

*Voci.* Ha diritto.

**NICOTERA.** Io non intendo affatto l'opposizione dell'onorevole ministro...

**PRESIDENTE.** Non posso accordarle la parola. Da una parte si lamentano perchè non si chiude la discussione; dall'altra perchè la discussione continua, ma a questo modo è impossibile che si proceda oltre.

**NICOTERA.** Permetta. Mi lasci fare un'osservazione. Il Governo deve farci conoscere quello che propone prima di votare.

**PRESIDENTE.** Onorevole Nicotera, ne sarà dato cognizione immediatamente alla Camera...

**NICOTERA.** Se non si è neppure letto; se non sappiamo di che si tratta!

**PRESIDENTE.** Lo saprà. Pongo dunque ai voti la proposta dell'onorevole Nicotera, la quale consiste in ciò, che, prima di passare alla discussione del progetto di legge sulle ferrovie secondarie, la Camera metta in discussione il progetto intorno al riordinamento militare e alla leva militare.

*(Dopo prova e controprova, è respinta.)*

Ora pongo ai voti la proposta dell'onorevole ministro delle finanze, che, cioè, prima di riprendere la discussione della legge per l'approvazione del bilancio, si metta in discussione il progetto di legge intorno alle ferrovie secondarie.

*(È approvata.)*

*(Agitazione e rumori a sinistra.)*

#### DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DI STRADE FERRATE SECONDARIE.

*(V. Stampato n° 212-A)*

**PRESIDENTE.** Pongo dunque in discussione lo schema di legge per la facoltà al Governo di fare concessioni di strade ferrate secondarie.

L'onorevole relatore Sormani-Moretti ha facoltà di parlare.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** A nome della Commissione devo dare comunicazione alla Camera delle modificazioni concordate testè col Ministero intorno a questo progetto di legge. L'articolo 1 sarebbe così concepito:

« Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto reale all'industria privata, a provincie e comuni, isolatamente o riuniti in consorzio, e per la durata non maggiore di novant'anni, concessioni per la costruzione e per l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate pubbliche:

« 1° Legnago-Rovigo-Adria;

« 2° Verona-Legnago;

« 3° Mantova-Legnago-Monselice;

« 4° Vicenza-Thiene-Schio;

« 5° Vicenza-Treviso;

« 6° Padova-Cittadella-Bassano;

« 7° Varallo a Vercelli o Novara;

« 8° Conegliano-Vittorio. »

Gli altri articoli della legge rimarrebbero identici, eccettuati tre articoli che si dovrebbero sopprimere, ossia l'articolo 7, il quale avrebbe concesso di fare ferrovie a sezioni ridotte, e gli articoli 12 e 13, i quali avrebbero compreso nel primitivo progetto generale di legge anche tutte le altre ferrovie per le quali non veniva concessa una sovvenzione di mille lire annue.

La ragione e lo scopo di queste modificazioni, concordate tra il Ministero e la Commissione, sono evidenti. Nelle attuali circostanze in cui si trova la Camera, si pensò di eliminare tutte le molteplici e gravi questioni che sarebbero state sollevate qualora si fosse trattato di una legge organica e di farne semplicemente una legge speciale per quelle linee ferroviarie le quali potevano, dal ritardo nell'adozione di questa legge, soffrire nocumento. Ben inteso che al riaprirsi dei lavori della Camera tutte quelle altre linee ferroviarie le quali nel frattempo avessero potuto riunire capitali e concretare dei progetti precisi potranno dal Ministero venir presentate al Parlamento per la rispettiva loro approvazione, ed in tal caso naturalmente il Parlamento non potrà fare difficoltà a permetterne la esecuzione, accordando a tali nuove linee l'applicazione almeno di quegli stessi criteri e di quelle stesse

sovvenzioni che alle linee ora qui indicate sono dal presente progetto di legge consentite.

Spera quindi la Commissione unanime finalmente di potere, malgrado le attuali eccezionali condizioni della Camera, portare a compimento questo progetto di legge senza grave discussione, nè perdita di tempo, soddisfacendo così a legittime aspettative ed a rispettabili interessi locali, che si rannodano agli interessi dell'intera nazione.

Concludo dunque col raccomandare alla Camera che autorizzi il Governo ad accordare quelle linee che sono qui enumerate nell'articolo 1, per le quali tutte o sono già nel Ministero preparate le concessioni, o non si aspetta per prepararle che l'approvazione della legge. Ben inteso che questa autorizzazione, quale è accordata al Governo, non implica che la concessione sia assolutamente data dal Governo per queste linee, imperocchè rimaner sempre deve riservata al Governo del Re la facoltà, sia di approvare i tracciati proposti, sia di sancire le condizioni finanziarie di esercizio od altre, sia di ammettere le modificazioni che nelle combinazioni delle singole intraprese o per altra qualsiasi cagione possono sorgere. La concessione governativa, dovendo essere fatta per decreto reale, sentito il Consiglio di Stato e il Consiglio superiore dei lavori pubblici, a norma del prescritto dalla legge generale sui lavori pubblici, è guarentigia che il Ministero saprà, nella sua saviezza, usare colle debite cautele della facoltà che gli si concede di approvare o no le convenzioni e le condizioni riferentisi all'esecuzione delle linee di cui nel proposto articolo 1 è dato specificatamente l'elenco.

*(Movimenti generali.)*

**PRESIDENTE.** Trasmetta l'articolo.

Se la discussione ha da continuare, e io intendo che continui con quella dignità che non deve mai dimenticarsi da un'Assemblea deliberante; se gli onorevoli deputati riprendono il loro posto; se prestano attenzione e fanno silenzio, io starò al mio posto e si andrà innanzi; ma, quante volte dovesse essere compromessa la dignità della Camera, io sarò il primo a provvedere nel modo che crederò conveniente.

Leggo l'articolo che la Commissione propone in sostituzione all'articolo 1 del progetto. *(Vedi sopra)*

Il ministro accetta?

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Sì.

*Voce.* Allora che cosa resta? Nulla.

**BRESCIA-MORRA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** È iscritto. Apro la discussione generale su questo progetto di legge.

**BRESCIA-MORRA.** Per una mozione d'ordine.

**PRESIDENTE.** Non c'è mozione d'ordine.

**BRESCIA-MORRA.** La spiegherò, signor presidente, e vedrà...

**PRESIDENTE.** Ma se non è ammessa dal regolamento.

**BRESCIA-MORRA.** Sull'ordine della discussione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**BRESCIA-MORRA.** Permetta la Camera che io faccia una osservazione che mi sembra gravissima.

Si è qualificato per un emendamento quello che ha presentato la Commissione, ma non è altro che un novello progetto di legge, del quale alla prima lettura non possiamo formarci un'esatta idea. Noi abbiamo per consuetudine che, quando si presenta un emendamento, anche semplice e breve, si fa stampare, e se ne rimanda la discussione al giorno appresso. Ora, se noi vogliamo fare una discussione seria, come certo vogliamo fare, bisogna che questo progetto di legge sia stampato e distribuito, perchè si sappia cosa vuole la Commissione. Qui si tratta d'una questione d'ordine, onorevole presidente; mi aiuti lei con la sua autorità. È possibile che noi, venuti qui a discutere una legge d'ordine generale, che era posta all'ordine del giorno, ci vediamo ora presentata invece una novella legge d'ordine speciale? Quindi io propongo che sia stampato questo nuovo progetto e distribuito prima della discussione.

**PRESIDENTE.** Lei fa la questione sospensiva; ne parleremo quando sarà chiusa la discussione generale.

Apro la discussione su questo progetto di legge.

**LOVITO.** Ho domandato la parola per una mozione d'ordine.

**PRESIDENTE.** Ho già dichiarato che il regolamento non ammette la mozione d'ordine.

**LOVITO.** Ma, onorevole presidente...

**PRESIDENTE.** L'onorevole Brescia-Morra fa la questione sospensiva. La porrò ai voti appena esaurita la discussione generale. *(Rumori)*

Facciano silenzio.

**LAZZARO.** Domando la parola.

**BRESCIA-MORRA.** Credo che non si debba cominciare la discussione generale.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti se deve seguire la discussione generale.

*(La Camera delibera affermativamente.)*

Il primo iscritto è l'onorevole Monti Coriolano. *(Interruzioni)*

**LOVITO.** Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** La Camera ha deliberato che si apra la discussione generale.

L'onorevole Monti ha facoltà di parlare.

**MONTI CORIOLANO.** Si discute il progetto della Commissione?

**PRESIDENTE.** Si discute il progetto della Commissione modificato nel modo che ho letto. *(Vivi rumori a sinistra)*

In nome della dignità della Camera, invito i deputati a far silenzio.

La Camera ha deliberato e ciascuno deve rispettare questa deliberazione.

L'onorevole ministro di finanze ha facoltà di parlare.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Io pregherei la Camera di permettere a qualcuno di spiegare questa sostituzione di articolo che venne fatta. (*Interruzioni a sinistra*)

**PRESIDENTE.** La discussione deve procedere come la Camera ha deliberato.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Per togliere le poche obiezioni che erano state fatte contro questo progetto di legge, prego la Camera di permettere a qualcheduno della Commissione di spiegare in che consiste la sostituzione che si proporrebbe.

Parecchi dal banco della Commissione hanno chiesto la parola onde dare queste spiegazioni. Siccome non vi è alcuna cosa che si voglia celare, così pregherei che la Camera permettesse...

*Voci a sinistra.* La forma!

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Siamo qui per spiegarci e, se è possibile, per intenderci.

Per esempio, l'onorevole Lovito, che era degli oppositori, ha accettato la formola, e certo non può essere sospettato di essere in qualche maniera influenzato da questioni minori di collegio o cose simili. E, poichè ha chiesto la parola, lo pregherei a voler dare le opportune spiegazioni dopo le quali sono convinto che cesserà ogni opposizione.

**LOVITO.** (*Della Commissione*) Io vorrei pregare la Camera e specialmente gli onorevoli colleghi miei da questo lato (*Sinistra*) a voler prestare un momento di attenzione, perchè resti convinta la Camera e restino convinti soprattutto gli amici miei di questo lato di quello che si è fatto nella Commissione.

Il progetto di legge del Ministero comprendeva delle facoltà al Governo per fare delle concessioni di strade ferrate secondarie, e queste facoltà erano generali e riferibili a tutte le parti d'Italia, ed a tutte le linee possibili. Nel medesimo articolo 1, che ora è modificato, erano ancora categorizzate le strade ferrate.

Ed era una questione quella riguardante la facoltà così estesa, concessa al Governo, per linee indeterminate, le quali non si sapeva se avessero potuto apportare o no danno ad altre linee che avessero potuto sorgere accanto a quelle. Era questa una facoltà sì illimitata, che, anche dal punto di vista politico, gli onorevoli miei colleghi di questa parte, credo, non sarebbero stati molto lieti di accordare.

C'era poi la questione delle categorie, come diceva, in quest'articolo primo. La Camera ricorderà che c'è nella legge del 28 agosto 1870 l'articolo 26, col quale è fatto obbligo al Governo di presentare nel 1873 un progetto di legge generale che categorizzi tutte le strade ferrate, proponga i mezzi di sopperire alla loro costruzione, determini le norme per formare i consorzi, stabilisca le proporzioni di sussidio.

Ora, questo progetto che veniva prima dell'altro, che era obbligato a presentare il ministro dei lavori pubblici, e veniva in certo modo a pregiudicare il concetto generale ed armonico di tutte le ferrovie dello Stato,

avrebbe evidentemente sollevata una infinità di questioni. Primi nella Commissione fummo noi della minoranza, cioè l'onorevole Ungaro, l'onorevole Umana, l'onorevole Sormani-Moretti ed io, a dire: se con questo progetto, il quale ha i caratteri generali, s'intende di sopperire alle spese che sono necessarie perchè si eseguiscano talune strade ferrate, allora si presentino dei progetti di legge speciali; così almeno la Camera saprà quello che vota. Una delle altre disposizioni importanti che conteneva questo progetto di legge, e che è rimasta intatta (poichè non è mutato altro che l'articolo primo), riguardava il sussidio, il quale era anch'esso facoltativo, e quindi era lasciata facoltà al Governo di concedere o no questo sussidio, e di concederlo nella misura da una lira a mille.

Questa parve alla Commissione non solo una facoltà eccessiva, ma che non tutte le linee ferroviarie d'ordine secondario potessero essere sovvenute con questo tenue sussidio. Noi non ci dimenticavamo certamente di talune linee, le quali potevano anche interessare di più coloro che fanno opposizione. Noi dicevamo così: se si vorrà congiungere, per esempio, San Severino con Salerno (e mi si presenta per prima una linea la quale potrebbe interessare l'onorevole mio amico Nicotera), credete voi che il sussidio di lire 1000 potrebbe bastare? Così dicasi di Contursi-Solofra, come di Contursi-Fiumana-Atella, Benevento-Eboli, ecc. Anche queste linee congiungono due capoluoghi di provincia e due strade ferrate, ma basta per esse questo sussidio di lire 1000? No certamente, perchè il paese non è tutto piano, non è tutto facile, ma c'è una parte, ed è forse la maggiore, montuosa, epperò noi non possiamo adottare questo progetto come legge generale.

Ecco la ragione per la quale la Commissione ha inteso di modificare l'articolo 1, e di specializzare il progetto di legge in questo senso, che tutte le disposizioni, le quali non si riducono che a poche facilitazioni ed al sussidio di lire 1000 il chilometro, fossero fatte a linee determinate.

Non è poi esatto quello che forse nel calore di una discussione si dice facilmente, che cioè non si conoscesse questo progetto di legge. Questo progetto, colla sua relazione, è stato distribuito da parecchi giorni; l'unica modificazione che fu fatta consiste nello specializzare nell'articolo 1 la destinazione tanto del sussidio di lire 1000 al chilometro, quanto di altre agevolanze, che poi non sono molte, ed alle quali le finanze sono obbligate per determinate linee.

Detto questo, io spero che gli onorevoli miei colleghi non facciano nessuna opposizione a questo disegno di legge il quale, com'è, non solo non pregiudica nessun'altra linea, ma riconosce il principio che noi della minoranza della Commissione fra i primi riconoscemmo, che questi mezzi e questi sussidi, per altre linee che si trovano nelle medesime definizioni dell'articolo 1, sono insufficienti.

Io spero che queste mie dichiarazioni varranno a calmare gli animi dei miei colleghi, che il disegno di legge sarà votato sollecitamente; dopo di che io pure mi unirò al voto di quelli, i quali propongono che immediatamente dopo vengano discusse le leggi militari, tanto sull'ordinamento dell'esercito, quanto della leva.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lovito, a nome della Commissione, ha posto in chiaro come l'emendamento, ossia la sostituzione dell'articolo 1 proposto dalla Commissione a quello che stava stampato nella relazione, non ha altro che questo concetto, sostituire l'applicazione alla massima adottata, ossia una massima tassativa per la legge applicata a quelle linee che sono indicate e delle quali ho data lettura.

Rileggo l'articolo 1 perchè la Camera possa afferarlo per bene.

« Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto reale all'industria privata, a provincie e comuni isolatamente o riuniti in consorzio, e per la durata non maggiore di novant'anni, concessioni per la costruzione e per l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate pubbliche:

- « 1° Legnago-Rovigo-Adria;
- « 2° Verona-Legnago;
- « 3° Mantova-Legnago-Monselice;
- « 4° Vicenza-Thiene-Schio;
- « 5° Vicenza-Treviso;
- « 6° Padova-Cittadella-Bassano;
- « 7° Varallo a Vercelli o Novara;
- « 8° Conegliano-Vittorio. »

A queste linee soltanto si applica la massima.

L'onorevole Monti ha facoltà di parlare.

**MONTI CORIOLANO.** Io mi era iscritto per parlare contro il progetto primitivo qual fu proposto nel senso generale, ed avrei dichiarato che quanto era contrario al concetto che attribuiva al Governo una facoltà sconfinata di concedere strade ferrate così dette secondarie, altrettanto sarei stato favorevolissimo a concorrere col mio voto ad accordare delle facilitazioni per la parte riguardante il contributo e gli altri mezzi con cui promuovere l'esecuzione delle strade ferrate realmente secondarie. Ma dal momento che l'emendamento stato letto testè dall'onorevole presidente ha cambiato proprio di faccia la questione, a me non resta più materia di parlare sull'argomento che prendeva a svolgere. Quindi rinunzio a parlare nella discussione generale, pregando bensì l'onorevole signor presidente di riservarmi la parola all'articolo 1, affinchè possa fare qualche osservazione, o, per dir meglio, qualche raccomandazione su alcune delle linee designate.

**LANZARA.** Io mi era iscritto contro nella discussione generale su questo progetto di legge quando si trattava di un progetto di massima, sia perchè non è completata la rete ferroviaria in tutto il regno, anzi non ne esiste neanche il piano, sia per la tenuità del sussidio non maggiore di lire 1000, che si vorrebbe accordare

per ogni chilometro delle ferrovie da concedersi. Ma poichè ora non trattasi più di un progetto di legge di massima, ma bensì di un progetto speciale e per determinate località, io rinunzio alla parola nella discussione generale, e mi associo all'emendamento della Commissione, proposta a cui darò il mio voto favorevole.

**PRESIDENTE.** La parola spetterebbe all'onorevole Cerroti.

**CERROTI.** Vi rinunzio.

**PRESIDENTE.** Allora parli l'onorevole Cadolini.

**CADOLINI.** Io era contrario a questo progetto di legge, perchè credeva che desse facoltà troppo larghe al Governo, e specialmente poi per la ragione che nella maggior parte d'Italia non è ancora completata la rete delle ferrovie di prim'ordine, delle ferrovie di interesse generale, perchè avrei avuto timore che la concessione di qualche linea isolata, di qualche tronco parziale, potesse pregiudicare la posizione di alcune più importanti ferrovie che restano ancora a costruirsi.

Io stesso ho sempre consigliato di sostituire al primo articolo un altro articolo simile a quello testè proposto dalla Commissione, perchè credeva opportuno che, in luogo di fare una legge d'ordine generale, si dovessero accordare al Governo limitate facoltà per certe determinate linee sulle quali fin d'ora la Camera sia in grado di pronunziare il suo voto.

Ora, avendo la Commissione presentata una proposta conforme a quella che io stesso mi disponeva di fare alla Camera, non mi resta altro da aggiungere nella discussione generale, e perciò, mentre mi riservo di parlare intorno all'articolo 1 riguardo alle strade che vi sono comprese, rinunzio per ora alla parola.

**BRESCIA-MORRA.** Le ragioni addotte dal mio onorevole amico Lovito non mi hanno per nulla persuaso della necessità di fare in questo momento la discussione di questa legge. Una principalissima ne addusse, cioè quella che dare la facoltà al Governo di accordare un sussidio eguale, sempre eguale, a qualunque linea delle strade secondarie, sarebbe stato sanzionare un'ingiustizia, potendo essere benissimo che le 1000 lire al chilometro fossero sufficienti, e anche al di là del sufficiente per una linea, ed insufficienti per un'altra. Questa è la ragione principale, se bene ho inteso il suo concetto, che ha indotto la Commissione a fare del progetto di legge che stava dinanzi a noi, presentatoci dal Ministero, un altro progetto di legge di diversa natura.

Ora, a quest'unica ragione io contrappongo che la Commissione avrebbe potuto benissimo, anzichè accordare al Governo la facoltà di dare 1000 lire sole per chilometro invariabilmente, accordare invece la facoltà di darne da 1000 a 2000, da 1000 a 2500 secondo i casi. Così il Governo nella sua prudenza avrebbe visto quello che era da farsi.

Ma lasciando da parte la determinazione della Com-



missione, noi abbiamo dinanzi a noi un fatto che io mi limiterò a chiamare non ordinario, irregolare. Il Ministero ci presenta una legge d'ordine generale, una legge che risponde alle esigenze e ai desiderii di tutta l'Italia, una legge cioè che dice ai comuni, alle provincie, ai privati: se volete fare delle strade ferrate che congiungano dei capoluoghi e dei porti, ecco a quali condizioni potrete farle e quale sussidio vi sarà accordato.

Ora, si poteva discutere sulle modalità di questa legge, ma è indubitato che è una legge la quale andava discussa e approvata con qualche modificazione.

Viene invece la Commissione e ci propone da questa legge d'ordine generale che ci ha presentato il Ministero, farne nascere una legge speciale, applicando il criterio generale del Governo, solamente alle provincie *B, C, D*, lasciando fuori tutto il resto d'Italia. Io domando se questo si chiama fare la giustizia, se questo si chiama fare cosa regolare. Io credo assolutamente che sia irregolarissima.

Comprendo assai bene che le provincie venete abbiano necessità che si faccia qualche cosa e immediatamente, perchè taluni onorevoli colleghi di quella regione hanno fatto sapere che vi sono dei contratti già stipulati i quali, se non si avesse una legge opportuna, a tempo debito, potrebbero andare in fumo. Quindi io, come dicevo, comprendo questa necessità di cose, ma si poteva a ciò rimediare o col discutere ed approvare la legge presentata dal Ministero, con tutte quelle modificazioni credute necessarie, ovvero col dare facoltà al Governo di applicare provvisoriamente i criteri della legge alle provincie venete. Ma venire davanti alla Camera a proporre l'approvazione di talune strade ferrate speciali, senza dare conoscenza dei relativi progetti nè distribuire alcuna relazione su di essi, mi sembra pretendere dalla Camera l'impossibile; tanto più che la Camera non ha avuto notizia di queste linee che si vogliono costruire, se non pochi momenti fa.

Io sfido qualunque deputato che non sia del luogo a dire che cosa conosce della linea di Pordenone o di qualche altra. Se si voleva provvedere di urgenza per le provincie venete, bastava dire: diamo facoltà al Governo di applicare questo principio alle provincie venete, senza più. (*No! no! — Rumori a destra*)

Scusino, così il Governo avrebbe avuta la responsabilità intera di quel che avrebbe fatto; nel modo come ci propone la Commissione, la Camera assume essa direttamente la responsabilità di una cosa che non può conoscere.

Ora, in questo stato di cose, vegga la Camera se io posso dare il mio voto a questa legge! Tanto più non lo posso, me lo permetta il ministro delle finanze, pel modo straordinario con cui egli è venuto qui ad interrompere nientemeno che la discussione del bilancio, di quel bilancio la cui discussione egli aveva già proposto interrompere ieri l'altro, e poi, dopo una viva

discussione di tre giorni, ieri, venuto a migliori consigli, egli stesso trovava conveniente ritirare la propria proposta.

Comprendo che taluni riguardi che si debbono scambievolmente deputati e ministri abbiano potuto indurre il ministro delle finanze, dopo la lettera dell'onorevole Gabelli, a fare questa proposta, ma deve comprendere pure l'onorevole ministro, che se si devono dei riguardi ad un deputato, non si debbono dimenticare quelli dovuti a tutta la Camera. È un mio apprezzamento, sarà erroneo, ma è un mancare di riguardo alla Camera pretendere che essa venga a discutere di cose che non sa e che non può sapere.

LAZZARO. Due questioni mi pare che si presentino davanti alla Camera; una di forma e una di sostanza. Riguardo alla prima credo che nessuno possa disconoscere che essa sia stata poco corretta: primo, perchè ieri sera la Camera decise di non occuparsi di codesta questione e stamattina decide il contrario. Se questo fare e disfare nello spazio di 12 ore di tempo giovi al prestigio della Camera ed a quello del Ministero lo domando a tutti.

Secondo, perchè invece di una legge di carattere generale ce ne vediamo davanti una di carattere tutto speciale, una i cui termini noi assolutamente ignoriamo, sicchè siamo costretti a votare tali particolarità di fatto, ignorandole.

Poco corretta, infine, perchè è contrario al nostro regolamento il modo come si va. Noi, infatti, abbiamo davanti un progetto di legge assolutamente nuovo, perchè il principio stabilito dalla legge generale è vulnerato; è vulnerato perchè l'articolo 1 contiene un principio e l'articolo 1 dell'emendamento proposto ne contiene un altro nella sua applicazione, perchè quelli contenuti nell'articolo 12 non sono contenuti in questa nuova proposta.

La forma adunque è irregolare.

Veniamo ora alla sostanza: io dichiaro che se noi avessimo potuto discutere tutto il progetto di legge, avremmo potuto apportarvi delle modificazioni.

Per esempio, avremmo potuto emendare l'articolo 1 riguardo ai criteri che vi sono indicati, e alle facoltà eccessive date al Governo, avremmo potuto emendare la disposizione relativa al sussidio, correggere ancora l'articolo 12.

Queste emende sarebbero state proposte, e indi votate, perchè ragionevoli. Difatti l'articolo 1, nel consentano coloro i quali sono di quelle provincie, mi pare proprio che sia fatto per giovare al Veneto...

TENANI. Ma se non le volete queste ferrovie!

PRESIDENTE. Non interrompa, onorevole Tenani.

LAZZARO. Mi lasci dire, onorevole Tenani.

Ed io mi sarei proposto perciò, e sono sicuro che avrei avuto anche l'appoggio dei deputati delle stesse provincie venete, di allargare i criteri dell'articolo 1. Avrei detto: se consentono di favorire le linee secon-

darie che riuniscono i capoluoghi di provincia ai capoluoghi di circondari, si usi ugual trattamento a quelle linee secondarie che riuniscono centri agricoli, commerciali e industriali a linee ferrate principali sovvenzionate dallo Stato.

Dunque o discutere la legge nei suoi principii generali, e fare ad esse quelle correzioni che sono richieste da interessi generali, o rimandarne la discussione a momento più opportuno.

Oggi si presenta una questione tutta speciale, ci si dice: concedete la linea *A, B, C*. Io non mi oppongo a che la Camera faccia questa concessione se lo crede opportuno.

Però io intendo, e prego in ciò l'onorevole relatore della Commissione a volere dichiarare, se noi votando questo progetto speciale nel modo come è stato formulato, si verrebbe a pregiudicare ciò che riguarda i criteri per le altre linee ferroviarie secondarie. È una questione grave, sicchè dalle dichiarazioni che farà la Commissione ed il Ministero dipenderà in gran parte l'approvazione di questa legge. Bisogna porre mente che vi sono provincie, e ad esempio ne citerò una, quella di Bari, la quale con lodevole zelo, e con intelligenza che le fa onore, ha un progetto per una rete di ferrovie secondarie.

Coi criteri stabiliti dall'articolo 1 del progetto di legge quella provincia non ne verrebbe giovata. Quindi se l'adozione del presente disegno di carattere speciale importasse pregiudizio a quelle provincie che si trovano nelle condizioni diverse da quelle di cui ora ci occupiamo, allora c'è da fare una discussione seria intorno ai criteri ed al sussidio.

Se poi si converrà tra Camera e Ministero che la questione dei criteri sia completamente riservata e che colle attuali disposizioni di legge non si pregiudica per nulla la questione, quando si discuterà il progetto nell'interesse generale, allora, io riservandomi le speciali osservazioni, pel momento non faccio obiezioni.

Epperò io aspetto tanto dalla Commissione, quanto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici una risposta precisa, categorica alle domande che categoricamente ho avuto l'onore di fare.

**PRESIDENTE.** La parola spetterebbe all'onorevole Ungaro.

**TENANI.** No, parli il relatore.

**PRESIDENTE.** Non ispetta a lei dare la parola agli oratori. (*Bene!*)

**UNGARO.** Io cedo la parola all'onorevole relatore, perchè risponda alle domande fatte dall'onorevole Lazzaro.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** Ed io la cedo all'onorevole Lovito.

**LOVITO. (Della Commissione)** Io nelle brevi riflessioni che avrò a fare, voglio pigliare la via più corta ed andare in treno espresso, ancorchè si tratti di ferrovie secondarie. Dirò ai miei onorevoli amici Brescia-

Morra e Lazzaro che basta la lettura dell'articolo 209 della legge sulle opere pubbliche:

« La costruzione e l'esercizio di una ferrovia pubblica non possono altrimenti venir concessi che per legge. »

Che cosa si faceva coll'articolo come era prima concepito dalla maggioranza della Commissione e dal Governo? Si diceva:

« Il Governo è autorizzato, durante il triennio, ad accordare, per decreto reale, concessioni e costruzioni per esercizio di strade ferrate pubbliche, ecc. »

Vede l'onorevole Brescia-Morra che la lettura sola di questi due articoli basta a persuadere lei e l'onorevole Lazzaro che noi esercitiamo un diritto che ci compete per legge organica quando votiamo una legge determinata, e che questa proposta è cosa molto differente da una facoltà generale concessa al Governo per tutte le linee possibili ed in tutto lo Stato.

In questo articolo poi, così modificato, si parla di concessioni di linee, e non di provincie, perchè l'onorevole Brescia-Morra ha creduto che le concessioni di cui si tratta in questo progetto di legge modificato, riflettessero le provincie venete: non è vero.

C'è, per esempio, la provincia di Belluno, per la quale anche questo progetto di legge e questi sussidi si reputano insufficienti.

Conseguentemente, noi, che cosa facciamo? Noi facciamo oggi una concessione determinata, e noi non pregiudichiamo nè ad alcun principio, nè alle facoltà che ha il Parlamento di intervenire in fatto di concessioni o di esercizio di strade ferrate.

Ma, diceva l'onorevole Brescia-Morra, perchè nel primo articolo della legge non avete acconsentito ad introdurre la facoltà di concedere dei sussidi anche maggiori di 1000 lire al chilometro!

E noi abbiamo ritenuto più prudente, e più conforme alle prerogative del Parlamento, che volta per volta, in leggi speciali, siano concessi sussidi che bastino a talune linee e che potrebbero d'altronde non bastare a talune altre.

Ed in quanto a quello a cui mirava l'onorevole Lazzaro, debbo dichiarare alla Camera, per sua tranquillità, che non intendiamo di pregiudicare nessun'altra linea, nessuna località e nessun principio, e che è appunto per questa ragione che noi non abbiamo inteso altro che determinare questi sussidi, anche perchè nella legge 28 agosto 1870 v'è un articolo di legge così concepito:

« Il Governo del Re presenterà, nel 1873, un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del regno, e stabilire i mezzi per far fronte all'esecuzione di detti lavori. Saranno, in ordine dei presentati progetti di legge, dichiarate le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementarie e stabilire le condizioni per l'entità dei sussidi a carico dello Stato, ecc. »

Di guisa che, appunto per non pregiudicare nulla, noi non abbiamo fatto che applicare, in modo speciale, le disposizioni del progetto di cui ha parlato poco fa l'onorevole Lazzaro, e che sarebbero state fatali se avessero avuto un carattere generale ed organico.

Quindi io debbo sperare che, tanto l'onorevole Brescia-Morra, quanto l'onorevole Lazzaro, daranno il loro voto favorevole a questo progetto di legge.

**PRESIDENTE.** Onorevole Lacava, spetta a lei di parlare.

**LACAVA.** Vi rinunzio dopo le parole dell'onorevole Lovito.

**PRESIDENTE.** Onorevole Cadolini.

**CADOLINI.** Prima ho rinunziato alla parola per le ragioni che dissi, ma ora non posso astenermi dal rispondere alcune osservazioni a coloro che si sono opposti alla nuova proposta della Giunta.

L'onorevole Lazzaro dichiara che avrebbe voluto ampliare i criteri del progetto di legge, qualora non fosse stato modificato come fu; ma egli, nel fare questa dichiarazione, non considerava che qui non si tratta, nè si trattava di stabilire criteri generali per concorso da darsi alle ferrovie, ma invece di concorsi che debbano essere dati per decreto reale. Dunque distinguiamo bene, qui non si tratta di stabilire le norme per fare concessioni di ferrovie e per determinare questi concorsi, ma si tratta solo di stabilire i limiti entro i quali possono le concessioni farsi per decreto reale.

Una delle ragioni per le quali io ed altri ci opponiamo a questo progetto di legge, stava appunto nei criteri che erano stabiliti nel primo articolo, coi quali si veniva in certo modo a pregiudicare gli interessi di quelle provincie in cui non si potrebbero costruire ferrovie con sussidi così tenui.

Questo era per noi una ragione di combattere la proposta, ma oggi che riduciamo la concessione ad alcune determinate linee, e veniamo appunto a riconoscere che per queste linee è sufficiente siffatto sussidio, crediamo che resti intieramente impregiudicata la misura dei sussidi che potranno essere necessari per linee più costose da costruirsi in queste o in altre provincie.

L'onorevole Brescia-Morra vorrebbe estendere a tutto il Veneto la facoltà da darsi al Governo, ma egli non considera che qui non si tratta soltanto della questione del contributo che deve dare lo Stato, ma si tratta anche della questione delle linee da preferirsi. Crede l'onorevole Brescia-Morra che non possa essere nelle provincie venete domandata eventualmente la concessione di alcune ferrovie, la costruzione delle quali potrebbe pregiudicare altre linee di supremo interesse per la nazione? Convieni sempre, nell'interesse delle prerogative parlamentari, limitare le facoltà che si danno al Governo, ma nulla si oppone perchè accordi

questa facoltà, quando sia limitata alle linee che ci vengono proposte.

Se non abbiamo tutti esaminato l'importanza ed il valore di queste linee, è certo che molti fra noi, e soprattutto la Commissione, hanno ciò fatto. Prima di presentare le sue proposte, essa ha certamente esaminato se le linee contemplate nell'articolo primo pregiudicano gli interessi generali, ed a me pare che nessun pregiudizio può venirne alle linee più importanti che ancora restano a decretarsi nell'interesse nazionale e nell'interesse internazionale. Perciò prego gli onorevoli preopinanti a non insistere nelle loro opposizioni, trattandosi di ferrovie che, dal canto mio, riconosco di somma utilità.

*Voci a destra.* La chiusura! la chiusura!

**PRESIDENTE.** Essendo domandata la chiusura, chieggo se è appoggiata.

**LAZZARO.** Domando la parola contro la chiusura.

È mai possibile andare avanti a questo modo?

Mentre alcuni di noi hanno domandato dei chiarimenti e la Commissione sta dandoli, e non ancora ci siamo persuasi di che si tratta, si vuole chiudere la discussione.

Io prego la Camera di lasciare che almeno la discussione sia esaurita.

**PRESIDENTE.** Ora pongo ai voti la chiusura. (No! no! a destra)

Non la domandino!

Metto ai voti la chiusura dal momento che è stata domandata.

(Non è approvata.)

Potevano risparmiarsi di chiederla.

Ora la parola spetta all'onorevole Cavalletto.

**CAVALLETTO.** Io dirò poche parole appunto per dare qualche schiarimento all'onorevole Lazzaro, il quale ha fatto un discorso che effettivamente è in favore della legge modificata dalla Commissione.

Egli ha detto: ma dove sono i criteri? Ma ci vorrebbe ben altro che alquanti criteri se si volesse fare una legge generale. I criteri variano secondo le condizioni speciali di ogni strada e per fare una legge generale ci vorrebbe uno studio lunghissimo.

Il modo con cui si è presentata questa legge, come è ora modificata, è un modo correttissimo.

D'ordinario, il ministro per concedere una strada dovrebbe di caso in caso presentare un progetto di legge. Qui ci presenta un progetto di legge col quale si autorizza la concessione complessiva di alcune determinate strade ferrate secondarie, le quali hanno tutte un carattere speciale, cioè di strade di pianura, non facilissime, perchè per alcune vi sono delle difficoltà naturali da superare, e ci sono fiumi da traversare, ma in complesso sono strade che si costruiscono quasi totalmente in pianura, le quali, rispetto a quelle di montagna, esigono spese che sono pur gravi, ma non gravissime.

Quindi per queste strade pianigiane può bastare il sussidio o concorso governativo che è indicato dalla presente proposta di legge.

Questa legge non pregiudica menomamente la concessione di altre strade che si trovino in condizioni diverse e più difficili, come sarebbero quelle da costruirsi in montagna od in territori che partecipano del piano e della montagna.

Per coteste strade più difficili è certo che il sussidio di 1000 lire al chilometro non potrebbe bastare. Quindi, ripeto, è evidente che questa legge non pregiudica punto le concessioni che si faranno per le strade nelle provincie montuose, dove le difficoltà e le spese saranno maggiori.

Ecco fatto manifesto che, le obiezioni che moveva l'onorevole Lazzaro, sono da questa legge, come è ora corretta, affatto eliminate e distrutte. Questa è una legge puramente speciale.

Quanto poi al favore che da alcuno si suppone fatto per questa legge alle provincie venete, come se essa fosse fatta esclusivamente per tutte quelle provincie, io affermo che favore non vi è, e che chi ciò pensa cade in equivoco; vi cadde l'onorevole Lazzaro e prima di lui l'onorevole Brescia-Morra. Qui non si tratta di strade ferrate per le provincie venete esclusivamente; qui si tratta di strade da concedersi nella parte piana di quelle provincie.

Io vi dirò che... (*Voci accanto all'oratore: Lasciate andare!*)

Che lasciare andare? No. Lasciatemi dire.

**PRESIDENTE.** Non badi alle interruzioni, onorevole Cavalletto.

**CAVALLETTO.** Io vi dirò che, se a tutte le provincie venete questa legge dovesse essere applicata, essa dovrebbe essere respinta, perchè sarebbe insufficiente. È ve lo dicano i Bellunesi. Se col sussidio e coi criteri di questa legge si dovesse fare la strada da Treviso a Belluno, la non si farebbe mai: ed è pure una strada che interessa il commercio nazionale ed anche la difesa militare del regno. Quindi per quella strada ci vorranno altri criteri ed altra misura di sussidio governativo.

Ancora io vi dico che, se si volesse fare la strada militare desiderata da uno dei migliori generali del nostro esercito, dal generale Cialdini, voglio dire la strada da Adria per Loreo e Rosolina a Chioggia, i criteri di questa legge non basterebbero e le mille lire di concorso governativo al chilometro sarebbero insufficienti.

Ecco dunque che qui non si fa un favore ad una regione, ma si provvede invece a veri e legittimi interessi di una parte del territorio dello Stato, si provvede per le strade ferrate secondarie di una parte piana del territorio nazionale e si giova nel tempo stesso all'interesse generale del paese, vantaggiando lo sviluppo della operosità industriale e dei commerci

in provincie che, esaudite in questi loro legittimi bisogni, frutteranno ancora meglio per l'erario pubblico dello Stato.

Io quindi credo che senza scrupoli, senza alcuna diffidenza, senza tutte coteste immaginarie difficoltà ed obiezioni, si possa con tranquilla coscienza approvare questo modestissimo progetto di legge. (*Bravo! a destra*)

**BERTEA.** Io faccio una semplice dichiarazione, la quale duolmi non sia conforme ai desiderii di tanti ottimi colleghi.

A differenza di alcuni che hanno parlato prima di me, io avrei forse votato il progetto quale era stato presentato dapprima dal Ministero, ma non lo voto certamente quale venne oggi modificato dalla Commissione; poichè, se in quel primo progetto erano censurabili le sconfinata facoltà lasciate al Ministero di fare le concessioni, almeno si trattava di un banchetto al quale tutte indistintamente le provincie, le quali avessero bisogno di strade secondarie, potevano assidersi senza distinzione. Non nomino provincia alcuna, dico che tutte le provincie indistintamente avrebbero potuto approfittare di detta legge ed ottenere la concessione, giustificando il concorso delle condizioni a tal uopo richieste. Ma invece nel concreto s'ignorano assolutamente i criteri dai quali siasi lasciata guidare la Commissione per dare la preferenza ad una piuttosto che ad altra linea, e quindi non posso nella mia coscienza trovare gli elementi di un voto affermativo. Mi si osserva che sono concessioni già domandate. Se bastasse la domanda di concessione per ottenerla, quante altre strade potrebbero essere inserite in questo progetto di legge!

D'altronde questo non può nemmeno dirsi esatto. Io vedo, per esempio, classificata in questo progetto una strada della quale non è nemmeno determinato il punto d'arrivo, se, cioè, questo abbia ad essere Vercelli o Novara, e quindi dubito assai che la concessione della medesima abbia potuto essere richiesta.

Quindi, siccome ritengo che quando si hanno a votare delle leggi, le quali portano bensì un vantaggio al commercio ed all'industria, ma portano certamente pure un aggravio alle finanze... (*No! no!*) Come no? C'è la garanzia d'un concorso e l'esonazione da certi diritti doganali, quindi, ripeto, portano un aggravio alle finanze... ogni deputato deve esaminare nella sua coscienza se vi concorrano gli elementi che lo autorizzano ad imporlo, e nel caso presente essi non mi sono dimostrati, mi trovo nell'impossibilità di dare un voto di consenso con piena cognizione di causa.

**DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici.** Ho domandato la parola solamente per dileguare alcuni dubbi, che sono stati sollevati da questa parte (*Accennando a sinistra*) della Camera.

Se non fossimo a scorcio di Sessione, avrei preferito grandemente, che si fosse votata una legge

organica generale, anzichè una legge speciale; nondimeno arrendendosi il Governo alle necessità in cui si trova la Camera, e siccome questa legge stabilisce qualche cosa che è generale, e qualche cosa che è particolare, ed approva alcune massime, le quale faciliteranno la costruzione di molte altre linee, io di buona voglia accetto la proposta della Commissione, la quale riduce a specialità l'articolo 1 e qualche altro articolo, ma mantiene certe disposizioni generali.

**PRESIDENTE.** Questo l'ha già dichiarato il ministro delle finanze.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** È bene che lo dichiari anche il ministro dei lavori pubblici. (*ilarità*) Certamente, quando parlava il ministro delle finanze non poteva dire diversamente dal mio concetto, perchè siamo d'accordo anche in questo.

Specialmente la disposizione sui consorzi hanno un grandissimo interesse, perchè i comuni e le provincie, per mancanza di norme determinate per costituire i consorzi, non troveranno mai modo di accordarsi per assumere una concessione, per poter fare una ferrovia di vantaggio collettivo.

Quanto poi alle difficoltà che esponeva l'onorevole Lazzaro, credo che siano eliminate perfettamente dalla stessa proposta della Commissione; inquantochè, la Commissione specificando le linee da farsi, naturalmente non provvede che a quelle linee; e, siccome trattiamo di linee speciali, così bastano le considerazioni che possono condurre all'accettazione dell'una o dell'altra di esse.

Considero dunque questo progetto come un progetto di ordine generale, perchè stabilisce le facilitazioni che possono invocare i comuni e le provincie per ottenere le concessioni di strade ferrate; lo considero come opportuno per facilitare la via a simili concessioni, inquantochè noi abrogiamo alcune severe disposizioni della legge dei lavori pubblici; lo considero infine come un precedente per gli altri comuni e le altre provincie, le quali formassero tra loro una combinazione per la costruzione di una ferrovia: esse potrebbero richiedere al potere esecutivo che fosse tale combinazione sottoposta al Parlamento per ottenere i necessari sussidi. E come è ben naturale che non tutte le strade ferrate siano nelle stesse condizioni, e non tutte abbiano gli stessi interessi: così, secondo le proporzioni diverse che può avere l'interesse generale combinato colle condizioni speciali di ciascuna strada, può essere modificata la norma del sussidio.

Io spero che queste franche dichiarazioni dilegueranno ogni dubbio dall'animo dell'onorevole Lazzaro e dei suoi amici.

**BRESCIA-MORRA.** L'onorevole mio amico il deputato Lovito ha letto due articoli, uno della legge generale per le opere pubbliche, l'altro della legge che dà facoltà al Governo per casi speciali, ed ha voluto con ciò dimostrarmi che la proposta della Commissione

non aveva nulla di strano, ed era conforme alle leggi precedenti.

Ha detto inoltre che io m'ingannava quando ho parlato di provincie venete solamente, ma che la proposta della Commissione riguardava anche altre provincie, come se i miei apprezzamenti, parlando della Venezia o di Napoli o di altre provincie, potessero essere modificati secondochè si trattasse di una regione piuttosto che di un'altra.

Mi scusi l'onorevole Lovito, ma le sue risposte non hanno variato il mio convincimento.

L'onorevole Cadolini poi mi ha quasi rimproverato che io volessi dare una facoltà illimitata al Governo, mentre egli invece crede esser meglio dare facoltà limitate e designate.

Ma siamo d'accordo, onorevole Cadolini, era questo che io volevo fare; ma quando si viene alla Camera a proporre che si diano facoltà limitate al Governo per le linee speciali *B, C, D*, io, anzichè votare cosa che non comprendo e che non si può comprendere, come ha detto poco fa anche l'onorevole Bertea, avrei preferito meglio in questo caso speciale, tenendo conto dei bisogni e delle necessità delle provincie venete, di dare facoltà al Governo illimitate per una certa regione, onde non assumere una responsabilità per fatti non maturati, non discussi e perfettamente ignoti.

Detto questo, non voglio più intrattenere la Camera. Conchiuderò col dire all'onorevole Cavalletto che qui non si fa questione di regioni. Questa parola è uno spauracchio, un fantoccio che ciascuno cava dalla manica del suo soprabito quando gli pare utile di appassionare la Camera; ma lo prego di credere che nessuno fa questione di regioni. E giacchè sono stato condotto, e spero per l'ultima volta, a parlare di regioni e regionalismo, mi si permetta dire che si fa male, malissimo in verità, e che si ha torto a rivolgere questo rimprovero a noi Napoletani.

Dopo ciò io dichiaro (non avendo nessuna conoscenza di queste linee di strade ferrate proposte, delle quali probabilmente non avrà piena conoscenza nè la Commissione nè il Ministero stesso, stante che vi sono delle linee le quali non hanno il punto fisso d'arrivo, e quindi si può dire che sono linee non appieno studiate) di astenermi dal votare, appunto perchè non intendo di fare ostacolo nè a questa nè a quella regione. Intendo che si provveda ai bisogni di tutti i paesi d'Italia, ma intendo votare con cognizione di causa e non ad occhi chiusi.

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

**LAZZARO.** Sento il bisogno di spiegarmi con l'onorevole Cadolini intorno ad alcuni concetti da me manifestati.

Quando io ho censurato la forma colla quale siamo venuti procedendo fin qui, non intendeva di approvare la forma del progetto di legge che ci era stato presen-

tato, e questo stesso valga per risposta all'onorevole Cavalletto.

Io diceva che la forma, colla quale procediamo noi oggi, non è regolare, perchè non è regolare che, quando si viene per discutere una data proposta d'ordine generale, se ne trovi un'altra d'ordine locale, cioè nuovissima.

Riguardo alla facoltà che col primo articolo si dava al Governo onde egli possa concedere o no le autorizzazioni e il sussidio, io sono d'accordo coll'onorevole Cadolini, e lo era colla minoranza della Commissione; sicchè, se si fosse discusso quell'articolo, avrei combattuto quella facoltà discrezionale e, direi, arbitraria.

All'onorevole Cavalletto dirò che, quando io parlava di favori ad alcune provincie, usai queste parole, cioè che il modo come l'articolo primo era composto, autorizzava a credere che fosse fatto nell'interesse di alcune sole provincie. Il che è evidente, poichè in quell'articolo parlate di distretti e capoluoghi amministrativi, escludete altri centri agricoli e industriali. Ora, questa condizione di cose era favorevole ad alcune provincie e dannosa ad altre.

Vede ora l'onorevole Cavalletto che io era in certo modo autorizzato a dire quello che ho detto del modo come era formulato il primo articolo. Oggi questo primo articolo sparisce, ed io sono lietissimo che sparisca, perchè va via la facoltà data al Governo di concedergli, per decreto reale, ciò che noi Parlamento dobbiamo concedere per legge, e spariscono pure i criteri viziosi di cui sopra ho parlato. Noterò inoltre che, quando ho parlato di regionalismo, non intendevo negare quello che tornava di beneficio ad alcune provincie, ma volevo che questo bene si accordasse anche alle altre.

Quello che io ho chiesto e che chiedo sempre in questa Camera, quando si parla d'interessi locali, non è favoritismo, ma è giustizia distributiva, è l'abbandono del sistema dei due pesi e delle due misure, il quale, checchè ne dica l'onorevole Cavalletto, regna e governa pur troppo.

Posto ciò, concludo che le dichiarazioni fatte, tanto a nome della Commissione dal mio amico l'onorevole Lovito, quanto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, mi tranquillizzano; poichè rimane stabilito che, votandosi l'articolo come oggi è proposto, non si pregiudica in verun modo la questione dei criteri e dei sussidi sui quali mi auguro che la Camera sarà presto chiamata a pronunziarsi, perchè una questione di tanta importanza qual è quella delle strade ferrate secondarie venga decisa in modo giusto, uniforme e corrispondente ai bisogni generali del nostro paese.

*Voci a destra.* La chiusura!

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

(È appoggiata.)

La pongo ai voti.

(È approvata.)

Veniamo agli articoli.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** La Commissione aveva presentati alla Camera nella sua relazione due ordini del giorno i quali avrebbero dovuto votarsi prima di passare alla discussione degli articoli. Essendo interamente modificata la condizione delle cose, anzi l'economia e lo scopo stesso della legge, pare alla Commissione che possa bastare una semplice dichiarazione del Ministero, colla quale si assodi essere intendimento del Governo del Re di fare opera perchè venga compiuto il disposto dall'articolo 26 della legge 28 agosto 1870, che cioè sia fatto quel piano organico delle ferrovie tutte, per formare il quale venne nominata un'apposita Commissione, e sia esplicitamente posto bene in chiaro che anche nell'accordare le diverse concessioni di cui nell'attuale articolo primo si avrà cura dal Governo del Re di lasciare impregiudicate tutte le altre questioni di diritto che in ordine ad esse potrebbero per avventura esistere. Mi pare pertanto opportuno ottenere dal Governo del Re queste dichiarazioni ed assicurazioni, e, ottenutele, credo si possa poi rinunciare di provocare per esse un apposito ordine del giorno.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io posso assicurare l'onorevole relatore della Commissione, che il Ministero desidera grandemente di ottemperare alle disposizioni dell'articolo 26 della legge del 28 agosto 1870, cioè di presentare alla Camera il piano generale delle strade ferrate principali, ed i criteri e le norme per la costruzione delle strade complementari. La Camera già sa, poichè è stato più di una volta annunziato, che vi è una eletta Commissione, la quale dà opera attivamente a quegli studi, e che ultimamente ha pubblicato per le stampe un lavoro, che comprende tutte le strade ferrate italiane progettate ed anche soltanto desiderate.

Mi si annunzia dall'altra parte dal presidente della Commissione, che dentro questo mese essa si riunirà novellamente per seguitare alacremente il suo lavoro.

Per mia parte, confidando interamente nella Commissione, ritengo che il ministro potrà, fra non molto, presentare alla Camera il risultato delle accurate indagini e degli studi di essa.

Quanto poi alle strade, per le quali abbiamo domandato la facoltà della concessione, secondo la stessa proposta fatta dalla Commissione, posso assicurare l'onorevole Sormani-Moretti che non ve n'ha alcuna che possa contrariare il piano generale delle strade ferrate italiane.

Io credo che queste dichiarazioni possano essere sufficienti per tranquillizzare i giusti dubbi dell'onorevole relatore della Commissione.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** A nome della Commissione piglio atto delle dichiarazioni del Ministero.

**PRESIDENTE.** La Commissione non insiste nei due or-

dini del giorno che aveva presentati nella sua relazione.

Ora leggo l'articolo 1 :

« Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto reale all'industria privata, a provincie e comuni, isolatamente o riuniti in consorzio, e per la durata non maggiore di 90 anni, concessioni per le costruzioni e per l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate pubbliche :

- « 1° Legnago-Rovigo-Adria ;
- « 2° Verona-Legnago ;
- « 3° Montoro-Legnago-Monselice ;
- « 4° Vicenza-Thiene-Schio ;
- « 5° Vicenza-Treviso ;
- « 6° Padova-Cittadella-Bassano ;
- « 7° Varallo a Vercelli o Novara ;
- « 8° Conegliano-Vittorio. »

La discussione è aperta su questo articolo 1.

La parola spetta all'onorevole Monti Coriolano.

**MONTI CORIOLANO.** Dacchè, per la modificazione subita, seduta stante, dal progetto di legge, ho dovuto rinunciare a parlare sulla discussione generale, restringo le mie osservazioni sulle linee di strada ferrata designate, e, non potendo tutte abbracciarle, ne prenderò a considerare due soltanto. Queste sono la linea di Legnago-Rovigo-Adria e l'altra Verona-Legnago.

Per me, e per tutti coloro i quali approfondiscono un poco lo studio generale del nostro sistema di strade ferrate, le due linee che ho enunciato non ne formano in realtà che una sola. È la linea che, partendo da Verona, procede per Legnago e Badia a Rovigo, e quindi ad Adria. Ora io particolarmente prendo a discorrere su quella parte di tale linea la quale si estende da Verona a Badia. Lascio che altri valuti e ponga in rilevanza, se occorre, l'utilità strategica della linea per se stessa e per la parte verso Adria, non essendo questo il mio assunto.

Dicendo dunque del tronco speciale di strada ferrata tra Verona e Badia, credo che non sarà discaro alla Camera conoscere di quale carattere ed importanza esso sia.

Ed una delle cagioni per le quali io mi era iscritto per parlare sul progetto di legge, questa si era : per mostrare, direi quasi, la meraviglia come, sotto titolo di strade ferrate secondarie, si includesse un braccio di strada ferrata quale è quello dichiarato. Chè, se nel progetto, che fu modificato, di questa linea non si faceva menzione, non è un segreto per alcuno che in realtà vi figurasse in prima fila.

Io dunque noterò come questo tronco da Verona a Badia costituisca parte importantissima e principale di quella gran linea che da Brindisi deve estendersi direttissimamente al Brennero. Nonchè essere pertanto strada ferrata secondaria, è più che strada nazionale. Pare a me che basti la enunciazione datane per dimostrarla strada ferrata veramente internazionale.

Dell'importanza di questa strada internazionale, per chi non ne avesse memoria, può farsene chiaro concetto allorchè si pensi che essa, movendo da Brindisi, segue il litorale adriatico fino a Rimini coll'attuale via ferrata per Bologna. E da Rimini si dirama in retta linea, e sempre pianissima, passando per Ravenna, Ferrara, Legnago, finchè giunge a Verona.

A Ferrara trova opportunamente già stabilito il ponte sul Po, in guisa che non occorre nemmeno costruirne altro sul gran fiume. Di questa linea al Ministero dei lavori pubblici sono depositati tutti gli studi e le perizie, da cui risulta non importare la spesa complessiva più di 22 milioni di lire.

La stessa linea, che è chiamata appunto la direttissima da Rimini a Verona, risparmia nullameno che 40 chilometri di tragitto in confronto della strada ferrata in costruzione da Mantova a Modena. E 40 chilometri di risparmio in una via di quella fatta, ciascuno comprende qual pregio sia. L'altro giorno disputavamo per 14 o 15 chilometri in una strada niente più che nazionale. Quanta più rilevanza non avranno 40 chilometri di accorciamento in una via internazionale ?

A dire il vero, io non mi sono saputo mai capacitare perchè tanto studio e tanta cura abbiamo posto per collegare le nostre grandi linee ferroviarie coll'occidente d'Europa, trascurando identici rapporti che non possiamo non avere coll'Europa centrale ed orientale.

Basta guardare la carta della parte di mondo a cui apparteniamo, cioè dell'intera Europa, per accorgersi che l'Italia, internata come è nel mare, forma il pezzo, dirò così, della gran mappa europea; e la penisola nostra viene a servire come di veicolo pel transito di tutte le altre parti d'Europa verso l'Oriente.

Probabilmente mi si risponderà che i nostri interessi erano più rivolti per lo passato verso l'Occidente anzichè altrove. E che particolarmente verso l'Inghilterra era diretto lo scopo principale della via celerissima di Brindisi al Cenisio in servizio della valigia delle Indie. Ma a me vale anche ricordare il fatto recentissimo, onde, durante la guerra di Francia del 1870, alla valigia delle Indie toccò di prendere la via del Brennero per fare capo ad Ostenda. Anche dunque per rispetto a questa importantissima cosa che è la valigia delle Indie, non può ammettersi che possa riguardarsi come indifferente la strada di cui parlo. Intendo sempre della direttissima strada ferrata da Rimini a Verona.

Oltre a ciò credo che, prescindendo dalla necessità principale che possa avere la nazione inglese di comunicare con l'Oriente pel nostro territorio, un simile scopo, se non tanto importante, abbiano la Germania media e la meridionale, non che l'Austria. Pel transito delle merci di poco peso, e di quelle di gran valore e delle persone, anche queste nazioni deb-

bono amare che la strada ferrata di Brindisi sia loro apprestata e colla massima speditezza ed agevolezza.

Così essendo, io ripeto che non so perchè non abbiamo mai posto nostre cure particolari a questa strada per tutte le sue insite diramazioni, e così per quella verso il Brennero sin qui quasi negletta. Confesso che non mi do a pompa oratoria esponendo la grandissima importanza della strada medesima, ma perchè credo essere di stretto bisogno, che sopra questa grande arteria e comunicazione sia richiamata l'attenzione del Parlamento.

Ultimamente nel Parlamento prussiano fu destata la premura del primo ministro di quel potente impero, a considerare più da vicino le circostanze speciali che risguardano la congiunzione delle strade ferrate germaniche con quelle italiane. E ve n'era ben ragione; in quanto che tutti sanno che la società delle strade ferrate dell'Alta Italia non è tenera certo (a dir poco) per le comunicazioni col Brennero.

Io qui non incolperò quella società di ciò che essa reputa di sua convenienza peculiare. Ma trovo opportuno di invocare la diligenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra l'importante oggetto, che il tempo e la pressura della Camera mi permettono appena di toccare.

E per tornare tosto all'oggetto che ora ne occupa, mi è d'uopo richiamare alla memoria del signor ministro, come il tronco di strada ferrata da Verona a Badia ed Adria, per duplice contratto fatto dalle province interessate con la società dell'Alta Italia, vada a cadere nell'esercizio nelle mani della società stessa. E ciò è naturalissimo; ma intanto noto che la società dell'Alta Italia è una potentissima contraddittrice della linea per la quale ho perorato, della linea, cioè, da Verona a Rimini. Non consultando che i suoi interessi, questa società arrivò a dire che quella strada è poco meno che un'utopia.

Dal momento adunque che si pon mano ad un gruppo di strade ferrate, per parte delle provincie venete e coll'intermezzo della società dell'Alta Italia, parmi necessario che il ministro dei lavori pubblici intervenga anch'esso affinchè, nel costruire il tronco di quella gran via, di cui ho detto, da Verona a Badia, non sia pregiudicata l'alta destinazione che gli è riservata. Con ciò vengo incontro all'onorevole Cavalletto nel convenire seco lui come le provincie venete sieno benemerite e dell'utilità propria e della generale nel far quello che imprendono.

E di vero, se diverso fosse lo stato delle nostre finanze, nessuno potrebbe disconoscere che dovrebbe essere dovere dello Stato, e nostro compito supremo, costruire la strada direttissima da Rimini a Verona.

Torno quindi a pregare l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici di vegliare a che nel disegno del tronco di questa strada, a cui si è per dare mano, non s'introducano parzialità e trascuranze che possano

compromettere l'alta sua futura destinazione. In proposito di che mi giova rilevare una particolarità relativa al soggetto.

Nei contratti stipulati tra le provincie ed il Governo sono prescritte guide di ferro nuove del peso di 36 chilogrammi a metro. Nei contratti invece tra la società dell'Alta Italia e le provincie quelle guide nuove sono cangiate in usate, cioè è data facoltà di apporne delle usate, e del solo peso di 30 chilogrammi a metro.

Per dare prova della discrezione di cui mi pregio in ogni circostanza, dirò che non pongo grande rilevanza nell'armatura di strada ferrata, che presto può decadere e cambiarsi. Ma intanto si noti come si usi destrezza, sotto gli occhi stessi del Governo, prima di fare. Che sarà poi ed in effetto?

Io mi preoccupo grandemente che la costruzione di un tronco di strada ferrata tanto importante cada sotto il sindacato di una società che l'avversa. E posso temere che essa faccia del suo meglio per viziarla e renderla disadatta al fine ultimo cui deve essere diretta.

Perchè è da sapere che i disegni della strada ferrata in discorso devono essere approvati dalla società dell'Alta Italia, di guisa che, mentre il Parlamento può stare tranquillo che il ministro sappia sorvegliare la buona costruzione, l'impianto e il buon andamento della linea, ciò non toglie che la società possa cercare di introdurre delle variazioni sotto un colore o l'altro che pregiudicassero il suo avvenire. E chiunque conosce la delicatezza delle cose attinenti a strade ferrate, deve ritenere che un buono o cattivo impianto di un ponte, curve late o ristrette, pendenze miti od eccessive possono giovare o guastare una strada.

Conchiudo dunque col pregare l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, affinchè nel mentre dovrà approvare i disegni di strade ferrate, che si è per votare, per quella in specie che ho accennata, si compiacca mettere tutta l'accortezza nel far sì che risulti atta allo scopo relevantissimo alla quale è chiamata, ben superiore a quello onde approvasi. Anche senza aumento di spesa, che non fa lo Stato, molto può conseguirsi da un oculato esame, ed ogni sinistro riparare. Basta fare argine a pretensioni locali, e tenere in freno la società che in conclusione è arbitra nella faccenda.

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

**CADOLINI.** Non spetta a me?

**PRESIDENTE.** Ha ragione; l'onorevole Cavalletto parlerà dopo.

**CADOLINI.** Io voleva sapere dall'onorevole ministro a che punto sta la domanda di concessione per una ferrovia da Varallo a Vercelli o Novara.

Il solo fatto che si dice *da Varallo a Vercelli o Novara* mi fa supporre che non sussista alcuna domanda di concessione; e se così è, non sarebbe il caso di metterla nel novero delle ferrovie di cui si autorizza la



concessione. Noi siamo partiti dal criterio che in questa legge si comprendano quelle linee per le quali è stata presentata una domanda e per le quali è assicurata la concessione. Comprendendo altre linee per le quali non sia accertato che il sussidio di 1000 lire per chilometro è sufficiente, non si fa che pregiudicare la concessione delle linee stesse.

Io pertanto vorrei sapere dall'onorevole ministro se veramente ci sieno i capitali riuniti e presentata una domanda formale per la concessione della linea da Varallo a Vercelli o Novara. In caso che nulla di tutto ciò vi fosse, io pregherei la Giunta a voler togliere dalla sua proposta questa linea.

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

**CAVALLETTO.** Se non c'è alcuno che parli in contrario, io rinunzio alla parola.

**PRESIDENTE.** Ha da parlare l'onorevole Alvisi, ma non so, se pro o contro.

**CAVALLETTO.** Allora io mi riservo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Per la linea da Varallo a Vercelli o Novara, il Ministero non ha finora avuta nessuna domanda; ma ci sono state diverse conferenze.

**DEPRETIS.** Domando la parola

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Molti interessati vennero a domandarmi se il Governo non fosse alieno dal concedere questa linea; ed io, dopo averla fatta esaminare, ho risposto, che da parte del Ministero non vi sarebbe difficoltà alcuna. È la stessa risposta che ho fatta a tutte le domande venute da altri paesi. Simili pratiche si sono sempre iniziate in questo modo. Imperocchè quando gli interessati hanno la persuasione, che dalla amministrazione non si eleverà difficoltà, allora soltanto si mettono all'opera per fare gli studi, e per le combinazioni finanziarie che occorrono.

Posto adunque che vi siano delle domande simili, io non ho difficoltà ad accettare la proposta della Commissione. Tanto più poi, che questo non è un ordine perentorio che si dà al ministro, ma è una facoltà. Egli è ben naturale il supporre che il ministro, qualunque sia, non s'avvantaggerà di questa facoltà, se non è sicuro che gli studi siano stati fatti, e che ci sia una seria combinazione finanziaria. Io credo adunque che sotto questo aspetto, la facoltà attribuita al potere esecutivo, sotto la sua responsabilità, di concedere la costruzione di una ferrovia allora soltanto che vi siano delle combinazioni finanziarie assicurate, veramente non dovrebbe incontrare alcuna difficoltà.

Ad ogni modo io mi rimetto alla Camera.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Non spetta a lei, c'è prima l'onorevole Depretis.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** Ho detto: *domando*.

**DEPRETIS.** Io sono dolente di non essermi trovato al principio di questa discussione venuta per me inopinata, dopo la risoluzione presa ieri dalla Camera. Mi restringo quindi a dire una parola sul primo articolo.

Io capisco che siasi cercato di fare della legge generale, che poteva dar luogo ad una lunga discussione, una legge speciale colla quale si soddisfa al desiderio di alcune provincie che hanno poche strade ferrate. È un atto di giustizia verso provincie, quali sono le venete, che hanno saputo imporsi i sacrifici necessari, ma non hanno finora potuto ottenere il loro intento. Io non esito quindi a dichiarare che approverò la legge.

Ma io vedo nell'articolo 1 l'elenco di queste strade, e quest'elenco deve essere stato compilato con alcuni criteri. Ora questi criteri devono essere applicati con giustizia.

Avete posto nell'elenco delle linee, per cui siavi già una sovvenzione fatta, la cui costruzione possa dirsi quindi assicurata, essendovi il capitale necessario, i costruttori, e non mancando più che il sigillo di questa legge? E sta bene: sarebbe colpa il ritardo. Avete nell'elenco altre linee: ce ne sono di quelle per cui gli atti non siano ancora interamente maturi, ma la concessione è stata chiesta? Ebbene, indicate anche queste, ma fate in modo che tutte quelle che trovansi in simile condizione possano essere ammesse, ovvero diteci quali escludete, perchè la Camera ha il diritto di saperlo. Noi siamo poco numerosi; gli interessi di molte provincie possono essere sconosciuti: volete voi che, votata questa legge, ci si venga poi a dire che la Camera non è stata abbastanza vigile, e che si è fatta una legge nella quale si sono usati due pesi e due misure?

Eppoi, se ci sono delle linee per le quali non vi è un contratto pronto, per le quali non fu chiesta la concessione, insomma non vi è quel tal grado di maturità nel progetto per cui possa chiedersi prossimamente la conclusione, allora, se lo fate per una strada, bisogna che lo facciate per tutte, e che ciascuno dei deputati abbia la facoltà di presentare degli emendamenti. Ma per questo, voi lo vedete, ci vuole del tempo, e il tempo ci manca.

Signori, io credo che la prudenza ci dovrebbe insegnare a limitare quanto è possibile il numero delle strade che volete contemplare con questa legge, per la ragione che, quanto alle linee per cui le pratiche non sono ancora mature, non evvi danno a ritardarne la concessione.

Tanto più che, fatta questa legge, si stabilisce un precedente per cui, se per altre linee che si trovino in condizioni perfettamente eguali a quelle qui contemplate, si presenteranno domande di concessione al Ministero o si verrà dinanzi alla Camera a chiedere lo stesso trattamento, certamente non si potrà loro ricusare.

Io spiegherò il mio concetto con un esempio. Vi è una linea che interessa anche la difesa militare, la linea Adria-Chioggia, che è una parte della linea Legnago-Rovigo-Adria contemplata nella legge presente. Io non insisterei però che anche questa linea fosse qui contemplata; e non insisterei per una semplicissima ragione, perchè, cogli aiuti che da questa legge sono forniti, questa linea non può essere fatta; ma evidentemente, se la provincia di Venezia, il comune di Chioggia, la stessa provincia di Rovigo e gli altri comuni interessati volessero fare uno sforzo, ed accontentarsi degli aiuti che pure promette questa legge, io credo che non sarebbe in facoltà del Governo di ricusare la concessione, e che certo il Parlamento non ricuserebbe questo trattamento che sarebbe reclamato dalla giustizia.

La stessa cosa si dica per le linee di Treviso-Belluno, Mestre-Bassano, le quali linee non possono farsi col sussidio e gli aiuti che sono fissati da questa legge.

Detto questo, io consiglierei alla Commissione di restringere il numero di queste linee a quelle per cui evvi speranza che possa chiedersi fra breve la concessione; altrimenti non faremo cose serie, a meno che si voglia fare qualche cosa che sia ispirato dalla politica di parte onde sedurre con promesse gli elettori. Io non dico altro. Facciamo delle cose serie e pratiche, e provvediamo a quelle linee per le quali occorre che si provveda; del resto, dove non c'è pericolo in mora, aspettiamo a provvedere che la Camera si trovi in condizioni normali.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** Domando la parola per una dichiarazione.

**PRESIDENTE.** Scusi, vi sono altri iscritti. Lasci che la discussione proceda regolarmente.

La parola spetta all'onorevole Cavalletto.

**CAVALLETTO.** Se la Commissione vuol fare una dichiarazione, le cederei la parola.

**PRESIDENTE.** L'onorevole relatore ha facoltà di parlare, cedendo il turno l'onorevole Cavalletto.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** Il concetto della Commissione è precisamente quello che è stato testè esposto dall'onorevole Depretis. Essa volle limitare la legge a che provvedesse soltanto a quell'ordine di linee di strade ferrate le quali potevano soffrire nocimento dall'indugio di essere entro il corrente anno approvate. La Commissione quindi domandò al Ministero l'elenco delle linee ferroviarie le quali si trovavano in tali condizioni, e da simile elenco la Commissione estrasse: 1° quelle ferrovie per le quali vi era una convenzione già conchiusa e firmata, e che aspettavano pertanto solo o la legge generale annunciata, attesa ed oggi mutata, oppure una legge speciale, qual è per l'appunto ridotta la presente; 2° quelle linee ferroviarie che sono già chieste, per le quali sono pronti fin d'ora i mezzi finanziari, e cui non manca quindi che l'approvazione definitiva della convenzione da parte

del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e le necessarie susseguenti ratificazioni ed approvazioni.

La Commissione volle inoltre escludere quelle linee di strade ferrate dove vi potevano essere delle contestazioni di tracciato. Così, per esempio, per parlare di quella ricordata dall'onorevole Depretis, che, in prosecuzione da Rovigo ad Adria, da Adria va a Chioggia, la Commissione non la mise nell'elenco per la contestazione sul suo tracciato, volendosi dagli uni che debba correre sulla destra, dagli altri che debba rimanere sulla sinistra dell'Adige, che debba andare, cioè, per Cavarzere oppure per Loreo.

Per non pregiudicare nessuno di quei due tracciati, la Commissione si astenne dall'annoverare quella linea, nè crede con questo di averne pregiudicata l'esecuzione, perchè il novembre, in cui la Camera si riunirà di nuovo e in cui potrà accordare nuove concessioni, non è lontano, e nel frattempo si possono determinare queste questioni, mettere d'accordo gli interessati e verificare se per quella linea possono bastare le mille lire al chilometro per sussidio governativo.

E come di questa di Rovigo ad Adria, dicasi di molte altre linee che la Commissione non credè d'includere in questa legge, per ragioni analoghe di equità e di opportunità.

E però, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici relativamente alla linea Varallo-Vercelli o Novara, avendo egli detto che delle domande precise non erano ancora venute al Ministero, ma che non vi erano state che delle conferenze, dietro queste dichiarazioni, dico, la Commissione, consona coi propri propositi e concetti, ritira dall'elenco delle strade ferrate di cui all'articolo 1, la linea Varallo-Vercelli o Novara, augurando che in questi mesi che ne dividono dal novembre possano compiersi gli studi e le pratiche necessarie presso al Ministero, onde venga anch'essa a poter presto invocare benefici uguali a quelli che le sarebbero stati consentiti dalla presente legge.

Poichè ho la parola, debbo tuttavia fare brevissime osservazioni in risposta alle importanti questioni toccate dall'onorevole Monti.

L'onorevole Monti fece riflettere alla Camera che la linea di Rovigo è una linea internazionale, e però criticava la Commissione e la legge perchè la chiamasse invece linea secondaria. Ma osservi l'onorevole Monti che con questo progetto di legge, così ridotto come è ora, non vengono per nulla classificate le strade ferrate in linee primarie, secondarie o terziarie. Le linee qua concesse si possono chiamare e sono dette secondarie, in questo senso soltanto che è per lo Stato di minore importanza finanziaria la loro concessione, ed anche che i mezzi necessari per attuarle hanno un'importanza più ristretta, ancorchè esse linee possono benissimo divenire più presto o più tardi tronchi di una

più estesa linea d'importanza, anche se si vuole, internazionale. Mi faccio del resto eco delle raccomandazioni fatte al Ministero dall'onorevole Monti onde l'armamento della linea da lui accennata sia fatto dietro il concetto generale, che cioè possa anche un giorno servire ad uno scopo molto più importante che non quello interprovinciale.

Si accerti l'onorevole Monti che nè il Governo nè la Commissione non hanno inteso mai, con questo progetto come è ora ridotto, di pregiudicare per nulla la questione della classificazione delle strade ferrate o quelle ancora più gravi a cui l'onorevole Monti fece cenno e che risguardano la società dell'Alta Italia.

Noi facciamo plauso ogni volta che vediamo le grandi società di strade ferrate, le quali esercitano le maggiori linee, assumere anche l'esercizio delle linee minori; noi facciamo plauso, perchè crediamo sia il modo più pratico, più economico di poter fare l'esercizio delle linee minori e di rendere queste possibili ed utili; perchè, quando una grande società estende l'esercizio ad un tronco isolato e normale, lo può fare con minore spesa e con maggior vantaggio comune.

In quanto a questo, non avrei che a ricordare all'onorevole Monti come anche ultimamente, poche settimane or sono, i delegati di undici dipartimenti del centro della Francia facevano appunto una mozione perchè le grandi società ferroviarie potessero essere favorite dal Governo ad esercire anche le linee parziali d'interesse locale, facilitando questo la questione degli orari del servizio cumulativo e le questioni stesse economiche e finanziarie delle singole minori intraprese.

Credo con ciò di avere risposto a ciò cui era più opportuno rispondere fra le principali cose dette dall'onorevole Monti, tra le quali, del resto, siccome ve ne hanno di gravi ed importantissime, forse in questa circostanza, anche per la specializzazione che si è fatta della presente legge, non sono troppo al loro posto, e però mi astengo, per conto della Commissione e per conto mio, dall'insistere rammentandole e trattenendone ulteriormente la Camera.

**PRESIDENTE.** Dunque la Commissione propone di cancellare il n° 7, *Varallo-Vercelli o Novara*.

La parola spetta all'onorevole Alvisi.

**ALVISI.** Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Cavalletto e quelle del mio amico Depretis, che sono concordi nel dichiarare che per il tronco Adria-Cavarzere-Chioggia occorre una spesa maggiore di quella stabilita dalla presente legge, mi pare che la linea di congiunzione Adria-Cavarzere-Chioggia sia assicurata. Però rammento che nell'agosto dell'anno scorso l'onorevole ministro mi aveva scritta una lettera nella quale diceva che non avrebbe approvata la convenzione della ferrovia di Verona-Rovigo fino ad Adria se non fosse continuato il tronco fino al porto di Chioggia, come sfogo naturale della linea superiore da Legnago a

Chioggia. Così domando all'onorevole ministro se approva le dichiarazioni della Commissione e nello stesso tempo quelle del mio amico Depretis, e quindi promette di preparare per l'anno corrente un progetto di legge speciale per cui possa essere terminata quella linea che, venendo da Verona, va a congiungersi per Cavarzere a Chioggia.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Attualmente stiamo discutendo di alcune determinate linee, le quali si possono far facilmente, e con lievissimo sacrificio dello Stato, anzi direi qualche cosa di più, con un certo vantaggio, perocchè credo che questi lievissimi sacrifici siano compensati dagli utili che ne ritraggono il servizio pubblico e le finanze insieme.

Intorno alle altre e diverse linee, che furono accennate dall'onorevole deputato Alvisi, ora non sarei al caso qui di poter rispondere all'interpellanza o interrogazione che egli mi ha indirizzato.

Quanto poi alla lettera che diceva avergli scritta il ministro dei lavori pubblici, io non ricordo cosa gli si sia potuto scrivere dalla mia segreteria.

Comprenderà egli bene, che un ministro condannato a rispondere a centinaia e centinaia di domande al giorno, e nello stesso tempo ad attendere ai lavori della Camera, senza intralasciare le cose più gravi che stanno sulla sua responsabilità, non può certamente leggere e ricordare tutto; ma sia sicuro, perchè credo potere rispondere della fedeltà e del modo come la mia segreteria interpreta i miei concetti, che non altro ha potuto essere risposto all'onorevole Alvisi, se non che era desiderio del Ministero di indurre possibilmente i concessionari del tratto da Rovigo ad Adria a prolungarlo fino al mare; io ho domandato: perchè vi arrestate ad Adria e non andate fino al mare? Mi si rispose: perchè al di là d'Adria le difficoltà sono molto maggiori.

Non vi può essere dunque una promessa del ministro dei lavori pubblici, e quand'anche questa promessa fosse stata fatta, non sarebbe ora il caso di occuparcene, poichè attualmente ci occupiamo di strade che possono farsi con piccolissimi sussidi. In questo caso, seguendo quello che dice l'onorevole Depretis, è ben naturale che non essendoci stata alcuna domanda, non essendoci stata alcuna proposta, non essendoci stata alcuna combinazione finanziaria, non essendoci stata nessuna iniziativa locale, il ministro dei lavori pubblici non poteva prendere, come non può prendere in considerazione attualmente, la strada da Adria al mare.

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

**DEPRETIS.** Finiremo col non essere più in numero!

**MICHELINI.** Io non approvo questo progetto di legge: voterò contro l'articolo 1 che è in discussione, voterò contro la legge tutta nello scrutinio segreto.

Non poteva fare buon viso al primitivo progetto, in

cui non erano determinate le linee di strade ferrate che si devono sussidiare, di modo che era lasciato pieno arbitrio al Ministero di concedere o negare i sussidi secondo il suo piacimento, ed esercitare così influsso sulle elezioni.

Questo grave pericolo è diminuito secondo il nuovo emendamento all'articolo 1 concordato tra la Giunta ed il Ministero, in quanto che, essendo ristrette le concessioni cui il Ministero è autorizzato a concedere sussidi a determinate linee, minore è l'arbitrio ministeriale.

Tuttavia l'accennato pericolo non è eliminato, in quanto che del sussidio non è determinato che il *maximum*, come si vede dall'articolo 2. Rimane adunque in arbitrio del Ministero la quota del sussidio; ed anche questo arbitrio, come qualunque altro arbitrio ministeriale, può essere adoperato a corrompere le elezioni.

In sostanza grandemente mi preoccupò di questo pericolo.

Temo che in questa stessa discussione alcuni siano indotti a parlare più a favore dei loro elettori, che da pubblico bene. Avverto che nessuno sarebbe in diritto di parlare per un fatto personale, ignorando io quali siano i rappresentanti dei collegi, cui tornerà utile la legge che discutiamo.

Chechè sia, temo che noi, i quali facciamo la legge, certamente senza che la maggior parte di noi lo voglia, esercitiamo influsso sulle elezioni; temo soprattutto di somministrare un'arma per esercitare influsso a coloro che la nostra legge eseguiranno, ai ministri.

Ora, qualunque sia il mio desiderio che si moltiplichino le ferrovie e gli altri mezzi di comunicazione, prevale in me il timore della corruzione elettorale.

Questa è sempre in ragione dei mezzi coi quali i Governi possono intervenire nelle faccende dei privati; minima dove i Governi si limitano a governare, è massima dove sono intromettenti, e pur troppo il Governo italiano è fra questi ultimi.

Ora la corruzione elettorale, non già quelle che esercitano le parti politiche, le quali corruzioni si neutralizzano a vicenda, ma quella che è esercitata dal Governo, mi ha sempre fatto paura, perchè cotale corruzione, rendendo la Camera rappresentativa ligia al potere esecutivo, rompe l'equilibrio fra i poteri dello Stato, e così le istituzioni destinate a guarentire la libertà, non la guarentiscono più, perchè diventano illusorie. È pur troppo una via molto sdrucchiola che ha perso la Francia e tante altre nazioni. L'Italia vi è incamminata, e se non vi si pone argine, roviniamo nell'abisso, in cui è o despotismo o rivoluzione. Gli esempi non ci mancano.

Pensiamoci seriamente tutti; vi pensino soprattutto i sinceri amici del monarcato costituzionale; non sarebbe il primo monarcato che fu rovinato dai moderati.

Per queste considerazioni, credo che sarebbe miglior consiglio che la Camera respingesse questo progetto di legge e che il Ministero ci presentasse speciali progetti per quelle ferrovie, per la costruzione delle quali privati, comuni, provincie o consorzi facessero al Governo opportuna domanda, corredata della promessa del loro concorso, e degli altri documenti che si sogliono richiedere in simili circostanze. Domando cioè di non allontanarci da ciò che si fa di consueto. (*Mormorio*)

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Sento buccinare di elezioni; può essere che quelli i quali credono di venire sopra questo banco abbiano in mente propositi di questa natura (*Si ride*), e su ciò nulla ho a dire. A me preme però di fare notare che per noi non è il caso di tener discorsi di tal fatta.

Evidentemente con questo progetto di legge resta stabilito che quando si tratta di una strada secondaria sì, ma di qualche importanza, che vada ad un capoluogo di provincia o di circondario e di distretto o ad un porto: e che non faccia danno allo Stato, si può arrivare, senza sacrificio delle finanze, ad un concorso di mille lire. Quanto all'andar oltre, non potrei, perchè bisogna fare i conti colle finanze prima.

Ho voluto solo dire queste parole, perchè davvero mi paiono troppo fantastiche le allusioni ad influenze elettorali (*Movimenti al banco della Commissione*) sopra questo progetto di legge, a meno, ripeto, che non siano propositi della politica dell'avvenire.

*Voci.* Ai voti!

**PRESIDENTE.** È esaurito il numero degli iscritti.

È stato però presentato il seguente ordine del giorno degli onorevoli Pancrazi e Alli-Maccarani:

« La Camera invitando l'onorevole ministro a ripresentare entro il corrente anno il progetto di legge per dare facoltà al Governo di fare concessioni di strade ferrate secondarie, e ritenuto che prima di accordare la concessione autorizzata con l'attuale progetto di legge, verrà esaminato se ciascuna linea abbia le condizioni volute per potersi annoverare fra le ferrovie secondarie, e non pregiudichi a linee garantite dallo Stato, passa alla votazione dell'articolo. »

La Commissione accetta quest'ordine del giorno?

*Voci.* E il Ministero?

**PRESIDENTE.** Prima bisogna che la Commissione dica se l'accetta o no, poi domanderò se è appoggiato; ove lo sia, sarà svolto, e quindi parlerà il ministro.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** La Commissione ricorda che nell'articolo 26 della legge 28 agosto 1870 vi era un articolo di legge così concepito:

« Il Governo del Re presenterà nella Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del regno e stabilire i mezzi per far fronte alla progressiva esecuzione dei relativi lavori.

« Saranno inoltre in detto progetto dichiarate le

speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari, e stabilite le condizioni per fissare la natura e l'entità dei sussidi a carico dello Stato.

« Vi saranno altresì regolate le forme ed i modi per la costituzione dei consorzi comunali e provinciali, allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee in cui sono interessati. »

Ora, il progetto di legge attuale non corrisponde evidentemente a questo articolo della legge del 1870.

La Commissione non può dunque che riferirsi alla esecuzione del testè riferito articolo di legge che non è ancora avvenuta, e che si aspetta lo sia, nè pertanto crede che la Camera potrebbe convenientemente accettare nessuna nuova mozione, la quale alterasse con un ordine del giorno od esprimesse un dubbio sulla precisa esecuzione di una legge esistente.

**PRESIDENTE.** Dunque la Commissione respinge quest'ordine del giorno.

Domando se è appoggiato.

(Non è appoggiato.)

Allora metto ai voti l'articolo che rileggo :

« Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto reale all'industria privata e provincie e comuni isolatamente o riuniti in consorzio, e per la durata non maggiore di 90 anni, concessioni per la costruzione e per l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate pubbliche :

- « 1° Legnago-Rovigo-Adria;
- « 2° Verona-Legnago;
- « 3° Mantova-Legnago-Monselice;
- « 4° Vicenza-Thiene-Schio;
- « 5° Vicenza-Treviso;
- « 6° Padova-Cittadella-Bassano;
- « 7° Conegliano-Vittorio. »

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

« Art. 2. Potrà essere accordata ai concessionari una sovvenzione annua non maggiore di lire mille per ogni chilometro delle ferrovie concesse e per un periodo di tempo che non oltrepassi i 35 anni. »

La parola spetta all'onorevole Monti Coriolano.  
(*Segni d'impazienza*)

**MONTI CORIOLANO.** Ora le mie osservazioni non hanno più luogo.

**PRESIDENTE.** Onorevole Michelini. (*Nuovi segni d'impazienza*)

**MICHELINI.** Rinunzio.

**CANCELLIERI.** Chieggo di parlare.

**PRESIDENTE.** Parli.

**CANCELLIERI.** Io sono certo che il Ministero userà prudentemente delle facoltà discrezionali che gli accorda l'articolo secondo nella latitudine delle sovvenzioni il cui massimo è di lire 1000.

Ma non crederei sconveniente che la Camera, nel dare questo potere al Ministero, accennasse almeno ai criteri secondo i quali dovrebbero essere proporzionati i

sussidi. Uno di cotesti criteri sarebbe quello della spesa di costruzione. Nel senso della proposta che intenderei fare non sarebbero menomate le facoltà del Ministero, ma gli si additerebbero le norme per giustificare la distribuzione del sussidio in ragione del bisogno. A questo fine, se non s'incontrasse difficoltà, manderei al banco della Presidenza un'aggiunta per la quale sarebbe detto che potrà essere accordata ai concessionari una sovvenzione proporzionata all'importare delle spese di costruzione, ma non maggiore di lire 1000 annue per ogni chilometro.

**PRESIDENTE.** Trasmetta la sua proposta.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** Io pregherei l'onorevole Cancellieri a ritirare questa sua aggiunta, perchè non ha più ragione d'essere. Come fu ridotta questa legge attualmente, essa si riferisce a convenzioni che sono già concordate, se non anche firmate, e per le convenzioni di queste ferrovie, di cui qui si tratta, non occorrono modificazioni circa al sussidio delle 1000 lire, al massimo, per chilometro.

**CANCELLIERI.** Ma io non parlo del più, parlo del meno.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** Questa legge non è, non va applicata a nessun'altra ferrovia fuori di quelle enumerate all'articolo primo; fra quelle non ve ne ha nessuna che domandi di più, e non credo neppure ve ne sia alcuna che domandi di meno: tanto è lieve quel sussidio.

Questa proposta di legge è limitata alle linee delle quali si è letto l'elenco. Mi sembra quindi che realmente non abbia qui ragion d'essere il concetto dell'onorevole Cancellieri di misurare l'entità del sussidio in proporzione del costo della linea o dell'importanza sua, concetto del quale mi sono fatto, del resto, campione io stesso nel seno della Commissione e che non potrei a meno di sostenere se si volesse fare una legge generale. Ridotto però questo progetto di legge in più modesti confini, non posso aderire alla proposta dell'onorevole Cancellieri.

**CADOLINI.** Debbo far osservare all'onorevole Cancellieri che, quando si dovesse stabilire una norma per accordare questi sussidi, non si dovrebbe ammettere che il sussidio venga misurato in ragione del costo della ferrovia, ma bensì in ragione dell'utile maggiore o minore che i capitali impiegati in quell'opera potrebbero dare. Una ferrovia può costare molto e produrre molto, e quindi può venire costruita senza sussidio. All'incontro può esservi una ferrovia utile in se stessa, che costi poco, ma sia finanziariamente poco produttiva e quindi meritevole di sussidio. Se si volesse stabilire una norma, bisognerebbe tener conto, per ciascuna linea, della maggiore o minore lunghezza e quindi delle maggiori o minori spese generali di cui è gravata. Quindi, come il preopinante ben vede, le norme debbono essere dettate volta per volta, facendo i più accurati studi delle proposte che vengono presentate.

In conseguenza, io pregherei l'onorevole Cancellieri di ritirare il suo emendamento, il quale, secondo me, non potrebbe avere un'equa applicazione.

**PRESIDENTE.** Onorevole Cancellieri...

**CANCELLIERI.** Non insisto.

**PRESIDENTE.** Allora pongo ai voti l'articolo 2.

(È approvato.)

« Art. 3. Qualora per effetto dell'apertura all'esercizio delle ferrovie concesse, qualche strada nazionale o qualche tronco di strada nazionale venisse a passare nella classe delle strade provinciali, oltre alla sovvenzione di cui nel precedente articolo 2, potrà essere accordata ai concessionari, per lo stesso periodo di tempo, un'altra sovvenzione annua, non maggiore della media spesa annua che lo Stato avrà sostenuto nell'ultimo decennio, per la manutenzione ordinaria della suddetta strada o tronco di strada nazionale. »

(La Camera approva.)

« Art. 4. Potrà essere concessa l'introduzione dall'estero in franchigia di dogana delle ruotaie e degli altri ferri necessari all'armamento della strada, non che delle macchine, locomotive, vetture, vagoni, utensili e ferramenta per la prima provvista necessaria per l'esercizio della strada, per quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo. La suddetta franchigia non sarà applicabile che agli oggetti indicati per qualità e quantità in apposita tabella annessa all'atto di concessione, ed i concessionari dovranno assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo fossero prescritte dal Ministero delle finanze. »

(La Camera approva.)

« Art. 5. Oltre al disposto dell'articolo 292 della legge 20 marzo 1865, allegato F, sui lavori pubblici, potrà essere accordata ai concessionari l'esenzione dal diritto proporzionale di registro e l'applicazione del solo diritto fisso di una lira pei seguenti atti:

« a) L'atto con cui il Governo fa la concessione della strada ferrata;

« b) L'atto con cui i concessionari cedessero ad altri l'avuta concessione;

« c) Il contratto con cui una provincia, un comune od un consorzio stipulasse un mutuo, nel solo scopo della costruzione delle ferrovie concesse. »

(La Camera approva.)

« Art. 6. L'eccezione fatta nel primo paragrafo dell'articolo 211 della succitata legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici potrà essere applicata anche alle ferrovie esercitate con forze meccaniche di cui nella presente legge, se in determinati casi il Governo crederà che non sia assolutamente necessaria la separazione della ferrovia dalle proprietà laterali con chiusura stabile e permanente.

« Potrà pure farsi eccezione al disposto della suddetta legge circa alle barriere od altri modi di chiusura da porsi nei passaggi a livello delle strade pubbliche o

private, nonchè alle prescrizioni relative alle case cantoniere. »

**CADOLINI.** A me pare che questo articolo dovrebbe essere soppresso, perchè non vedo che sia prudenza il dare facoltà di non fare eseguire tutte le norme stabilite dalla legge sulle opere pubbliche relativamente alla sicurezza pubblica.

Io faccio osservare che l'eccezione fatta all'articolo 211 della legge 1865, alla quale si riferisce l'articolo ora proposto, è così espressa:

« Le ferrovie pubbliche e private di seconda categoria saranno separate dalle proprietà laterali con siepi vive, muri od altra specie di chiusura stabile o permanente. Potrà solo farsi eccezione per le ferrovie, o loro tratti, l'esercizio delle quali fosse esclusivamente fatto con forze animali. »

Ora a me sembra che nei paesi molto popolati il sopprimere queste cautele possa portare delle gravi conseguenze.

Ma delle più gravi ancora ne può portare il secondo alinea proposto dalla Commissione là dove è detto:

« Potrà pure farsi eccezione al disposto della suddetta legge circa alle barriere od altri modi di chiusura da porsi nei passaggi a livello delle strade pubbliche o private, nonchè alle prescrizioni relative alle case cantoniere. »

Premetto che questo secondo comma non avrebbe più ragione di essere, perchè qui si parla delle ferrovie private, e nel progetto di legge, come è redatto, non si tratta più che di ferrovie pubbliche.

Poi osservo che questa eccezione può essere benissimo accordata per le ferrovie private, specialmente per quelle di prima categoria, che non sieno costruite sul terreno del concessionario o costruttore. Ma, quando si tratta di ferrovie pubbliche in territori così popolosi quali sono quelli che, per esempio, debbono essere attraversati dalla linea da Verona ad Adria, vi pare che si debbano abbandonare queste cautele pei passaggi a livello? A me sembra veramente di no.

Perciò io propongo che questo articolo 6 sia soppresso.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** A dire la verità, poichè nell'atto pratico io vedo che anche sulle grandi linee ferroviarie, esercite dalle maggiori società vincolate da severi e precisi capitoli speciali dei loro capitolati, i quali impongono d'avere ovunque le siepi o steccate e di tenere le barriere colle prescrizioni tutte della legge dei lavori pubblici, queste chiusure non esistono...

**CADOLINI.** Parlo dei passaggi a livello.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** Parlo anche dei passaggi a livello.

Ella sa, onorevole Cadolini, che le barriere sui passaggi a livello sono ora molto spesso mosse con mezzi meccanici, per cui si abbassa la sbarra alla distanza di quasi un chilometro, con apparecchio elettrico, e

si viene così improvvisamente a sbarrare la via. Questo però non impedisce che, se c'è qualcheduno sotto, per caso, non si prenda una mazzata sul capo.

Questo fu ultimamente lasciato fare alle grandi società e tollerato, malgrado le prescrizioni della legge, per tener calcolo delle ragioni economiche e finanziarie adottate dalle società. Perchè non lo si permetterà alle minori società, o si farà che non violino almeno la legge? Se, con chi si deve essere rigorosi, non lo si è, e non ne nascono sì grandi guai, malgrado la maggiore importanza delle località ed i più frequenti e gravi pericoli causati dal numero e velocità dei convogli, io credo che realmente si possono fare delle facilitazioni per le linee minori, ed in ciò, credo, ci potremmo rimettere alla saviezza del ministro dei lavori pubblici. Veramente io trovo che nella legge dei lavori pubblici si scende un po' troppo nelle minuzie dei particolari che meglio starebbero in un regolamento anzichè in una legge.

Sarebbe dunque conveniente, nel concedere questa facoltà in dati limiti, rimettersene appunto all'opportunità dei luoghi, perchè io trovo che nel Veneto, per esempio, da Adria a Rovigo non ci sono tutte quelle bestie pascolanti che si trovano nelle provincie meridionali. Quindi i pericoli potrebbero essere colà molto minori che altrove, mentre vi può essere un vantaggio, perchè la spesa di queste siepi ammonta perfino a lire 1500 il chilometro.

Io, del resto, non insisto su questa cosa, tanto più che ora non trattasi più di una legge generale ed organica, ma di linee ferroviarie speciali e preindicate. Credo tuttavia che anche l'onorevole Cadolini potrebbe rimettersene nell'applicazione al criterio ed al buon senso dei commissari locali e del ministro stesso.

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta la proposta dell'onorevole Cadolini?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Veramente pregherei l'onorevole Cadolini di ritirare la sua proposta. Egli sa bene che forse la metà delle strade ferrate d'Europa è senza chiusura. Io ho percorso migliaia e migliaia di chilometri di ferrovie, e sul continente ed in Inghilterra, nelle quali non c'era alcuna chiusura. D'altra parte noi vediamo che nella legge francese sulle ferrovie secondarie è scritto nettamente che non ci sono chiusure.

Non dico però che il Ministero dei lavori pubblici debba ammettere assolutamente che non ci siano chiusure; ma credo che si debba lasciare alla responsabilità della pubblica amministrazione lo stabilire se vi debba essere o no chiusura in una determinata strada, dopo aver considerato le particolari condizioni locali. Mi pare che sia così piccola facoltà, che veramente si può lasciare, senza pericolo di sorta, nelle mani e nel prudente arbitrio dell'amministrazione.

Del resto, siccome io non la domando per me, ma per chi presiederà ai lavori pubblici, così non esito a

domandarla alla Camera ed alla cortesia dell'onorevole Cadolini.

**CADOLINI.** Io desisto dalla mia opposizione quanto alla prima parte, ma quanto alla seconda parte io persisto, perchè credo che, se è verissimo che in molti casi le siepi o barriere lungo le linee non si fanno, non può dirsi altrettanto riguardo alle difese prescritte nei passaggi a livello. I provvedimenti stabiliti dalla legge del 1865 per questi passaggi sono, a parer mio, indispensabili per la sicurezza pubblica, specialmente sulle ferrovie percorrenti provincie così popolate come quelle del Veneto, e devonsi mantenere per intero, tanto più riflettendo che l'osservanza di tali provvedimenti nei passaggi a livello non porta poi una grande spesa. Per cui, se la Camera lo crede, si potrebbe dividere il male a metà, conservare la prima e sopprimere la seconda parte dell'articolo.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Allora io pregherei la Commissione di togliere la seconda parte dell'articolo.

**SORMANI-MORETTI, relatore.** La Commissione accetta.

**PRESIDENTE.** L'articolo resterebbe concepito così:

« L'eccezione fatta nel primo paragrafo dell'articolo 211 della succitata legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici potrà essere applicata anche alle ferrovie esercitate con forze meccaniche di cui nella presente legge, se in determinati casi il Governo crederà che non sia assolutamente necessaria la separazione della ferrovia dalle proprietà laterali con chiusura stabile e permanente. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

L'articolo 7 è soppresso, come propone la Commissione.

Articolo 8, che diventa il 7:

« I consorzi di provincie o di comuni per la concessione di una ferrovia o l'acquisto di concessione fatta a terzi, sono costituiti colle forme seguenti:

« I Consigli provinciali e comunali deliberano sulla costituzione del consorzio e determinano la quota del concorso di ciascun ente morale, il numero dei rispettivi rappresentanti in proporzione della quota di concorso, la loro durata in ufficio e il modo di rinnovarli.

« I rappresentanti del consorzio compilano, conforme alle disposizioni di questa legge, lo statuto consorziale da approvarsi per decreto reale sulla proposta dei ministri dei lavori pubblici e dell'interno, sentito il Consiglio di Stato. »

Lo pongo a partito.

(È approvato.)

« Art. 9, che diviene 8. I rappresentanti del consorzio costituiscono l'assemblea consorziale a cui spetta l'approvazione dei contratti di costruzione, cessione o esercizio della ferrovia consorziale, delle spese straordinarie, dei bilanci annui e del riparto delle spese degli utili in proporzione delle quote di concorso.

« L'assemblea nomina nel suo seno un Comitato permanente di cui lo statuto determina la durata e il modo di rinnovazione.

« Il Comitato permanente amministra il consorzio nei modi determinati dallo statuto, e provvede in massima a tutti gli interessi ed atti dell'azienda consortile.

« Il Comitato permanente per la durata di tempo fissata dallo statuto elegge un presidente che rappresenta il consorzio a tutti gli effetti civili e amministrativi.

« Il Comitato permanente comunica il bilancio annuo approvato dall'assemblea, ai corpi morali del consorzio ed ai prefetti delle loro provincie.

« I Consigli comunali e provinciali stanziavano nei loro bilanci le somme rispettive. I prefetti invigilano all'esecuzione di quest'obbligo e in caso di difetto inscrivono le somme d'ufficio.

« Nessuna opposizione nè in via amministrativa nè in via giudiziaria può sospendere il pagamento delle rispettive quote. »

(È approvato.)

« Art. 10, che diviene il 9. I Consigli delle provincie che ottenessero concessioni di ferrovie devono formare un Comitato permanente di tre membri colle attribuzioni dell'articolo 9. »

(È approvato.)

« Art. 11, che diviene il 10. Il consorzio si intenderà continuativo per tutta la durata della concessione. »

(È approvato.)

Gli ultimi due articoli sono soppressi.

Passeremo alla votazione a scrutinio segreto su questo progetto di legge contemporaneamente ai bilanci.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Vi sarebbero ora i due progetti di legge, già stati votati dalla Camera, sull'ordinamento dell'esercito e sulla requisizione dei cavalli e veicoli, e che ritornano dall'altro ramo del Parlamento con lievi variazioni. In pochi momenti queste potrebbero essere lette dal presidente ed accettate dalla Camera, ove non ci siano opposizioni. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro per le finanze, d'accordo coll'onorevole ministro della guerra, propone che, innanzi di passare alla discussione e votazione della legge generale del bilancio, si mettano in discussione i due progetti di legge sull'ordinamento dell'esercito e sulla requisizione di cavalli e veicoli, progetti ritornati dall'altro ramo del Parlamento.

**CARINI.** Ho domandato la parola.

**PRESIDENTE.** Perdoni. Bisogna che dia la parola ad altri...

**CARINI.** Volevo proporre che si leggessero soltanto le variazioni...

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Se avessero avuto la bontà di prestare un po' d'attenzione, avrebbero sentito che io stesso ho fatto questa proposta.

**DEPRETIS.** Domando la parola sull'ordine della discussione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**DEPRETIS.** Allora io prego la Camera di tener fermo a quello che era già stabilito, giacchè un ritardo sarebbe a danno della sua dignità. È in discussione la legge del bilancio, si votino gli articoli e le cifre complessive per alzata e seduta. Poi si indichino le variazioni fatte nell'altro ramo del Parlamento alle leggi che abbiamo già votate e che ci ritornano. Se la cosa è intesa in questo senso, potremo finire in brevi istanti.

*Voci.* Ma sì! Sicuro.

**PRESIDENTE.** Permettano, io non posso punto accettare la proposta di mettere ai voti soltanto le variazioni fatte; è dover mio di porre in discussione e in votazione tutti gli articoli. Quando un progetto di legge è ripresentato, lo è nella sua integrità. Di più, la Camera non rammenta più quali siano state le sue prime deliberazioni, e debbono far oggetto di discussione e di deliberazione tutti gli articoli. Non transigo assolutamente su questo.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Per parte nostra accettiamo la proposta dell'onorevole Depretis che, cioè si comincino a discutere e votare gli articoli della legge del bilancio e che poi si continui cogli articoli delle due leggi militari testè indicate, i quali non possono richiedere molto tempo, trattandosi di argomenti già stati lungamente discussi.

**DEPRETIS.** Aderisco.

**PRESIDENTE.** L'importante è che la Camera deliberi di non passare alla votazione del bilancio senza aver prima votati per alzata e seduta i due progetti di legge militari. Allora tutti sono soddisfatti.

#### DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PEI BILANCI DELLA DEFINITIVA PREVISIONE DELL'ENTRATA E DELLA SPESA PEL 1873.

(V. Stampato n° 199-A)

**PRESIDENTE.** Pongo ora in discussione il progetto di legge per i bilanci di definitiva previsione dell'entrata e della spesa pel 1873.

Il presidente della Commissione del bilancio ha facoltà di parlare.

**MINGHETTI, relatore.** La Commissione del bilancio ha presa in esame l'ultima cifra che doveva stanziarsi, che è la cifra delle spese impreviste. Essa si è preoccupata di due leggi che stavano davanti alla Camera, ma che difficilmente potranno essere votate: l'una è quella che stanziava alcuni pagamenti già impegnati per la linea Asciano-Grosseto; l'altra è quella proposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici in adempimento appunto delle domande fatte dalla Commissione del bilancio che alcuni capitoli debbano essere votati per legge speciale.

Rispetto a quest'ultima non pare alla Commissione del bilancio che la questione del traforo del Moncenisio possa difficilmente discutersi prima che la liquidazione



zione sia compiuta. D'accordo col ministro delle finanze abbiamo dunque concertato di proporre alla Camera di portare la somma delle spese impreviste da 4 a 5 milioni.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Cinque e mezzo.

**MINGHETTI.** Parmi che abbiamo concordato insieme 5 milioni. Dimodochè alla cifra già stanziata e già rimessa all'onorevole presidente c'è aggiunto, supposto che la Camera lo accetti, il milione di più per le spese impreviste.

Per queste modificazioni la somma complessiva che deve mettersi all'articolo 2 diventa 1,552,060,918 73.

Ora dirò anche alcune parole dell'articolo 4, il quale dalla Commissione era stato soppresso.

Nell'articolo 4 il ministro chiedeva che gli fosse riconfermata la facoltà, datagli già col bilancio di prima previsione, di prendere 40 milioni in conto dei 300 milioni di lire approvati coll'articolo 1 dell'allegato A alla legge 19 aprile 1872.

Parve alla Commissione che questa somma essendogli già stata accordata col bilancio di prima previsione, tornasse opportuno e conveniente il sopprimere l'articolo; imperocchè ciò avrebbe evitato completamente una discussione di grave natura, mentre poi non aveva nessun risultato attuale pratico.

Senonchè l'onorevole ministro, ottemperando al prescritto della legge di contabilità e preoccupandosi, com'è dover suo, del bisogno di cassa fino al 31 dicembre 1873, si proponeva di presentare alla Camera una domanda suppletoria di altri 30 milioni, di modo che, non solo i 40 milioni già accordati, ma 70 milioni gli sarebbero stati concessi.

Prima però di presentare alla Camera questa domanda, egli volle farne oggetto di esame e di discussione nel seno della Commissione del bilancio.

Presentata la questione nel seno della Commissione del bilancio, questa non ha potuto a meno di commendare lo zelo dell'onorevole ministro e di riconoscere che egli adempiva ad uno stretto debito, considerando la questione del Tesoro, non parzialmente, ma nella sua interezza sino alla fine del 1873. Senonchè dall'esame particolareggiato, che fu istituito del fabbisogno di cassa, sentito anche l'avviso del direttore generale del Tesoro, si potè concludere che, qualora il ministro tenga fermo nel rigore d'incassare tutto ciò che deve riscuotere, è sperabile che questo bisogno non si verifichi, o, se si verifica, è probabilissimo, per non dire certo, che si verificherebbe posteriormente al 15 novembre.

Inoltre, quando si tratti di pochi giorni e di somme di mediocre importanza, non mancano gli spedienti del Tesoro per temporaneamente provvedere.

D'altra parte la Commissione del bilancio ha considerato che sollevare oggi una questione così grave come quella dell'aumento di carta, nel momento in cui la

carta patisce un disaggio tanto grave (dico disaggio della carta, e non dell'oro, come per errore tipografico è stato stampato nella relazione da me scritta), in tanto disaggio della carta, poteva avere due effetti, l'uno di suscitare una discussione vivissima nel seno del Parlamento stesso, l'altro, ancora più grave, di creare nel paese una specie di allarme e di esercitare un'influenza dannosa sul disaggio stesso.

L'onorevole ministro ha riconosciuto che queste osservazioni erano giuste e convenienti, e, dopo di avere di nuovo esaminato i suoi conti e consultata la sua amministrazione, concluse col rinunciare per ora a questa domanda, con espressa dichiarazione però che, se per arrivare alla fine dell'anno avrà bisogno di chiedere questa somma, egli ne farà formale proposta al riconvocarsi della Camera, per avere la somma al 15 novembre.

Egli si riserva, dico, di rinnovare allora questa domanda, la quale sarà considerata come oggi stesso introdotta, e ciò per adempiere al prescritto della legge di contabilità, che vuole che all'approvazione del bilancio definitivo sia provveduto all'esercizio del Tesoro per tutto quanto l'anno corrente.

Con queste considerazioni l'articolo 4 rimarrebbe soppresso, come la Commissione aveva proposto; solo era necessario, poichè nei pubblici fogli si è parlato di questa domanda confidenziale del ministro alla Commissione, che questa pubblicamente e in faccia alla Camera ne rendesse conto.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Io non ho che a confermare pienamente le dichiarazioni fatte dall'onorevole presidente della Commissione del bilancio. Resta inteso che, in caso di bisogno, alla riconvocazione del Parlamento, si potrà tornare sopra questo argomento, il quale d'altra parte vuole essere esaminato con maturità di consiglio, così io mi associo alla soppressione dell'articolo 4 come propose la Commissione del bilancio.

**PRESIDENTE.** Avverto la Camera che erano stati spesi tre capitoli nel bilancio della spesa.

Uno è il capitolo 29, *Spesa pel Senato del regno*, che è di lire 390,000; l'altro è il capitolo 30, *Spesa per la Camera dei deputati*; per cui, in seguito all'approvazione del bilancio interno della Camera, la cifra è stabilita in lire 864,423 48.

**BERTEA, segretario.** La Camera votò il suo bilancio interno in Comitato segreto, e la cifra da essa richiesta non può certo essere modificata; ma, in un sistema di pubblicità e di controllo delle spese, parmi non inopportuno che quando si propone l'iscrizione di una somma di qualche importanza, qual è quella di cui si tratta, d'asi ragione almeno dei principali componenti della relativa spesa.

Or dunque, in ordine al bilancio interno della Camera, io lascerò in disparte quella relativa ai capitoli

del personale, del materiale e della biblioteca e richiamo solo l'attenzione sulla gravità della spesa determinata dalla stampa.

Ma, anzitutto, giova ritenere, ed a questo riguardo interesse specialmente la Commissione del bilancio, che l'ufficio di contabilità della Camera non ha creduto di seguire rigorosamente il sistema prescritto dalla legge di contabilità, perchè si vede, per esempio, figurare nella somma da stanziarsi un residuo passivo del 1872 di lire 79,662 62.

Ora, seguendo la legge di contabilità, o si sarebbe dovuto richiedere tal somma su quella, parmi, di sette milioni, stanziata nel bilancio generale per maggiori spese, o domandare un credito suppletivo sul 1872. A semplificare le cose, l'ufficio di contabilità della Camera stimò migliore partito portare a suo credito un residuo attivo che si verificava in lire 16,000 circa, quindi, determinata la spesa pel 1873, unirvi la somma dei residui passivi del 1872 e tenuto eziandio conto di una insignificante entrata, precisare la somma definitiva da stanziarsi per quest'anno nell'indicata cifra di lire 864,423 48.

Ciò premesso, venendo alle gravissime spese di stampa, che assorbono esse sole circa tre settimi del bilancio, dirò che le medesime si riferiscono in parte alla stampa dei rendiconti, e per questa parte la spesa è proporzionale al numero ed alla durata delle sedute, ed in parte alle spese della stampa interna la quale o riguarda i progetti di legge e le relazioni ad esse attinenti o concerne relazioni a tali progetti di legge estranee. Queste sono poi di due specie, cioè: o prescritte al potere esecutivo da precedenti disposizioni legislative, e la Presidenza della Camera ritiene che la spesa per le medesime sia regolarmente da iscriversi nel bilancio interno della Camera; o sono relazioni che i ministri con lodevole zelo volontariamente presentano alla Camera per dare tutti gli schiarimenti sull'amministrazione; ed in tal caso la spesa non dovrebbe figurare in quel bilancio, mentre vi è assolutamente estranea.

Io non farò un'analisi della spesa determinata dalla stampa delle relazioni in genere; dirò di volo che una sola pesò sul bilancio della Camera per 46,000 lire, senza calcolare la parte che toccò al Ministero. Ora dunque, egli è indispensabile che la Commissione del bilancio faccia conoscere all'ufficio di contabilità della Camera i suoi intendimenti, prima sul punto se i residui passivi debbano essere chiesti con un distinto progetto di legge da presentarsi ogni anno alla Camera; e poi se le spese che vengono a ricadere sul bilancio della Camera e che spetterebbero a ciascun Ministero, debbano riferirsi alla speciale loro contabilità.

Questo ho voluto dire perchè non potesse per avventura ingenerarsi l'idea che la Camera faccia un enorme sciupo di stampa per uso semplicemente interno della Camera.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Vorrei solo osservare, ri-

spetto a ciò che ha detto testè l'onorevole Berteà, che per mia parte, come ministro delle finanze, devo sempre cercare che si facciano le minori spese possibili. Ora aggiungerò come avvengono queste cose.

I ministri desiderano di dar conto dell'andamento della loro amministrazione, tanto più che il Parlamento ad ogni occasione domanda conti e relazioni.

Ora, nel compilare questi elementi, si fanno spesso dei grandi quadri con tante colonne che in gran parte rimangono vuote, e così si incontrano spese incredibili. In qualche momento d'ozio mi sono personalmente occupato di queste cose nella stampa dei conti consuntivi per vedere quali riduzioni si possono fare in proposito. Ho perfino voluto vedere se stavano meglio le indicazioni in principio od a piè di pagina, e credo aver ridotto d'un diciottesimo la spesa che si faceva per stampare grossi volumi con grandi quadri.

È però difficile che i ministri possano personalmente vegliare a questo, tanto più che quando i documenti sono presentati alla Camera pare che il ministro non se ne debba più ingerire e se ne ingerisce tanto meno che non devè pensare alla spesa.

Quindi possono avvenire gli inconvenienti cui accennava l'onorevole Berteà e che si risolvono puramente e semplicemente in un beneficio dello stampatore. E perciò non posso che associarmi al desiderio manifestato dall'onorevole Berteà onde il presidente si concerta col Ministero per veder modo di ridurre questa cospicua spesa.

**BERTEA.** Certo, l'ufficio di Presidenza cercherà sempre di togliere di mezzo le cause che tanto aggravano l'indicata spesa; ma ve n'ha qualcheduna che riesce assai malagevole di rimuovere: per esempio, talvolta per aderire ai voti del Parlamento, si presentano con premura le relazioni; esse vengono tosto composte a stampa, poi se ne mandano a correggere le bozze, poi bisogna scomporle, perchè è sopravvenuta un'idea nuova, è subentrato un altro concetto, e quindi occorrono due, ed anche tre composizioni e scomposizioni; il che, se nei casi ordinari non è un grande inconveniente, talvolta determina una sensibile spesa, specialmente quando si tratta di stampati a colonne di numeri, come quello della relazione sulle strade comunali obbligatorie, dove, spostata una cifra, bisogna spostare il totale di tutte le colonne, e allora certamente la spesa si fa grave in ragione degli errori non di concetto, ma piuttosto materiali che siansi verificati dopo la prima composizione.

Quindi importa che, quando si presentano progetti o relazioni, siano già in quel grado di precisione che si può ottenere maggiore.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Berteà, che a nome della Presidenza ha dato alla Camera ed al paese questi schiarimenti.

Era dunque rimasto in sospenso il capitolo 184 appunto per le spese impreviste per le quali era pro-

posta la cifra di 4 milioni; ora quale è lo stanziamento che propone la Commissione?

DI BROLO, *relatore*. Sono 5 milioni.

PRESIDENTE. Dunque comunico alla Camera lo stanziamento complessivo.

Ritiene la Camera che diversi capitoli essendo rimasti in sospenso, essi sono poi stati accettati dopo l'approvazione delle maggiori spese.

Era rimasta pure in sospenso la somma complessiva cui ascendono i diversi dicasteri; perciò bisogna che ne dia lettura.

Il Ministero delle finanze ascende nel suo complesso a lire 995,869,557 07.

Il Ministero di grazia, giustizia e culti ha lo stanziamento complessivo di lire 31,413,992.

Il Ministero per gli affari esteri lire 5,902,384 13.

Il Ministero per la pubblica istruzione l. 21,622,625 25.

Il Ministero dell'interno lire 56,504,434 73.

Il Ministero dei lavori pubblici lire 182,304,002 93.

Il Ministero per la guerra lire 202,839,851.

Il Ministero per l'agricoltura, industria e commercio lire 12,641,200 62.

Il Ministero della marina è già stato approvato in lire 42,962,841.

Perciò lo stanziamento complessivo della spesa ascende a lire 1,552,060,918 73.

Ora darò lettura degli articoli del progetto di legge:

« Art. 1. Il Governo del Re riscuoterà le entrate ordinarie e straordinarie dello Stato, previste definitivamente per l'anno 1873, giusta la tabella A, annessa alla presente legge, e provvederà allo smaltimento dei generi di privativa in conformità alle tariffe in vigore. »

(È approvato.)

« Art. 2. La spesa del regno per l'anno 1873 è definitivamente approvata nella somma di lire mille cinquecento cinquantadue milioni sessanta mila novecento diciotto e centesimi settantatré (lire 552,060,918 73), ripartitamente fra i diversi Ministeri e distintamente per capitoli, secondo la tabella B annessa alla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 3. Sono approvate le maggiori spese portate in aggiunta ai residui 1872 e retro, come alla tabella C, le cui somme sono già incluse nella cifra stabilita all'articolo 2. »

Quest'articolo fu già approvato come conclusione della relazione intorno alle maggiori spese. Perciò è inutile che lo riponga ai voti.

« Art. 4. È soppresso.

« Art. 5, che diventa 4. All'elenco A, delle spese obbligatorie e d'ordine approvato con legge 22 dicembre 1872, n° 1161 (2ª serie) sul bilancio di prima previsione 1873 è aggiunta, pel Ministero delle finanze, la

seguinte spesa « Capitolo 1, *Rendita consolidata 5 per cento.* »

(È approvato.)

VOTAZIONE DEI PROGETTI DI LEGGE SULL'ORDINAMENTO DELL'ESERCITO E SULLA REQUISIZIONE DI QUADRUPEDI E VEICOLI.

(V. Stampato n° 53-E)

PRESIDENTE. Ora si passa alla discussione delle leggi militari per addivenire poi alla votazione a scrutinio segreto sui diversi progetti di legge.

Cominciamo dal progetto intorno all'ordinamento dell'esercito.

Se nessuno chiede la parola sulla discussione generale, passeremo alla discussione degli articoli.

(Sono letti ed approvati 77 articoli secondo la proposta della Giunta.)

« Art. 78. Gli ufficiali della milizia sono nominati per regio decreto fra gli ufficiali di complemento o di riserva di cui al precedente capo VI, nel numero comportato dai quadri organici dei corpi di milizia: un terzo però dei posti, sino al grado di capitano inclusivamente, è devoluto arma per arma, a promozione per anzianità, agli ufficiali della milizia.

« Gli ufficiali superiori dovranno preferibilmente essere scelti fra gli ufficiali dell'esercito permanente. »

CORTE, *relatore*. Nell'articolo 78, quale si modificò dal Senato, si trova cambiato un punto, ed è che agli ufficiali della milizia provinciale, che hanno tutti i gradi, compete il diritto al terzo nell'avanzamento per anzianità. Secondo la modificazione del Senato questo avanzamento non lo conseguirebbero più fino al grado di capitano inclusivamente, locchè potrebbe dar luogo a tale interpretazione da escludere i capitani della milizia provinciale dalla promozione al grado di maggiore.

Ora, credo io, e con me di accordo crede la Giunta, che questa disposizione potrebbe per avventura offendere la milizia, inquantochè gli ufficiali, sapendo che giunti al grado di capitano quasi non avrebbero più promozione alcuna, si sentirebbero scontenti per causa del loro pregiudicato avvenire, e della loro posizione deteriorata e del loro amor proprio meno soddisfatto.

Io desidererei perciò che l'onorevole ministro della guerra volesse spiegare esattamente il concetto con cui va interpretata questa modificazione del Senato.

RICOTTI, *ministro per la guerra*. Se non si facesse questa modificazione, ne avverrebbe che nella milizia l'avanzamento a qualsiasi grado (pel terzo consentito) sarebbe invariabilmente devoluto per diritto d'anzianità agli ufficiali di milizia del grado inferiore, mentre nell'esercito permanente il diritto d'avanzamento ad

anzianità è limitato sino al grado di maggiore inclusivamente, e poi cessa interamente per dare intiero campo all'avanzamento a scelta.

L'attuale progetto di legge limiterebbe, per gli uffiziali di milizia, il diritto d'avanzamento ad anzianità sino al grado di capitano soltanto: non esclude però che capitani di milizia possano essere nominati maggiori di milizia a scelta; ed anzi, nel regolamento per l'applicazione di questa disposizione di legge, è mia intenzione di stabilire che una parte dei posti disponibili da maggiori di milizia sia devoluta ai capitani di milizia, entro certe condizioni di anzianità e di idoneità.

**CORTE, relatore.** Ringrazio, in nome della Giunta, l'onorevole ministro della guerra della spiegazione data, e dopo questa spiegazione, la Commissione acconsente volentieri alla modificazione di questo articolo.

*(Si approvano tutti gli altri articoli.)*

**PRESIDENTE.** Ora viene in discussione il disegno di legge per requisizione di cavalli e veicoli pel servizio dell'esercito.

Se nessuno prende a parlare nella discussione generale, si passa agli articoli.

*(Gli articoli sono pure tutti approvati secondo le modificazioni introdotte dal Senato.)*

#### INCIDENTE SULL'ORDINE DEL GIORNO.

**PRESIDENTE.** Ora, prima di passare alla votazione a scrutinio segreto sui diversi progetti di legge stati discussi, la Camera deve stabilire il suo ordine del giorno.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** La mia proposta sull'ordine del giorno da stabilirsi, dopo la votazione dei progetti di legge che abbiamo discussi, è la seguente:

1° Progetto di legge sul macinato, che la Camera ha già deliberato che fosse messo pel primo all'ordine del giorno;

2° Progetto di legge sulla leva;

3° Convenzione relativa ai canali *Cavour*. Basterà dire che si tratta di una convenzione fatta ormai da un anno, e che riguarda un gran mercato, ove le questioni di credito sono tenute nel massimo conto, perchè la Camera comprenda la necessità di non indugiare ulteriormente a prendere un partito;

4° Convenzione colla Camera di commercio di Roma relativa alla costruzione della Borsa nel palazzo di piazza di Pietra. Questa è la prima convenzione che ho avuto il piacere di fare con uno dei corpi costituiti di Roma, e credo che la Camera l'accetterà volentieri;

5° Appalto per l'esercizio della zecca. Al fine dell'anno termina il contratto attuale; di qui l'urgenza di autorizzare l'incanto che si chiede;

6° Permuta di beni con comuni;

7° Convenzione relativa alle miniere dell'Elba. È necessario un provvedimento, onde non lasciar cristallizzata siffatta questione.

Tali sono le proposte che io faccio, e spero di non trovare, in massima, opposizione nella Camera.

Per quanto riguarda il primo progetto, cioè quello del macinato, avverto che vi ha una deliberazione stata presa dopo lunga discussione, e sotto questo punto di vista spero di non incontrare opposizione nemmeno per quel progetto.

**GIANI.** Questa mattina ho cercato di parlare coll'onorevole ministro per ricordargli che nell'ordine del giorno è scritto per secondo il progetto di legge relativo alle opere che si devono fare alla Spezia, ma non essendomi riuscito di parlargli particolarmente, perciò ne parlo ora in pubblico.

Io credo sia necessario che questo progetto di legge che ~~sia~~ mantenuto al suo posto nell'ordine del giorno, perchè i lavori che si fanno alla Spezia, se non passa questa legge, vengono ad essere sospesi, trattandosi di fabbricati ai quali bisogna fare il tetto, altrimenti andrà a male anche quello che si è fatto.

Spero pertanto che la Camera non vorrà spostare anche questo progetto di legge dall'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** La facoltà di parlare spetta all'onorevole Depretis.

**DEPRETIS.** Io dovrei oppormi all'ordine del giorno quale fu proposto dall'onorevole ministro delle finanze, ma dovrei allora impegnare una discussione, e far perdere del tempo alla Camera: parmi quindi che il miglior partito sia quello di passare ora allo squittinio segreto, perchè delle discussioni sull'ordine del giorno ne abbiamo già fatte troppe (È vero! è vero! *a sinistra*); lasciamo l'ordine del giorno quale è, vedremo domani che sia a fare. *(Sì! sì!)*

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Dunque il progetto relativo al macinato resta il primo all'ordine del giorno *(Sì! sì!)*, ed è quello che io proponeva.

Quanto ai lavori della Spezia, ai lavori di difesa dello Stato, a quelli dell'arsenale di Taranto, siccome si tratta di questioni che impegnano delle forti spese, così la Camera comprende come le stesse si rannodino ai provvedimenti finanziari.

Dopo dovrebbe venire il progetto di legge sulla leva; giacchè, essendomi stati fatti da tanti dei reclami, non dirò irosi, ma con un poco di vivacità, per la discussione di questo progetto, a me pareva naturale di chiedere che fosse messo subito all'ordine del giorno.

*Voci a sinistra.* Vedremo domani.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Dopo io indicava altri quattro o cinque progetti di legge, che credo non saranno per incontrare opposizione, trattandosi in parte di provvedimenti che riguardano grandemente il credito pubblico, come è quello dei canali *Cavour*, e in parte

di convenzioni stipulate con municipi, provincie, Camere di commercio, insomma corpi morali a cui la Camera vorrà certo dimostrare la propria deferenza, occupandosi di progetti che grandemente li interessano.

**LAZZARO.** Io ritengo che l'onorevole ministro delle finanze non può dimenticare che egli stesso pure aveva pregato l'onorevole Gabelli di non insistere sulla sua proposta, e ch'è poi egli medesimo è venuto stamane a dire tutto l'opposto.

Questo basterebbe a dimostrargli come sia inutile l'impegnare ora una discussione, perchè, quand'anche la Camera decidesse di seguire l'ordine del giorno proposto dallo stesso onorevole ministro delle finanze, ciò non toglierebbe che egli, domani mattina, pigliando occasione da qualche circostanza, venisse a proporre una cosa assolutamente diversa.

Io quindi proporrei di lasciare le cose nel loro stato attuale, e domani, dopo che sarà finita la discussione sul macinato, che non è discussione da passare tanto liscia, la Camera deciderà a suo talento. Ad ogni modo cominciamo ora per votare.

**GIANI.** Io non volevo dire altro, salvo che il disegno dei lavori della Spezia non implica una gran somma, implica la somma di un milione all'anno, e quindi non è progetto che possa implicare la questione dei provvedimenti finanziari. Ma osservo che, se non si vota questo progetto, vengono ad essere sospesi dei lavori in corso, la qual sospensione arrecherebbe dei danni rilevanti.

Io quindi prego il signor presidente di mettere ai voti la mia proposta perchè sia conservato all'ordine del giorno ed al suo posto, questo progetto.

**FINZI.** È sempre stato costume della Camera di pre-stabilire il proprio ordine del giorno per la discussione che deve aver luogo nel giorno successivo.

Qualche perturbazione può essere avvenuta a quest'ordine del giorno, ma la norma è sempre stata quella, ed il voler ritornare precisamente su quanto si è fatto oggi in maniera eccezionale equivarrebbe a voler discutere ancora se c'era l'opportunità di quell'eccezione, ma non si avrà mai in mente di fare di un'eccezione una norma, una regola generale.

Il ministro delle finanze ha fatto la sua proposta dei disegni di legge che debbono venire domani in discussione pei primi; io ignoro se vi possono essere opposizioni a fare circa la preferenza da lui richiesta, ma non veggo come si vorrebbe omettere di prefiggere il lavoro ed il compito da farsi a domani.

Vi può essere una ragione buona, potete dire: non desidero che sia discussa quella legge che è all'ordine del giorno, perchè desidero che un'altra vi venga sostituita. Ciò lo concedo; ma il lasciare precisamente in dubbio qual è la discussione che avrà luogo nella tornata di domani, mi sembrerebbe un fatto assolutamente nuovo. Noi quest'ordine del giorno l'abbiamo

sempre prestabilito; ora, se non vi è un'opposizione vera, diretta contro la proposta del ministro, io crederci che la sua proposta dovesse essere accettata puramente e semplicemente. Ma vi ha l'onorevole Giani il quale ha fatto una proposta che, per quanto sia commendevole intrinsecamente... (*Rumori a sinistra*)

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio.

**FINZI...** non può essere accettata, perchè è già sottinteso che tutti i progetti di legge i quali importano spese, debbono essere subordinati a quel fatto che si attende dalla discussione dei provvedimenti finanziari. Il volervisi ribellare oggi, è un riprodurre tutto quello che è stato detto e che è stato lasciato sconclusionato, se mi è permessa la parola, nei giorni precedenti.

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

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**DEPRETIS.** Io domando che si mantenga l'ordine del giorno com'è; che si cominci a votare, perchè all'ordine del giorno evvi in primo luogo la votazione dei progetti di legge la cui discussione è finita. Poi non domando variazione nell'ordine del giorno: si mantenga pure per la prima la legge nuova proposta dalla Commissione d'inchiesta relativamente al macinato.

Dunque fin lì siamo d'accordo. Poi verrà...

*Voci.* La leva!

**DEPRETIS.** Va bene. Ma il signor ministro ha lasciato indietro i lavori della Spezia, ad esempio; ora io dovrei dimostrare che finita la discussione del macinato, se la Camera si determina ad esaurire l'ordine del giorno, non si dovrebbe dimenticare questi lavori. Dunque non facciamo la discussione adesso, la faremo domani, ch'è avremo tempo.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Perderemo altri tre giorni come abbiamo già fatto.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro delle finanze insiste nella sua proposta?

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Permettete. Io naturalmente ammetto tutte le divergenze, tutte le discussioni, tutte le deliberazioni, ma mi sembra che una delle attribuzioni del Governo sia quella d'indicare come, a suo giudizio, debbano farsi le votazioni dei progetti di legge.

Io qui sono d'accordo fino al numero 3...

**PRESIDENTE.** No, perchè l'onorevole Depretis vuole la legge pei lavori della Spezia.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Scusi, fino al numero 3 siamo d'accordo. Dopo il numero 3 io chiedeva che venisse la legge per la leva e subito dopo gli altri progetti da me indicati.

Del resto la Camera delibererà. Se la mia proposta non è accettata, resta l'ordine del giorno com'è.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro delle finanze propone che domani, dopo il macinato, si ponga all'ordine del giorno il progetto di legge sulla leva; poi

l'altro relativo ai canali *Cavour*; quarto, il contratto colla Camera di commercio di Roma; quinto, appalto per l'esercizio della zecca; sesto, la cessione a diversi comuni di beni demaniali; settimo, la convenzione per l'esercizio delle miniere di Terranera e Calamita nell'isola d'Elba.

Tale è la proposta dell'onorevole ministro delle finanze.

La pongo ai voti.

(Dopo prova e controprova, la proposta è ammessa.)

Perciò l'ordine del giorno rimane stabilito come ho dato lettura.

**VOTAZIONE SOPRA DIECI PROGETTI DI LEGGE.**

**PRESIDENTE.** Ora si passerà alla votazione a scrutinio segreto dei diversi progetti di legge stati approvati per alzata e seduta.

*(Si fa l'appello nominale — Movimenti generali.)*

Comunico alla Camera il risultato delle votazioni sui progetti di legge:

Congiunzione della ferrovia aretina colla senese:

Presenti e votanti . . . . .	176
Maggioranza . . . . .	89
Voti favorevoli . . . . .	151
Voti contrari . . . . .	25

(La Camera approva.)

Assegnamento per la costruzione delle strade nazionali della Sardegna:

Presenti e votanti . . . . .	176
Maggioranza . . . . .	89
Voti favorevoli . . . . .	151
Voti contrari . . . . .	25

(La Camera approva.)

Spese suppletive pel concorso dell'Italia all'esposizione di Vienna:

Presenti e votanti . . . . .	176
Maggioranza . . . . .	89
Voti favorevoli . . . . .	143
Voti contrari . . . . .	33

(La Camera approva.)

Spesa pel compimento dei lavori del bacino di carenaggio di messina:

Presenti e votanti . . . . .	176
Maggioranza . . . . .	89
Voti favorevoli . . . . .	149
Voti contrari . . . . .	27

(La Camera approva.)

Spesa pel compimento della rete telegrafica del regno:

Presenti e votanti . . . . .	176
Maggioranza . . . . .	89
Voti favorevoli . . . . .	156
Voti contrari . . . . .	20

(La Camera approva.)

Spesa pel compimento del prosciugamento del lago di Agnano:

Presenti e votanti . . . . .	176
Maggioranza . . . . .	89
Voti favorevoli . . . . .	141
Voti contrari . . . . .	35

(La Camera approva.)

Concessione di strade ferrate secondarie:

Presenti e votanti . . . . .	176
Maggioranza . . . . .	89
Voti favorevoli . . . . .	144
Voti contrari . . . . .	32

(La Camera approva.)

Bilancio definitivo dell'entrata e della spesa:

Presenti e votanti . . . . .	176
Maggioranza . . . . .	89
Voti favorevoli . . . . .	153
Voti contrari . . . . .	23

(La Camera approva.)

Requisizione di quadrupedi e veicoli pel servizio dell'esercito:

Presenti e votanti . . . . .	176
Maggioranza . . . . .	89
Voti favorevoli . . . . .	154
Voti contrari . . . . .	22

(La Camera approva.)

Ordinamento dell'esercito:

Presenti e votanti . . . . .	176
Maggioranza . . . . .	89
Voti favorevoli . . . . .	149
Voti contrari . . . . .	27

(La Camera approva.)

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Prima che la seduta si chiuda, debbo dichiarare che, come ho detto in principio della tornata, venerdì sarà distribuita la relazione sui provvedimenti finanziari, per cui mi riservo a proporre che per lunedì sia fissata la discussione dei medesimi.

**DEPRETIS.** Siccome l'onorevole ministro si riserva di domandarlo, così io mi riservo di dire le ragioni per cui mi vi oppongo.

**PRESIDENTE.** Se i presenti fossero d'accordo, si potrebbe fissare fin d'ora.

**DEPRETIS.** Noi non siamo in numero per deliberare; per cui il ministro non può fare proposte che possano adesso mettersi ai voti. La farà domani, se intende di farla.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** La farò domani perchè adesso la Camera non sarebbe in caso di deliberare.

**PRESIDENTE.** Allora domani al tocco seduta pubblica.

La seduta è levata alle 7 20.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

Discussione dei progetti di legge:

- 1° Nuove proposte della Commissione d'inchiesta sulla tassa del macinato;
- 2° Leva militare sui nati nel 1853.
- 3° Riscatto della concessione dei canali *Cavour*;
- 4° Convenzione colla Camera di commercio di Roma per la costruzione di un edificio ad uso di dogana;
- 5° Autorizzazione agl'istituti bancari di emissione di assumere l'appalto dell'esercizio della zecca di Milano;
- 6° Approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali;
- 7° Convenzione per l'escavazione e l'esercizio delle miniere di Terranera e Calamita nell'isola d'Elba;

8° Spesa pel compimento dei lavori dell'arsenale di Spezia;

- 9° Lavori di difesa dello Stato;
10. Reclutamento dell'esercito;
11. Arsenale di Taranto;
12. Estensione ai comuni dell'Umbria delle facoltà di pagare ratealmente il loro debito arretrato della tassa dei 350,000 scudi;
13. Costruzione di nuovi fari e fanali sulle coste del regno;
14. Conversione in rendita 5 per cento consolidata dei debiti pubblici redimibili;
15. Affitto trentennale di locali demaniali ad uso di esposizione permanente di belle arti in Roma;
16. Tumulazione delle ceneri di Carlo Botta nel tempio di Santa Croce in Firenze;
17. Discussione intorno alla domanda d'autorizzazione a procedere contro il deputato Di Cesarò;
18. Discussione del regolamento della Camera.