

## CXXXI.

## TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CRISPI.

SOMMARIO. *Petizioni dichiarate d'urgenza. = Congedo. = Annunzio di interrogazioni rivolte al ministro per i lavori pubblici: dal deputato Indelicato, relativamente alla costruzione della ferroria da Palermo a Caltanissetta; dal deputato Luigi Cucchi sull'applicazione nella provincia di Bergamo della legge concernente le strade comunali obbligatorie; dal deputato Podestà circa il rannodamento della ferrovia del Gottardo colla rete italiana lungo la riva sinistra del lago Maggiore; dal deputato Boselli intorno alle tariffe differenziali vigenti in Francia e in alcune parti della Svizzera per le merci spedite dall'Italia; dal deputato Speciale riguardo ad un richiamo della Camera di commercio di Catania circa le convenzioni pei servizi marittimi — Queste interrogazioni sono rinviata alla discussione del bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici. = Istanza del deputato Lazzaro per la discussione dello schema relativo alla tassa del macinato, e dichiarazione del presidente. = Discussione generale del disegno di legge per una nuova convenzione colla società delle ferrovie sarde — Voti motivati proposti dalla Commissione — Obbiezioni del deputato Pirisi-Siotto al tracciamento di una linea — Dichiarazioni dei deputati Parpaglia, Salaris e Garau — Considerazioni del deputato Spaventa intorno alla convenzione; e risposta ad esso e al deputato Pirisi-Siotto del ministro per i lavori pubblici — Insistenze del deputato Spaventa. = Il deputato Farini dà lettura dell'indirizzo a S. M. il Re, deliberato ieri dalla Camera, che è approvato, e la Camera determina di recarsi essa stessa a presentarlo. = Spiegazioni date dal deputato Minghetti intorno alle ferrovie sarde, e osservazioni del ministro per i lavori pubblici — Domanda della chiusura della discussione generale, contraddetta dal deputato Parpaglia, e non ammessa dalla Camera — Il deputato Parpaglia, il relatore Vollaro e il ministro rispondono alle obbiezioni sollevate — La discussione generale è chiusa. = Annunzio dato dal ministro per l'interno della distruzione della banda del brigante Leone in Sicilia. = I voti motivati proposti dalla Commissione sono approvati, dopo riserve del ministro per i lavori pubblici riguardo al secondo di essi — Approvazione dei due articoli dello schema, e approvazione di questo a scrutinio segreto. = Discussione del disegno di legge per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Milano ad Erba, il cui articolo unico è approvato in seguito ad osservazioni del deputato Viarana, alle quali rispondono il ministro per i lavori pubblici e il relatore Morpurgo. = Approvazione del disegno di legge per lo svincolo dalla servitù militare di una zona della fortezza di Verona, denominata il Basso Aquar. = Approvazione a scrutinio segreto di questi due schemi di legge. = Il deputato Salaris presenta la relazione della Commissione d'inchiesta sopra l'elezione del collegio di Albano. = Istanza del deputato Cancellieri per la discussione dello schema diretto ad aggregare la provincia di Siracusa al distretto della Corte d'appello di Catania.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Il segretario Quartieri dà comunicazione del sunto delle seguenti petizioni:

1536. Piccone Camillo, presidente della società

di mutuo soccorso e d'istruzione degli operai della città di San Remo, presenta una petizione firmata da 470 cittadini, colla quale si fa istanza che la sede del capoluogo di quella provincia venga trasferita in San Remo.

1537. La deputazione provinciale di Cosenza fa

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

istanza perchè nel discutersi il disegno di legge relativo alla chiesa di rito greco esistente in Napoli, venga pure accordato agli Italo-Greci delle Calabrie un sussidio per l'istruzione pubblica sulle rendite del già monastero di San Basilio in Roma.

1538. Luigi ed Enrico Rago, del comune di Casano al Jonio, rappresentano che nell'anno 1863, per non avere ottemperato alle richieste di una banda di briganti, si ebbero da questa gravissimi danni, e chiedono sia loro concesso un qualche risarcimento.

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

**MELCHIORRE.** Chiedo l'urgenza per la petizione segnata col n° 1364, presentata il 29 gennaio 1877 dal signor Martino Aristodemo, il quale chiede di essere ammesso alla giubilazione.

(L'urgenza è ammessa.)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Del Giudice ha pure facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**DEL GIUDICE.** Chieggo che vengano dichiarate di urgenza le petizioni segnate coi numeri 1537 e 1538.

(L'urgenza è ammessa.)

L'onorevole Cannella domanda un congedo di 20 giorni, per affari domestici.

(È accordato.)

#### LETTURA DI CINQUE DOMANDE D'INTERROGAZIONI.

**PRESIDENTE.** Furono trasmesse al banco della Presidenza le seguenti domande d'interrogazioni.

Ne do lettura.

La prima è dell'onorevole Indelicato, ed è così concepita :

« Il sottoscritto desidera d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sullo stato delle cose per la ferrovia da Palermo a Caltanissetta per Vallelunga. »

La seconda presentata dall'onorevole Luigi Cucchi, è nei seguenti termini :

« Il sottoscritto chiede interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici circa l'applicazione della legge 30 agosto 1868 sulle strade comunali obbligatorie in parecchi comuni della parte montuosa della provincia di Bergamo. »

La terza, dell'onorevole Podestà, suona così :

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle intenzioni del Governo circa il raccordo della grande ferrovia del Gottardo colla rete ferroviaria italiana lungo la riva sinistra del lago Maggiore in senso del trattato di Berna, e della legge 7 luglio 1871 che ne autorizza l'esecuzione. »

La quarta, dell'onorevole Boselli, è così formulata :

Il sottoscritto chiede d'interrogare il signor ministro dei lavori pubblici intorno alle tariffe differenziali vigenti in Francia ed in qualche parte della Svizzera a danno delle merci che vengono spedite dall'Italia sui mercati svizzeri, passando per la galleria del Cenisio. »

L'ultima, dell'onorevole Speciale, è così redatta :

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici su di un reclamo della Camera di commercio ed arti di Catania avverso il progetto di legge per la concessione dei servizi postali e commerciali marittimi. »

Quando crede il signor ministro poter rispondere a queste interrogazioni?

**ZANARDELLI, ministro per i lavori pubblici.** Alla discussione del bilancio, che deve essere prossima.

**PRESIDENTE.** Dunque, se la Camera non dissente, queste interrogazioni e le altre che furono precedentemente annunziate, saranno svolte nell'occasione del bilancio dei lavori pubblici.

**LAZZARO.** Domando la parola sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**LAZZARO.** Io veggio all'ordine del giorno nove progetti di legge, ultimo dei quali è la riforma dell'imposta sulla ricchezza mobile, e non ci vedo iscritto il progetto intorno alla tassa di macinazione. Eppure la relazione su questo progetto di legge è stata presentata alla Camera da parecchi giorni, e, se non erro, contemporaneamente a quella sullo schema di modificazioni all'imposta sopra la ricchezza mobile.

A me parrebbe che la Camera non dovesse separarsi senza votare anche questa riforma, imperocchè essa, insieme a quella della tassa sui redditi della ricchezza mobile, possono riuscire di sollievo ai contribuenti.

Quindi io pregherei l'onorevole nostro presidente di avere la cortesia di sollecitare la stampa di quella relazione, affinchè possa mettersi all'ordine del giorno, imperocchè la Camera credo non voglia separarsi senza discutere questa legge, poichè su di essa cadrebbe la responsabilità di non averla votata, ed è bene che ciascuno abbia la propria responsabilità.

Quindi rinnovo la mia preghiera all'egregio nostro presidente, perchè solleciti la stampa di detta relazione, onde la Camera possa votarla e fare qualche cosa di utile ai contribuenti prima di separarsi.

**PRESIDENTE.** La Presidenza non ha bisogno di sol-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

lecitazioni per fare ciò che non è altro che il suo dovere.

Appena l'onorevole Antonibon ha presentata la relazione sul disegno di legge da lei accennato, fu mandata alla stampa, ed ora il relatore ritiene le bozze per correggerle. Quindi si assicuri l'onorevole Lazzaro, che, tosto si potrà avere stampata questa relazione, essa verrà distribuita e messa all'ordine del giorno. E non solo questo progetto di legge, ma tutti quelli intorno ai quali i relatori lavorano, saranno discussi prima che la Camera si proroghi.

Spero poi che gli onorevoli deputati saranno abbastanza diligenti e di buona volontà per non lasciare Roma prima di adempire al loro dovere. Quanto alla Presidenza, essa farà, come sempre, il compito suo. (*Bene!*)

#### DISCUSSIONE DELLA NUOVA CONVENZIONE COLLA SOCIETÀ DELLE FERROVIE SARDE.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per la nuova convenzione colla società delle ferrovie sarde.

Se ne darà lettura.

(*Il segretario Quartieri dà lettura del progetto legge.*)

La Commissione ha proposto anche due ordini del giorno, l'uno che si trova stampato, ed un altro che ha mandato manoscritto al banco della Presidenza.

L'ordine del giorno stampato è il seguente :

« La Camera confida che il Governo provvederà affinché la stazione definitiva di Ozieri sia costrutta il meno possibile lungi dalla città, e passa all'ordine del giorno. »

Il manoscritto è di questo tenore :

« La Camera confida che, a compimento delle ferrovie sarde di cui nel presente progetto di legge, e quando le condizioni finanziarie lo permettano, il Governo provvederà affinché sia costrutta una diramazione che rannodi alla rete principale l'altipiano del Tirso nel Goceano e la città di Nuoro. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pirisi-Siotta.

**PIRISI-SIOTTO.** Parrà strano che un deputato sardo sorga a combattere un disegno di legge che concede la costruzione di strade ferrate nella Sardegna, di quelle strade per le quali la popolazione sarda, da 15 anni, si agita e si affanna.

Parrà ancora più strano che a combattere quel disegno di legge sorga il deputato di Nuoro, nativo e abitatore di quelle montagne, il successore del-

l'illustre e compianto Giorgio Asproni, il quale, per la sua affettuosa insistenza nel chiedere strade ed altre opere e istituzioni pubbliche per la sua terra natale, era detto *querulo e incontentabile*.

Parrà infine stranissimo che io, nuovo al Parlamento ed alle evoluzioni della tattica parlamentare, osi provocare una discussione che può riuscire ardente, ponendomi in disaccordo forse coi miei onorevoli colleghi della Sardegna, di certo cogli onorevoli ministri che proposero il disegno di legge.

Ebbene, o signori, parrà, forse si farà parere, e forse sarà anche strana la mia condotta sopra questo argomento; ma io sorgo, e mi compiaccio di sorgere contro la legge delle ferrovie sarde, perchè ciò facendo credo di prestare all'isola il più segnalato servizio, di darle la prova più splendida della mia devozione, di avere per lei il sentimento più profondo e più schietto della mia carità filiale. (*Bene!*)

Qualunque possano essere le conseguenze dei miei sforzi, e il valore della mia opinione, la mia coscienza è tranquilla, e mi basta; e, la mia parola, che è figlia di profonda convinzione, sarà franca e schietta, senza timori e senza pretese. (*Bravo!*)

Prima però di procedere oltre è d'uopo che mi spieghi nettamente, affinchè c'intendiamo senza equivoci, e la Camera si persuada che opponendomi alla convenzione sulle ferrovie, io non intendo far torto ad alcuna parte dell'isola, nè sollevare misere questioni di campanile: desidero che su questo punto non rimanga alcun dubbio.

Io considero la Sardegna in complesso, nella sua interezza come una parte di terra italiana, avente bisogni di vario genere, attitudine a conseguirne e diritto a chiederne alla nostra cooperazione il soddisfacimento. Dimentico le sue diverse regioni, e persino che in quella terra io ebbi i natali, che vi ho i beni, e le affezioni più dolci e più vive. Io combatto la convenzione per la linea che adotta; ma mi affretto a dichiarare che l'altra che propugno, dal mio campanile scorre a 35 chilometri di distanza, e appena nell'ultimo lembo tocca il territorio del mio collegio, ossia del circondario di Nuoro.

Già la Camera comprende la portata della mia opposizione al progetto di legge. Nel 1863 io avrei combattuto la legge che concesse alla Sardegna le strade ferrate; e avrei pregato il Parlamento a volgere quella spesa in opere di bonificazione dell'Agro e di risanamento del clima dell'isola, al compimento delle strade ordinarie d'ogni specie, all'ampiamiento e costruzione dei porti, alla diffusione dell'istruzione segnatamente agricola, ed alle altre opere di attuale e pubblica utilità, di cui la Sarde-

gna ha così evidente bisogno. La futura civiltà avrebbe chiesto le strade ferrate, la non tarda prosperità dell'isola ne avrebbe ottenuto la concessione.

Nel 1863, lasciatemi manifestare liberamente la mia opinione, le strade ferrate in Sardegna, mi sarebbero parse opera di lusso, e nulla più.

Nel 1877 la questione è pregiudicata: ora bisogna completare la rete già decretata; bisogna, pur sconfessandolo, insistere nel primitivo errore. Io adunque non mi oppongo al compimento delle ferrovie Sarde, ma sibbene alla linea che la convenzione ha scelto per compierle. Io desidero di attenuare il danno del primo errore, desidero che quest'opera di lusso arrechi, quando che sia, alla Sardegna il maggior beneficio che sia possibile.

Supponete: un contadino ha convertito il suo modesto casolare di campagna in un palazzo sontuoso per finezza di disegno, per splendore di arredamento; ebbene, ha commesso un errore, ma almeno il palazzo valga a lui per una più salubre e comoda abitazione, e possa ai suoi nipoti, fatti più civili, fornire una deliziosa villeggiatura. In Sardegna si volle, ed ora si deve compiere la ferrovia: sia pure, ma almeno si costruisca là dove il bisogno di facili comunicazioni è più sentito, dove la spesa possa essere più remuneratrice, dove la strada soddisfi al più gran numero di bisogni collettivi. La linea che adotta l'onorevole ministro non parmi tale. *Economicamente* e *strategicamente* essa è un errore inescusabile: *giuridicamente* è una aperta ingiustizia; *politicamente* è un atto che irrita e perturba.

La Sardegna è di forma quadrangolare: Cagliari e Terranova segnano i punti estremi della longitudine. Bosa e Orosei quelli della sua maggiore larghezza. A pochi chilometri da Terranova, in un comune che ha nome dai monti, ha principio la sua regione montuosa: la quale, chiusa a levante da una catena di montagne disposte a ferro di cavallo, termina a ponente nelle vicinanze di Oristano. Colà mette pur foce il Tirso, di cui sono tributari tutti i corsi d'acqua che scendono dal *Marghine*, dal *Goceano*, dal *Tollimnoro*, dal *Genargentu*, e dalle alture del *Monte acuto*, dove prende il nome, ed ha la sua principale sorgente.

A mezzogiorno dalle montagne del *Genargentu* si distende la regione piana dell'isola detta *Campidano*, nella cui estremità, in faccia all'Africa, siede Cagliari.

A mezzanotte dall'opposta catena del *Goceano*, dopo gran distesa di pianure, alternate da valli e da colline, trovasi Sassari, in faccia alla Corsica.

Vicino al vertice di quel cerchio di montagne siede Terranova, l'antica *Olbia*, in faccia al conti-

nente italiano, a 40 leghe da *Civitavecchia*, ed a distanza ancor minore da *Fiumicino*.

Fra i due lati di montagne del *Genargentu* e del *Goceano*, trovasi l'ampio bacino del Nuorese, con un terreno feracissimo e disposto con sì benigna armonia, che non vi ha utile produzione alla quale non sia meravigliosamente adatto. (*Bene!*)

In quel bacino presso *Lochele*, cade il centro dell'isola. Esso ha la forma di un triangolo; e sono notevoli le due ampie valli che partendo ad angolo acuto dal comune di *Zuri*, l'una segue il *Taloro*, principale conflente del *Tirso*, biforcandosi tra Gavoi e Tetti e prolungandosi da una parte nel circondario di Nuoro fin sotto il *Genargentu*, e dall'altra in quello di Lanusei verso Tiana e Tonora: l'altra valle segue il Tirso fin presso Pattadas costeggiando il *Marghine* ed il *Goceano*.

La parte montuosa del circondario di Lanusei guarda e per lungo tratto confina alla valle media e superiore del *Taloro*. Il circondario di Nuoro è formato dal detto bacino, e dalle pendici dei monti, sino al mare, lungo la costa orientale, dal capo *Montesanto* presso Tortolì, sino quasi all'isola di *Tavolara* presso Terranova.

Da Cagliari a Oristano la strada ferrata è costruita, ma segue una linea manifestamente sbagliata, siccome quella che si scosta dai comuni più ricchi e popolosi. La linea da Portotorres a Ozieri è ancora più difettosa; ed a tacere d'altro, con curve inutili e viziose, venne allungata del 25 per mille, ossia di 16 lunghi chilometri con danno del commercio, e con aggravio annuo allo Stato di lire 240,000 a titolo di garanzia chilometrica.

Ora trattasi di congiungere Oristano a Ozieri, e poscia a Terranova. Nel tronco Terranova-Ozieri non sorge alcuna controversia. Il problema che si deve risolvere è questo: Se la linea congiuntiva di Oristano e Ozieri debba passare per Macomer, lasciando a destra il bacino del Nuorese e l'altipiano del Goceano, ovvero se debba seguire la valle del Tirso presso al centro dell'Isola, per sbucare ad Ozieri, congiungersi là colla linea di Portotorres, e proseguire per Terranova?

Ho già detto che la linea di Macomer, adottata dalla convenzione *economicamente* e *strategicamente* è un errore inescusabile. Non vi stupisca se mi occupo anche di considerazioni militari: non sono io che per il primo annetto a questo argomento una grande importanza economica e militare. La linea del Tirso che io difendo, provvede ad ambi cotesti scopi, e sono fortunato di seguire in tal parte l'opinione di persone tecniche assai competenti. Del resto non mi si vorrà farne torto, se difendo una

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

linea che scioglie in una due importanti problemi, e ne combatto un'altra che non ne risolve alcuno.

E qui debbo dichiarare che mi duole, di non potere partecipare alla soddisfazione che esprime l'onorevole ministro nella sua relazione per avere come dice *risolto la questione ferroviaria nel modo che meglio rispondesse ai bisogni delle sarde popolazioni*. A me pare invece che questa convenzione importi la più grande sciagura delle popolazioni sarde; e credo che se i Sardi avessero avuto maggiore confidenza nelle intenzioni del Governo a riguardo delle loro ferrovie, tutti sarebbero sorti univoci e concordi a pregarlo di non abbandonare la linea del Tirso, come altre volte avevano fatto.

Per giudicare della bontà della linea di Macomer è d'uopo esaminarla a parte a parte dividendola in tre grandi sezioni: da Oristano a Bauladu, da Bauladu a Bonorva, e da Bonorva a Ozieri. La prima e la terza sezione saranno sempre pressochè inutili, perchè i comuni che si vogliono ad esse interessati, sono abbastanza vicini alle ferrovie già costrutte, e la seconda perchè poche popolazioni possono ad essa allacciarsi.

I comuni esistenti nella prima sezione fino al chilometro 12 che cade nel comune di Solarussa, trovansi alle porte di Oristano; e se la strada seguisse la valle del Tirso scorrerebbe più vicina ad essi che sono posti lungo le sponde del medesimo. Gli altri poi presso Milis e su per la costa verso la Planargia, senza lo sciupio di tanti milioni potevano con lieve incomodo, incontrare la ferrovia nella stazione di Oristano, massime che la stazione di Bauladu posta superiormente all'abitato, nella costiera della montagna, oltrecchè sarà notevolmente distante, avrà ancora difficile e malagevole l'accesso. Da Bauladu a Macomer la strada giova specialmente ai comuni che danno il nome alle stazioni e ad altri pochissimi: i quali però più comodamente avrebbero usato della ferrovia passando sul Tirso. Infine da Macomer a Bonorva non vi è nessun comune in vicinanza, e la strada scorre sopra un tavolato di roccia basaltica. E sarebbe davvero risibile la fermata di *Campeda* segnata nel *Quaderno d'oneri*, se non si intendesse come uno speciale riguardo alla compagnia inglese concessionaria che colà fece acquisto di vaste estensioni territoriali.

Finalmente la terza sezione da Bonorva a Ozieri è un vero lusso ferroviario, forse non molto frequente nella stessa Inghilterra.

Questa linea, che avrà la lunghezza di 40 chilometri incontra presso Ozieri, ad angolo acutissimo, l'altra già in esercizio che viene da Sassari.

Da Bonorva al punto più vicino dell'altra ferrovia vi è breve distanza, in un terreno piano e già

solcato da strade ordinarie. A misura che si va innanzi, la distanza diminuisce sempre fino a zero.

Le popolazioni poste fra quelle linee convergenti sono in massima parte più vicine alla linea già costrutta che non all'altra da costruirsi: al lato esterno di quest'ultima linea non esiste, non esisterà mai alcun comune. Quella zona è formata dall'ultima digradazione della montagna del Goceano.

Per conseguenza, adottando la linea della convenzione, noi faremo 40 chilometri di ferrovia, e pagheremo una garanzia annua di 492,000 lire per servizio di una regione, la quale è già servita dall'altra linea ferroviaria. E così, con impercettibile aumento di beneficio, noi faremo 80 chilometri di strada invece di 40; ed a vece di 492,000, graveremo il bilancio dello Stato di circa un milione di lire per garanzia alla società.

Riassumete i vantaggi della linea di Macomer, e troverete che, toltone il gruppo dei comuni presso alle stazioni, tutti gli altri o sarebbero in eguale o migliore condizione rispetto alla linea del Tirso, od hanno già il beneficio delle linee già costrutte. Tutto il vantaggio sarebbe della società, che risparmi capitali, ed esige interessi. E quindi, onorevole ministro, non siete nel vero, affermando nella vostra relazione di adempiere con questa convenzione al *concetto della legge del 1863, la quale aveva voluto assicurare il beneficio della strada ferrata indistintamente a tutta l'isola e non ad una porzione soltanto*. La legge del 1863 aveva per base la linea del Tirso, la quale provvedeva veramente a quel bisogno dell'isola; ma voi, adottando una linea litorale, avete frustrato quel concetto anzichè attuarlo. Questa che voi adottate è la famosa linea che un apocrifo corrispondente del *Presente* di Parma voleva imporre all'onorevole collega Ferracciù, deputato di Macomer, il quale, meglio che tradire la propria coscienza, accettandola, dava alla Camera le sue demissioni da deputato.

Dirò ora brevemente della linea lungo la valle del Tirso. Ma che dirò mai? Scorrete la carta geografica della Sardegna, e vi troverete la conferma della descrizione che io ho abbozzata di quella regione.

Senza ripetere ciò che ho detto del basso Tirso, dirò solo del medio e del superiore. I comuni vi sono aggruppati e prosperi; locchè prova che l'aria vi è spirabile, checchè abbia imprecato l'ingegnere Imperatori, del quale dirò più tardi, e la produzione abbondevole. Tutto il bacino del Nuorese, tutto il Marghine, da Paulilatino a Sedilo, e venendo su a Silanus fino all'*incontentabile* Macomer; tutto il Goceano, l'alta Agliastro, ossia la parte più montuosa del circondario di Lanusei, una gran parte del circondario d'Oristano e d'Ozieri, a dir poco, un

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

terzo della Sardegna si allaccerebbe alla valle del Tirso; d'onde abitanti e prodotti si spanderebbero per quell'arteria centrale su tutti i punti dell'interno, e per tutti i porti dell'isola, nelle città e nei mercati del continente italiano ed estero...

Della forza produttiva di quelle terre non dirò; ricordate che quell'ampio bacino è cinto da altissime montagne e che sono perciò terre di sedimento. Aggiungerò solo che gli olivastri vi sono a selve, a milioni, a dispetto dei devastamenti dei pastori, del bestiame errante e degli incendi, e che gli olii più squisiti e più fini potrebbero essere prodotti in immensa quantità, solo che i secolari olivastri fossero innestati: che vi si produce il vino più generoso che io mi conosca; che vi si alleva, sebbene senz'arte, ogni specie di bestiame; che l'abitatore è robusto, coraggioso, svegliato e intelligente; e che nell'alto Tirso scorrono le acque termali di Benetutti, per varietà e per virtù medicinale fra le più reputate che si conoscano, le quali sarebbero vera fonte di salute e di ricchezza se la ferrovia ne agevolasse l'accesso, e cooperasse a rendere quelle popolazioni più tranquille e più socievoli, i capitali del commercio e delle industrie più sicuri e più rispettati.

Non posso affermarlo, ma credo bene di aver letto in una stupenda relazione dell'onorevole Sella, che le montagne del Genargentu e i valloni sottostanti d'Orgosolo e di Oliana sieno ricchi di minerali. Sicchè, o signori, io penso che la Sardegna non risorgerà, se non sarà aiutata la regione centrale, e che le strade ferrate sarde, meno qualche piccolo tronco, non saranno produttive, se non quando il vapore scorrerà nel suo cuore, eccitando la popolazione sarda a coltivare, e schiudendo ai suoi prodotti ampi e facili mercati. Scriveva Carlo Cattaneo che l'agricoltura non può essere florida senza mercato, che non vi ha mercato senza strade; e che le opere stradali sono capitale anticipato all'agricoltura.

Ma la convenzione che discutiamo, ossia l'adozione della linea di Macomer, non lascierebbe solo il centro della Sardegna nello stato d'isolamento in cui oggi si trova, ma contribuirebbe ad isolarlo, ed a renderlo deserto ancora più.

Oggi la via frequentata è quella di Macomer attraverso la valle del Tirso; ma se la ferrovia passerà in quel comune, il movimento prenderà altra direzione, appena sarà sistemata la strada ordinaria da Nuoro a Monti. Nuoro dista da Macomer, come da Monti, otto ore di viaggio circa: laonde chi voglia recarsi al capo di Sassari od al continente per Terranova, prenderà naturalmente la via di Monti, siccome quella che presenta la convenienza della brevità. Ma se la ferrovia passasse nella valle del Tirso, a qualunque punto si fosse diretti, sarebbe

sempre preferibile prendere la ferrovia a tre ore di distanza da Nuoro, e dai vicini paesi.

Neanche il Goceano vorrà allungare la strada, recandosi a Macomer per prendere la ferrovia, e si servirà della strada ordinaria per Ozieri. E non è tutto: le popolazioni che trovansi sotto il *Genargentu*, e verso i suoi controforti di Ovodda e adiacenze, troverebbero il loro comodo a recarsi alla ferrovia lungo il Tirso; ma per recarsi al capo meridionale dell'Isola, anzichè recarsi a Macomer, preferiranno la strada per Tiana-Laconi-Sorgono, ecc.

Dalla qual cosa avverrà che la valle del Tirso, con tutte le sue naturali ricchezze, sarà abbandonata; che la strada ferrata da Paulilatino ad Ozieri e Monti per oltre cento chilometri non sarà frequentata; che per conseguenza non sarà mai produttiva: e che per occorrere a questo danno immenso, dovrete sottostare alla conseguenza ultima degli errori, costruendo la linea da Oristano a Ozieri, che oggi avrete rigettato, od una diramazione a Nuoro, che a dir vero sarebbe breve e poco dispendiosa.

La Sardegna ha compreso perfettamente cotesto danno che le sovrastava, per l'abbandono della linea del Tirso, e ne ha fatto sempre oggetto di vive rappresentanze al Governo. Il povero Asproni, negli ultimi giorni aveva concepito la speranza che il sogno di tutta la sua vita, finalmente si sarebbe avverato; e nel 18 aprile dell'anno scorso, 12 giorni prima di morire, mi scriveva queste indimenticabili parole: « I nuovi ministri amici miei renderanno finalmente giustizia al circondario di Nuoro. Se no, io sarò loro implacabile avversario. » Felice lui che non fu amareggiato anche da questo disinganno! (*Benissimo!*)

I Consigli delle due provincie sarde, i comuni, i deputati sardi nel 1871, la stampa periodica, tutta insomma la Sardegna faceva voti al Governo perchè adottasse la linea del Tirso: e gli stessi comuni direttamente interessati alla linea di Macomer non osarono mai di chiederla apertamente, consapevoli che chiederebbero cosa ingiusta e all'isola fatalissima...

Le due Commissioni degli uffizi che nel 1868 e nel 1870 studiarono e riferirono intorno alle linee del primo periodo, rappresentarono al Parlamento la necessità che quelle del secondo *vivificassero il cuore* della Sardegna, e facevano voti perchè, sono parole della relazione: « la ferrovia non scorresse « lungi dalla valle del Tirso, la più fertile e la più polosa, dappoichè la vita dei cospicui comuni posti « in quella vallata diventerebbe esuberante, e risponderrebbero gli abbondanti prodotti a rendere meno « gravi gli oneri dello Stato. »

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

L'onorevole Salvagnoli, ora senatore del regno, il senatore Aymerich, marchese di Laconi, il Comitato per lumi e schiarimenti alla Commissione d'inchiesta parlamentare sulla Sardegna, credo la Commissione stessa della quale era presidente l'onorevole ministro Depretis, tutti insomma quanti conoscevano l'isola opinarono che la ferrovia dovesse attraversarla nel centro, passando nella Valle del Tirso. Ed io penso che se per sua sventura la Sardegna non fosse caduta nelle mani dell'attuale compagnia, intenta solo a risparmiare i capitali e ad accrescere la garanzia chilometrica, non sarebbe neppure nata discussione intorno al tracciato.

La Camera si persuaderà di questa verità, permettendomi che sulla pratica delle ferrovie sarde io faccia un po' di rivista retrospettiva.

Nel 1861 un ingegnere Sarti studiava le ferrovie sarde per conto della società Baratelli che voleva assumerne la costruzione. Nel tronco *Oristano-Ozieri* adottava la linea del Tirso. La società Baratelli si sciolse, e nel 1863 la costruzione di quella ferrovia fu concessa al signor Semenza, in base al progetto Sarti, e quindi in base alla linea del Tirso. La compagnia sospese i lavori, i capitali mancarono, e nel 1864 l'ingegnere capo di essa, il signor Piercy, studiava la linea per Macomer, e poscia studiava una variante a quella prima variante. I lavori si riaprirono. Si seppe che la compagnia, nel suo esclusivo interesse, voleva abbandonare la linea del Tirso, e la Sardegna, nel 1871, si agitò, come già dissi. Il ministro Devincenzi, negli ultimi di giugno di quello stesso anno, comunicava all'ingegnere Imperatori, capo dell'ufficio del genio civile a Cagliari, i due progetti Sarti e Piercy e lo incaricava di riferire quale di essi, sotto l'aspetto dell'economia e delle difficoltà tecniche, fosse preferibile. Il signor Imperatori non si recò sulle linee, lo dice egli stesso, e si limitò a chiedere schiarimenti al collega di Sassari, che pure non si mosse dall'ufficio, ed al signor Piercy, autore di uno dei progetti, e principale interessato nella concessione.

La sentenza non poteva essere dubbia, perchè se la linea del Tirso era più utile, come dimostrai, l'altra era meno dispendiosa e di più facile esecuzione. Giudichi la Camera se sia atto di buona amministrazione fare concessioni di ferrovie agli autori dei progetti, senza che dal Governo siasi prima constatata la bontà economica della linea. A siffatta negligenza del Governo succedono poscia i lamenti delle popolazioni, come avviene delle ferrovie di altre parti d'Italia.

Delle difficoltà tecniche non mi occupo: la scienza che trafora il *San Gottardo* non conosce difficoltà. Dei capitali necessari per la costruzione non mi oc-

cupo neppure. Lo Stato deve provvedere alla garanzia, e lo fa scegliendo una linea che relativamente sia più utile e produttiva. Ma siccome l'onorevole ministro non ha altro mezzo per difendere questa disastrosa convenzione, se non quello di invocare il parere del Consiglio superiore, che basa tutto sopra la relazione Imperatori, così non sarà inutile che sulla stessa relazione la Camera oda brevi considerazioni.

L'Imperatori non conosceva la topografia delle due linee ed ha asserito cose contrarie al vero. Secondo lui i comuni interessati alla linea del Tirso sono 70 e 59 quelli interessati alla linea di Macomer: invece questi ultimi non sono che 15 o 20, con una popolazione di 15 o 20 mila abitanti. A provare la diligenza usata in quella relazione basti notare che il signor Imperatori asseriva la popolazione della valle di Milis doversi rannodare a Paulilatino; la città d'Alghero e i comuni vicini a Bonorva!

Se il Parlamento, per un interesse così esiguo, vuole sacrificare il centro della Sardegna, costruire 116 chilometri di ferrovia e imporre allo Stato un onere annuo di lire 1,616,800, lo faccia pure: io avrò fatto il mio dovere avvertendo e protestando.

Il signor Imperatori dice malsana la linea del Tirso: corrotte e avvelenate le sue acque per la macerazione del lino e del canape!!! Oh! signori, il clima della *Campeda*, dove gli Inglesi acquistarono le terre, è più sano, io lo ammetto; ma la valle del Tirso è popolata, ed è perfettamente inesatto che in quelle acque si facciano macerare canape e lino, che non si coltivano da Oristano venendo in su.

L'Imperatori accenna che da vari ingegneri venivagli indicata una variante alla linea Sarti, lasciando a sinistra il monte *Lerno* presso Pattada, e portando la ferrovia diritta a Oschiri, dove si incontrerebbe coll'altra da Sassari: e soggiunge che questa variante accorcerebbe la distanza da Oristano a Terranova... Non si curò di studiarla, ma non la accettò perchè resterebbe, come egli dice, sacrificata la cospicua città di Ozieri.

Non mi riesce di comprendere il signore Imperatori: e se non avessi udito alcuni amici del signor Piercy a farne gli elogi i più sperticati, io avrei sospettato che in quella relazione egli non avesse fatto altro che apporre la firma!! Come sarebbe sacrificata Ozieri? La linea Sarti doveva attraversare quella cospicua e industriale città, ma egli, il signor Imperatori l'ha condannata; la variante lasciava la città di Ozieri nella condizione in cui la pone la linea Macomer, perchè in ogni caso la linea di Portotorres non poteva a meno di passare a 5 chilometri di distanza dall'abitato.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

Un'altra variante per la valle tra Esporlatu e Burgos sarebbe stata suggerita all'Imperatori; la quale con una sola galleria riuscirebbe pel rio di Bolotana al campo di Ozieri, senza accrescere la percorrenza... Restò anch'essa inesplorata e fu da lui rigettata, perchè la ferrovia scorrerebbe per lungo tratto in un deserto...!!

Dio buono! la Sardegna sventuratamente è tutto un deserto, perchè dal Governo non fu mai studiata nè curata abbastanza, perchè le stesse opere le più importanti, par che le si concedano a malincuore, con dispetto, con desiderio che non le siano di alcun pro. (*Benissimo!*) La valle del Tirso che è la più ricca e popolosa, perchè l'abbandonate? Perchè non avete, senza prevenzioni e riguardi, studiato quella linea od almeno quelle varianti che avrebbero distrutto o menomato le difficoltà che rilevaste nel progetto Sarti, progetto più che studiato, abborracciato nella fretta? E poi onorevole ministro, da Bauladu Paulilatino la vostra strada non scorre essa per un deserto? E da Macomer, per la *Campeda*, a Bonorva non traversa forse un terreno deserto e sterile che potrebbe dirsi un pavimento di basalto?!

Onorevole ministro, abbiate pazienza che lo dica francamente: mi fa spavento la tranquillità con cui ci proponete, senza avere studiato la Sardegna una convenzione rovinosa, che ha tanta influenza sopra l'evvenire di un'isola italiana, e che lascerà nello stato di semi-barbarie in cui giace, la parte più preziosa della medesima. Ebbene, approvatela pure, o signori, io avrò fatto il mio dovere *avvertendo e protestando!*

Se non che, prima d'oggi e prima di me, era sorta ad avvertire e protestare una voce della mia più autorevole e più potente, la quale non spero che oggi verrà in mio ausilio. Era la voce dell'onorevole deputato Depretis che mi duole di non vedere a suo posto ora divenuto ministro delle finanze e perciò: *Heu quantum mutatus ab illo!*

Avrei desiderato di saltare cotesto brano della storia delle ferrovie sarde che riguarda l'onorevole Depretis. Ma non potendo ciò fare in omaggio al rispetto che gli professo, lo prego in anticipazione a volermi tenere per iscusato.

Non gli fo, nè d'altronde potrei fargli rimprovero della fatalità per la quale andò smarrita la sua relazione sulle condizioni della Sardegna della quale in questa discussione mi sarei giovato. Ma debbo valermi di un suo giudizio sopra cotesto argomento per contrapporlo a quello dell'Imperatori, ed a questa convenzione firmata dall'onorevole ministro delle finanze, suo indivisibile compagno, e da quello dei lavori pubblici.

Dopo che l'Imperatori, nel 1871, e i ministri del

tempo si erano dimostrati inchinevoli alla linea di Macomer, l'onorevole deputato Depretis, in una relazione che presentava alla Camera nella seduta del 2 aprile 1873 scriveva queste solenni ed effrenate parole:

« Più grave ancora sarebbe il difetto della rete ferroviaria di Sardegna, ove si persistesse nell'idea di abbandonare il primitivo tracciato che servì di base alla convenzione. Secondo quel piano, la ferrovia, partendo da Oristano, doveva risalire la valle del Tirso, attraversando il Goceano, tenendosi a levante delle estreme falde di *Monteferro*, per sbucare ad Ozieri in prossimità del corpo trincerato che la Commissione propone. Questa linea situata nella parte più centrale dell'isola e prossima alle parti più forti e difendibili come sono gli altipiani di Nuoro e i monti del Genargentu, renderebbe la difesa più facile e più sicura. E poichè la questione di questa parte del tracciato delle ferrovie sarde non è ancora risolta, merita tutta l'attenzione del Governo e del Parlamento: tanto più che quello da noi proposto permetterebbe col tempo di completare la rete delle ferrovie sarde, in modo da soddisfare ai bisogni generali dell'isola. »

Dopo questo preventivo giudizio dell'onorevole Depretis intorno alla convenzione che discutiamo, io non so comprendere come egli stesso abbia potuto presentarla al Parlamento. (*Bene!*) Intendo che questo progetto di legge non mira alle opere di difesa nazionale che formavano l'obbiettivo della onorevole Commissione a di cui nome egli, l'onorevole Depretis, riferiva nel 1873. Ma (è la Commissione che lo dice) la linea del Tirso non altera punto la economia di una futura rete ferroviaria insulare. Adunque, posto che la strada ferrata doveva costruirsi, sebbene sotto altro punto di vista, era naturale che dovesse scegliersi quella linea che aveva presieduto alla *primitiva concessione*, il cui abbandono era un grave errore, e che poteva in ogni tempo soddisfare alle esigenze economiche e morali dell'Isola, non che all'altissimo interesse della sicurezza nazionale e insulare. E giacchè il Ministero mostra di avere dimenticato il consiglio dell'onorevole Depretis, vi dirò io, o signori: *oggi si risolve la questione di questa parte di tracciato: pensateci bene, essa merita tutta l'attenzione del Parlamento.*

Le strade ferrate pur troppo costano dei milioni, e se oggi cadremo nell'errore dal quale ci si voleva allontanare nel 1873, passerà forse qualche secolo prima che si sia potuto o voluto ripararvi. Io auguro alla mia patria che non sia distolta dalle cure dell'assetto delle sue domestiche faccende, fra cui reputo primissima la coltivazione delle sue terre, le quali in tempi remoti tanta quantità di frumento

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

fornivano a questa metropoli, che per riporvelo era stato d'uopo edificare nuovi granai; e la Sardegna era perciò detta *benignissima nutrice di Roma e sostegno di guerra*. Ma chi ci assicura che le aure di pace non siano turbate in un avvenire non troppo lontano? La Francia, o signori, tutti lo ammettono, si ritempra per la riscossa: e se dall'attuale complicazione d'Oriente non scaturirà un altro cozzo fra due colossi a noi vicini, ritenete pure che anche esso non tarderà a scuotere l'Europa. Potremo noi essere sicuri di non trarre, in quella congiuntura, la spada dal fodero? (*Bravo!*)

Ebbene, allora ricorderete queste mie povere parole, e meglio ancora ricorderete ciocchè l'onorevole Maldini riferiva alla Camera nella seduta del 2 aprile 1873: « L'isola di Sardegna, diceva, ha una grande importanza per la difesa marittima del regno; ed essa stessa per difendersi abbisogna di un campo trincerato sui monti che sovrastano Ozieri, e sull'alto Goceano; d'onde la difesa in caso di bisogno agevolmente si ripari nelle montagne di Nuoro e del Genargentu; » in quelle montagne, aggiungerò io, nelle quali in tempi remotissimi venne conservato il fuoco della sarda indipendenza contro i conquistatori Cartaginesi e Vandali... (*Benissimo!*)

Or bene, provvediamo sin d'ora anche a questa eventualità: coordiniamo la ferrovia eziandio a questo scopo supremo della nazionale difesa, adottiamo il tracciato più utile, sia come linea strategica sia come opera esclusivamente civile ed economica. Le ferrovie sarde, e me ne appello agli uomini competenti, potrebbero essere costrutte in tre anni, mentre l'onorevole ministro ne concesse sei; ad ogni modo, se si perderà un anno per studiare la linea del Tirso, ritenete pure che nei cinque anni restanti le ferrovie saranno costrutte anche adottando quest'ultima linea; respingete la convenzione e mandate al Ministero che studi la linea del Tirso, e su quella formoli la nuova convenzione. Io non credo che la linea di Macomer sia, in confronto dell'altra, buona: per me essa è la rovina dell'isola, perchè il sacrificio della nazione rimarrà infruttuoso.

Brevissime considerazioni ancora, ed ho finito. Ho già detto che questa convenzione include in sé un'aperta ingiustizia, ed è atto profondamente impolitico. I comuni del circondario di Nuoro e quelli del Goceano, contribuiscono per la ferrovia circa 60 mila ettari di terreni ademprivili: un valore di molti milioni di lire; dirò anzi che se il Governo avesse prima costrutto la ferrovia per la valle del Tirso, e dopo avesse esposto in vendita quelle foreste preziosissime, ne avrebbe ricavato il doppio... Mi consta, perchè io era altro degli oblatori all'asta,

nella passata estate il demanio ha venduto due colli appezzamenti, in Bultei e Orotelli, per milione e 500 mila lire. Ora avviene questo: i comuni del centro hanno perduto le loro ferrovie, e che si hanno perduto. Questa è vera giustizia riparatrice...!

Il circondario di Nuoro per due ore è chiuso dalle montagne, e per l'altro dal mare.

Secondo la convenzione, la ferrovia scorrerà al di là delle montagne, a 8 ore di distanza da Nuoro, a 4 o più dalla valle del Tirso, non vedrà neppure in lontananza il fumo del vapore; e fosse tutto. L'onorevole Depretis, che si discuteva la legge sulle convenzioni marittime, dichiarava che il Governo avrebbe cercato una piegatura per avvicinare ancora la ferrovia alla città marittima di Bosa.

Sono lieto di constatare che il Ministero comincia ad attuare il suo programma di decentramento amministrativo delle ferrovie sarde... e sta bene! Ma almeno trovasse una piegatura di compensazione per avvicinare Nuoro le acque del mare! (*Bene!*)

Il vero è che la convenzione è oltremodo ingiusta, e che il circondario di Nuoro resta completamente isolato: e qui aggiungerò che le convenzioni sono la mala stella del Nuorese. Nelle convenzioni marittime fu dimerato come nelle ferroviarie: *Madriale* oltre quattro di cabottaggio ebbe due approdi alla settimana, ortoli ne ebbe uno. *Crosi* e *Siniscala*, cospicui comuni della costa del Nuorese, nessuno!!...

Non vorrei dirlo, ma parmi quasi che in questo trattamento siavi qualcosa di offendevole alla dignità di questa regione italiana, povera se volete, ma pur ragione italiana. Le comunicazioni terrestri le traste il mare opposto; le marittime le spingete in alto mare!! In tal modo è vano lo sperare nell'avvenire di quelle popolazioni...

E v'è ancora di più, o signori. Questo trattamento di esclusione al quale il centro della Sardegna è fatto segno, dovrà, secondo me, essere causa permanente di irritazione fra le varie regioni dell'isola, renderà meno confidenti i rapporti fra quelle popolazioni, aumenterà quindi l'isolamento, e infine rinfocolerà quello spirito di lotta, al quale accennava Carlo Cattaneo, quando dalla Sardegna scriveva che « bisogna radicare la civiltà nei monti, perchè di là non possa più sovrastare un indomito nemico alla cultura del piano. »

Ma, o signori, la politica finora usata coi monti della Sardegna è opposta affatto ai suggerimenti

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

dell'istruzioni pubbliche, e fu invece fatta ogni opera perchè la civiltà non sorgesse, udite:

Nuoro capoluogo di provincia, la provincia fu soppressa. Era sede del circolo d'assise, quel circolo fu soppresso. Aveva un circondario esteso, fu ridotto a porzioni minime. Poteva esser sede di distretto; ma fu dimenticata. Poteva avere uno scalo sulla costa orientale dell'isola; ma non ci si è mai pensato. La strada ferrata doveva scorrere nella valle del Tirso, e con una piegatura la si spinge al lido del Tirso, e con una piegatura

Eccovi, o signori, il posto! (Sensazione)  
 Ebbene, essi portatori della civiltà del Nuorese. Ebbene, essi portati i loro frutti: e quella delle popolazioni non bastasse, noi conquistammo ancora la civiltà dei ricatti!

Io ho finito, e quando questa sciagurata convenzione sarà approvata, quel deputato di Nuoro avrà finito il suo compito. Parlamento italiano! (Bene! Bravo! — Vari applausi stringono la mano all'oratore)

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

**COCCO.** Rinunzio alla parola. Non credo di poter fare miglior ragionamento di questo in favore del progetto, tanto più perchè mi pare che l'ordine del giorno da noi proposto assai la ferrovia al Goceano ed a Nuoro.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Parpaglia.

**PARPAGLIA.** Rinunzio. Auguro al mio paese che abbia molte sventure come quelle che gli capiterà oggi coll'approvazione di questo progetto. Il paese risponderà meglio che io non so fare, che non è una sventura che sia approvata questa legge.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Salaris.

**SALARIS.** Rinunzio.

**PRESIDENTE.** Ha la parola l'onorevole Garau.

**GARAU.** L'onorevole Pirisi ha detto che il ministero avrebbe giovato più alla Sardegna, spendendo in altri miglioramenti ciò che spende per la ferrovia. Ha pure detto che la linea di Macomer traversa un deserto.

Io intendevo dimostrare che il fondamento di ogni miglioramento in Sardegna è ravvicinarsi al continente colla ferrovia; e che la zona più produttiva di Sardegna è quella appunto percorsa dal tracciato scelto. Ma giacchè i miei colleghi hanno rinunciato alla parola, fidante nella risposta del ministro, vi rinunzio anch'io.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io non posso interamente seguire l'esempio degli onorevoli deputati sardi, i quali hanno rinunciato alla parola, mostrando con ciò di ritenere che la causa delle convenzioni che stiamo discutendo, alla quale essi sono interes-

sati non meno di me, non ha bisogno di difesa, difendendo da se stessa. Io non posso, dicevo, seguire il loro l'esempio, poichè davvero se tutti i dati che io mi permetterò di chiamare fantastici, che vennero posti innanzi dall'onorevole Pirisi-Siotto fossero esatti, certo il Ministero avrebbe commesso non solo un errore, ma un delitto verso la Sardegna scegliendo la linea di Macomer, per cui il silenzio del ministro equivalendo quasi ad un assenso, quelle popolazioni avrebbero diritto di considerarsi assolutamente sacrificate e sacrificate contro ragione.

L'onorevole Pirisi-Siotto chiamò questa convenzione una sventura per la Sardegna; ma essa è tale sventura per cui a me ogni giorno dacchè la convenzione è stata firmata, piovono dalla Sardegna ringraziamenti, testimonianze di esultanza e festose e riconoscenti dimostrazioni!

L'onorevole Pirisi-Siotto disse di combattere la convenzione per il tracciato in essa adottato, e difatti egli si diffuse in lunghissimo ed elaborato discorso onde dimostrare che era preferibile si seguisse la linea del Tirso, anzichè la linea che fu adottata e che passa per Macomer.

Io capisco benissimo che in ogni concessione di ferrovie siccome un tracciato qualunque fa sì che non restino appagate le une o le altre delle popolazioni le quali potrebbero essere, aspirerebbero ad essere attraversate dalla ferrovia, io capisco benissimo, diceva, una specie di naturale risentimento da parte di coloro che non possono ottenere il tracciato che avevano vagheggiato. Così avviene ora delle popolazioni della valle del Tirso, i cui desiderii se non vennero dal Ministero soddisfatti, egli è che proprio non lo concedevano gli studi fatti riguardo alla scelta del tracciato da adottare.

E invero, dalle stesse parole dell'onorevole Pirisi-Siotto, risulta che tutte le simpatie, tutte le predisposizioni morali del Governo sarebbero state favorevoli alla linea del Tirso, e se, non ostante queste predisposizioni, essa non potè essere adottata, si è perchè la incoercibile parola delle cifre e con essa le circostanze tutte che verrò esponendo recisamente vi si opposero. L'onorevole preopinante ha citato infatti l'opinione dell'onorevole Depretis, ha invocato i fervidi scongiuri dell'onorevole Asproni, il quale in una lettera scrittagli nello scorso anno, poco prima che quel distinto patriotta fosse rapito al nostro affetto, gli avrebbe scritto che essendo al potere gli amici suoi, essi avrebbero reso giustizia al circondario di Nuoro.

Ma se appunto l'onorevole Depretis che aveva espresso tante simpatie per la linea del Tirso, se altre egregie persone le quali avevano manifestato il pensiero che si dovesse prescegliere quella linea,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

si dovettero arrendere dinanzi al linguaggio inflessibile delle cifre, allo studio dei dati tecnici, delle difficoltà dei luoghi che si dovevano attraversare, io credo che questa che egli ha invocato a suo favore, sia anzi la più evidente prova contro la tesi che egli propugna.

Infatti, perchè si dovette preferire la linea di Macomer? Si dovette preferire in forza di giudizi pronunciati non già da quei *touristes*, od agronomi, o medici, o scienziati, od altre persone autorevolissime per se stesse che sono state citate dall'onorevole Pirisi-Siotto, e che enunciavano idee ed opinioni in via astratta e senza cognizione di progetti, ma in forza di giudizi pronunciati sopra dei precisi progetti compilati per le due linee, in forza di giudizi ripetuti, studiati, elaborati, ragionatissimi delle persone più competenti, fra le quali, per quanto l'onorevole Pirisi-Siotto abbia cercato quasi di metterlo in canzonatura, è certamente da annoverarsi l'ispettore Imperatori, che mi recò veramente dolore di veder trattato così alla leggiera dall'onorevole Pirisi-Siotto. Me ne appello a tutti i deputati sardi se, essendo il medesimo vissuto a lungo nell'esercizio dell'arte sua fra le popolazioni sarde, non vi abbia lasciato un retaggio di altissima stima e di affetto (*Segni di assenso*); ed aggiungerò anche di gratitudine per quanto ha fatto onde portare innanzi con zelo ed intelligenza distinti i lavori pubblici dell'isola di Sardegna. (*Benissimo!*)

Ora, e dalla relazione dell'Imperatori, e dal voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Consiglio cui appartengono molti uomini tecnici che furono a lungo in Sardegna per dirigere ed ispezionare opere pubbliche, vennero stabiliti i seguenti fatti, in base ai quali giudicherà la Camera se non doveva io dare la preferenza alla linea di Macomer.

La linea di Macomer per l'obbiettivo di Terranova, obbiettivo che ognuno mi consentirà importantissimo per l'avvenire dell'isola, la linea di Macomer per quest'obbiettivo è più breve di 17 chilometri in confronto di quella del Tirso. E mentre è più breve di 17 chilometri in confronto di quella del Tirso per l'obbiettivo di Terranova, per il congiungimento poi fra le due maggiori città dell'isola Cagliari e Sassari è più breve nientemeno che di 37 chilometri.

Ma oltre alla brevità, tutte le altre condizioni tecniche concorrono a far adottare il medesimo giudizio di preferenza per la linea di Macomer.

Non parlerò delle curve, delle pendenze, per non entrare in particolari troppo minuti, ma mi limiterò a parlare delle gallerie, a riguardo delle quali osserverò che la linea di Macomer complessivamente non ha che due chilometri all'incirca in galleria,

mentre invece ne avrebbe dieci la linea del Tirso. Circa alla spesa infine la linea di Macomer costa 10 milioni di meno di quello che costerebbe la linea per la valle del Tirso.

Ora io domando se sia razionale, se sia moralmente possibile di adottare una linea che, mentre allungherebbe di molto la distanza fra Cagliari e Sassari, fra Cagliari e Terranova, importerebbe una spesa maggiore di 10 milioni. Andare per la più lunga e spendere un 10 milioni di più non credo mi sarebbe consigliato da chicchessia. E non basta mettere in conto questi 10 milioni di più che costerebbe la costruzione, dappoichè è da aggiungersi essersi calcolato che anche le spese di esercizio diventerebbero molto maggiori colla linea del Tirso che non con quella prescelta di Macomer.

Ma vengo ora ad un altro dato, su cui l'onorevole Pirisi-Siotto ha richiamato l'attenzione della Camera: a quello, cioè, che concerne le popolazioni le quali rispettivamente sono servite dall'una e dall'altra linea. L'onorevole Pirisi-Siotto disse che sono più numerosi i comuni i quali si troverebbero sulla linea del Tirso, che non quelli che si trovano sulla linea di Macomer. Se si piglia una zona assai ristretta intorno alla ferrovia, forse quello che afferma l'onorevole Pirisi-Siotto può correre. Ma è da osservarsi però che la strada ferrata per la valle del Tirso, correrebbe in una valle incassata, correrebbe in un fondo assai depresso, e che i predetti comuni trovansi in posizione assai elevata sulle pendici laterali della valle o sugli altipiani, in modo che difficilmente si congiungerebbero alla strada ferrata; mentre invece succede diversamente sulla linea di Macomer, la quale si allaccia assai meglio ai luoghi abitati.

Io parlo in base a dati positivi, dati non attinti a persone, le quali, mi permetterà l'onorevole Pirisi-Siotto di osservargli, trovansi in una necessaria posizione di predilezione e di parzialità. Infatti egli medesimo, l'onorevole Pirisi-Siotto, cominciò col dire che non parlava per Nuoro, perchè Nuoro era distante anche dalla linea del Tirso oltre 30 chilometri; ma però finì col lamentare che Nuoro fosse, secondo lui, escluso da tutti i benefizi per effetto della nostra legislazione.

Pertanto esso, che tanto si accende per Nuoro da lui si degnamente rappresentato in Parlamento, riconoscerà di non essere certo in una posizione sì equanime come quella dei tecnici del Consiglio superiore e del Ministero i quali ebbero ad esaminare accuratamente la questione. Questi ultimi determinarono in base alla topografia che mi pare sia una cosa molto reale, e colle cifre statistiche relative, che prendendo una zona di quindici chilometri da

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

un lato e dall'altro della linea ferroviaria, a giovare della linea del Tirso si avrebbero soltanto 91 mila abitanti, mentre adottandosi la linea di Macomer se ne hanno 112 mila serviti dalla ferrovia.

L'onorevole Pirisi-Siotto ha poi soggiunto che la linea del Tirso passerebbe in luoghi, così egli disse, di *spirabil aere*. Questa osservazione mi fece l'effetto di una precauzione oratoria, inquantochè egli non può contestare che molto più salubri siano le località apriche, a cui ascende la linea di Macomer, la quale, poco dopo Oristano, si alza nell'altipiano di Paulilatino, e da Paulilatino muove a Macomer, a Campeda, a Bonorva, epperò si porta in luoghi molto salubri, mentre non lo sono altrettanto di certo le località depresse nel fondo delle valli che sarebbero percorse dalla linea del Tirso.

L'onorevole Pirisi-Siotto ha pure parlato della fertilità della valle del Tirso. Ma io credo che si possa dire non essere per certo meno feraci, non essere meno produttivi alcuni dei luoghi, a cui serve la linea di Macomer, quello per esempio di Milis, celebre per la produzione di milioni d'aranci, nonchè le coste oleifere da Cugheri a Bosa, il cui traffico porta i Bosani a correre per commerci tutte le località dell'isola.

Egli è adunque per tutte queste circostanze, e di spesa, e di lunghezza, e di facilità tecniche, che parve al Ministero si presentasse incontestabile la preferenza da darsi alla linea di Macomer.

E basti soprattutto il ricordare un'altra volta che ove fosse stata scelta la linea del Tirso, la spesa per le strade ferrate della Sardegna, già assai notevole superando i cinque milioni annui, avrebbe dovuto ascendere a ben più grave somma ancora, ed alla società sarebbesi dovuto pagare un corrispettivo notevolmente maggiore.

Io spero pertanto di avervi dimostrato che il Ministero doveva approvare questa linea di Macomer, la quale gli era indicata da tutti i suoi tecnici, dai veri giudici competenti in questo genere di questioni.

Dirò poi che io credo che anche nell'interesse di Nuoro, per cui ha parlato così fervidamente e così eloquentemente l'onorevole Pirisi, giova che sia eseguita la linea di Macomer, inquantochè con quella mezza misura della linea della valle del Tirso, che come disse l'onorevole Pirisi-Siotto, lascia distante circa 35 chilometri Nuoro dalla ferrovia, forse Nuoro sarebbe stato obbligato in eterno a vedersi a tale distanza dalla strada ferrata, mentre invece la circostanza stessa che Nuoro è così lungi dalla rete ferroviaria, la quale invece di passare a 35 chilometri passa non so se a 70 od anche più, renderà più facile che in un tempo più o meno prossimo o

remoto anche Nuoro venga ad essere effettivamente dotata di una ferrovia mediante quel braccio del quale da ultimo ha parlato l'onorevole Pirisi-Siotto.

Spero che queste considerazioni potranno appagare l'onorevole Pirisi-Siotto, e se non altro, varranno a dimostrare alla Camera che preferendo la linea di Macomer il Ministero ha fatto il proprio dovere.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altri oratori...

**SPAVENTA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**SPAVENTA.** Io non intendo oppormi a questo progetto di legge, ma prima che io mi risolva a dargli il mio voto favorevole, desidero chiedere all'onorevole ministro uno schiarimento che mi tranquillizzi.

Tutto il fondamento di questa convenzione consiste nel supposto che lo Stato sia obbligato di riscattare le ferrovie già costruite in Sardegna; il che, secondo il Ministero e la Commissione, avrebbe importato un onere di 50 milioni presso a poco. Quindi a questi 50 milioni aggiungendone altri 44 che vi bisognerebbero per costruire le linee nuove, si ha una somma di 94 milioni, che ragionando come fa il Ministero, se ce la procuriamo alla ragione (come è oggi la nostra rendita) del 75 per 5 importerà per lo Stato un onere annuale di lire 6,270,932. Ora la convenzione stipulata concede alla società una garanzia chilometrica di prodotto di 14,800 lire, la quale somma moltiplicata per 381, che è il numero dei chilometri della intiera rete, dà un onere di 5,638,800 lire, che è molto minore di quella detta di sopra.

Qui sta la giustificazione del contratto, ma io temo che questa giustificazione sia fallace. Non voglio qui sollevare la questione, se la convenzione del 24 marzo 1869 implichi necessariamente per lo Stato l'obbligo del riscatto.

Penso che secondo la lettera e secondo lo spirito di quella convenzione, quest'obbligo nello Stato non sussiste, ma convengo che altri, e tra questi dei giurisperiti valenti, la pensano diversamente e che però la questione è difficile a risolvere. Suppongo che quest'obbligo vi sia e che noi perciò dobbiamo riscattare le ferrovie così dette del primo periodo in Sardegna. Ma su quali basi deve esser fatto questo riscatto? Il Ministero crede che il riscatto dovrebbe essere fatto sopra la base della garanzia di prodotto netto concessa dalla convenzione del 24 marzo 1869, di 12,000 lire per chilometro, e ragiona così: il riscatto su coteste basi ci costerebbe 50 milioni; poi ci vogliono 44 milioni per le nuove costruzioni; in tutto 94 milioni che, procurati alla ragione summentovata, importano un onere perpe-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

tuo di lire 6,270,932. Ma l'onere procurato dalle convenzioni non è che di lire 5,638,800, il Ministero quindi conclude: abbiamo fatto un risparmio di 632,132 lire annue.

Ora io credo che invece di fare un risparmio di lire 632,132, con questa convenzione noi abbiamo invece un aggravio che supera di 600,000 lire all'anno la somma che avremmo dovuto pagare pel riscatto e le costruzioni insieme.

La prova mi è facile a darla.

Il riscatto secondo l'articolo 7 della convenzione 24 marzo, dovrebbe aver luogo a termini dell'articolo 284 della legge dei lavori pubblici, tenuto calcolo della garanzia di prodotto netto concessa dal Governo alla società.

Ora ai termini dell'articolo 284, il prodotto netto che deve servire di base al riscatto come si determina? Si determina secondo l'articolo successivo; vale a dire dal prodotto lordo si deducono le spese di esercizio, di manutenzione e riparazione di ogni specie e di amministrazione: quello che rimane è il prodotto netto. Ma secondo l'articolo 7 della convenzione 24 marzo, bisogna tenere calcolo del prodotto netto garantito. Quindi si deducono le spese; e ciò che rimane è il prodotto netto che deve servire di base al riscatto.

Ora, signori, le spese effettive di esercizio delle ferrovie sarde nel triennio 1873, 1874 e 1875 in media sono salite a 7834 lire; il prodotto lordo a 5549 lire. Ma da questo prodotto lordo, nei primi cinque anni la società fu obbligata di rilasciarne un terzo allo Stato in diminuzione del prodotto garantito, e ciò secondo l'articolo 7 della convenzione approvata con legge 3 gennaio 1863. Per conseguenza la società non ha ottenuto dall'esercizio che sole lire 3699 all'anno. (Negli anni susseguenti ai primi cinque la società dovrebbe rilasciare allo Stato la metà del prodotto lordo.) Ora, unendo al prodotto lordo rimasto alla società le 12,000 lire della garanzia e detotte le spese, il reddito netto che fin qui la società ha avuto sale appena a 7865 lire per chilometro, che moltiplicate per 197 vi danno 1,449,405 lire, che è la rendita annuale, che secondo l'articolo 284, lo Stato sarebbe obbligato di pagare alla società se questa non chiede di convertirla in un capitale al cento per 5.

Mutate in capitale la rendita di 1,449,405 lire al cento per 5, vale a dire moltiplicate questa cifra per 20, ed avrete una somma di lire 28,988,100, somma molto diversa da 49,900,000 lire, prezzo del riscatto supposto dal ministro.

Però bisogna aggiungere a questa somma il prezzo del materiale mobile e degli approvvigionamenti,

che è calcolato in 2,557,800 lire, e quindi si ha una somma totale di 31,566,000 lire.

Questa somma aggiunta a quella che servirebbe per le nuove costruzioni, cioè ai 44 milioni, che abbiamo detto, fa in tutto 75,566,000 lire, che è molto inferiore ai 94 milioni che presume il Ministero.

Ora la somma di 75,566,000 lire mi dà presso a poco 5 milioni d'onere all'anno; mentre voi vi siete caricati di un onere di 5,638,000 lire annue. Dunque abbiamo una differenza di lire 638,000 all'anno in svantaggio del Governo, e non già una di lire 632,132 in favore, come pretende il Ministero.

Io mi posso ingannare, ma pensando e ripensando sopra il testo delle disposizioni che regolano oggi i nostri rapporti colla società delle ferrovie sarde, io non ho potuto a meno di venire a questa conclusione, cioè, che se noi oggi facciamo il riscatto delle ferrovie da essa costruite, l'onere che a noi può venirne non è maggiore di 31 milioni, senza le nuove costruzioni.

Io ritengo che noi non siamo obbligati al riscatto, ma dato pure, come il Ministero ritiene, che questo obbligo sussista, l'adempierlo per noi non ci porterebbe un onere maggiore.

Se il Ministero dunque crede di aver fatto un buon contratto, risparmiando 632,132 lire all'anno sull'onere che ci sarebbe venuto dal riscatto, io mi credo autorizzato a dire che egli s'inganna.

**GARZIA.** (*Della Commissione*) Era meglio non far nulla?

**SPAVENTA.** Al contrario, non facendo questa convenzione e riscattando, noi avremmo in effetto potuto risparmiare 638,000 lire all'anno.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** E dopo riscattato?

**SPAVENTA.** Ho cominciato col dire che io non mi opponevo a questa legge, perchè le ferrovie sarde io le voglio...

*Voce dal banco della Commissione.* Platonicamente.

**SPAVENTA...** quanto le possono volere i Sardi medesimi; cosicchè se la mia osservazione fosse trovata giusta dalla Camera, la prima cosa che io proporrei sarebbe di autorizzare il Governo a procurarsi i mezzi necessari mediante un'emissione di rendita consolidata per costruire le linee in questione, dentro il termine stesso prefisso nella presente convenzione. Ma se la mia osservazione è fondata, le conseguenze non si restringono al danno che ho detto.

Se è vero, come è innegabile, perchè risulta da documenti ufficiali che l'onorevole ministro stesso ha presentato alla Camera sulle spese d'esercizio

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

delle ferrovie di tutte le società private nel triennio scorso, che le spese d'esercizio delle ferrovie sarde in media nell'ultimo triennio sono salite alla cifra che ho detto, cioè di 7804 lire; se ciò è vero, io domando quale è la garanzia che questa società vi dà, che essa ottempererà agli obblighi che con questa convenzione voi le imponete? Il ministro suppone che la società abbia nel suo attivo un avanzo di 15 milioni, e ragiona così: sopra il traffico la società non guadagna nulla, ma essa ha dallo Stato una garanzia di 2,364,000 lire. Per pagare le sue obbligazioni delle due serie *A* e *B*, la società spende 1,568,808 lire all'anno; per conseguenza le restano un 750,000 lire all'anno, che rappresentano un capitale di 15 milioni. Questa è una buona garanzia.

Alla società non resta nulla, o signori, perchè, pagati gli interessi di queste obbligazioni, la società deve, secondo il contratto, provvedere alle spese di esercizio; e le spese di esercizio, come ho detto, importano alla società una perdita 4135 lire per chilometro, che per 200 chilometri, press'a poco, importano una perdita totale di 800,000 lire. Dippiù, la garanzia del 1876 non è stata maggiore di lire 1,954,000. Pagate 1,568,000 lire, restano meno di 400,000 lire. Ma sull'esercizio essa ha una perdita che va al di là di 800,000 lire. Domando io: dove sono gli avanzi di questa società? Dove è l'attivo, che può servire di garanzia al contratto che in questo momento voi state per approvare?

Io non intendo di entrare in altre considerazioni circa questo contratto. Spero che il ministro possa rischiarare questi miei dubbi; senza di che, con rincrescimento, io sono obbligato a votare contro. Dico con rincrescimento, perchè se la convenzione non fosse onerosa, se essa assicurasse veramente la costruzione delle ferrovie sarde, ne sarei lietissimo.

Ma io temo che la convenzione sia onerosa per lo Stato, nè assicuri l'avvenire delle ferrovie sarde. Una formola come quella adottata dal Ministero per garantire gli interessi del capitale e le spese di esercizio è una formola che l'esperienza ha dimostrato fallace. Se il carbone ed il ferro aumenteranno sensibilmente di prezzo, la società verrà daccapo a chiedere nuovi sussidi al Governo per poter adempiere gli obblighi suoi.

Ma intanto, o signori, l'onere per lo Stato non è piccolo; perchè da 1,900,000 lire che ha potuto essere la garanzia pagata alla società nel 1876, questo onere, a rete compiuta, non sale a meno di lire 6,019,800 lire, secondo i miei calcoli. E dico lire 6,019,800 e non 5,638,000 lire, come dice il signor ministro, perchè il signor ministro ha dimenticato un'altra garanzia che ha conceduta con questa con-

venzione alla società, oltre a quella di 14,800 lire di prodotto netto. Egli ha concesso ancora una garanzia di prodotto lordo fino a 7 mila lire, colla quale lo Stato resta obbligato di supplire la metà della deficienza che possa correre fra il prodotto effettivo dell'esercizio e le sette mila lire. E siccome il prodotto effettivo, nell'ultimo triennio, non è stato che di qualche centinaio di lire superiore alle cinque mila, così per giungere a sette mila lire, lo Stato, mercè cotesto patto, è caricato di un altro onere di mille lire per chilometro, e per 400 chilometri presso a poco di tutta la rete, avrà un altro onere di 400 mila lire di giunta. Ma si dirà: volete supporre che il prodotto lordo delle ferrovie sarde a rete compiuta si mantenga sempre a cinque mila lire?

Ho studiato un pochino l'andamento dei prodotti delle ferrovie sarde, ed io vi dico che quando voi avrete costruiti i 121 chilometri che corrono da Oristano ad Ozieri, questi avranno una grande influenza sopra il prodotto medio chilometrico di tutta la rete; e, se voi potrete mantenere questo prodotto a 5000 lire in media, sarà un miracolo, e ci vorranno degli anni prima che si possa arrivare a 7000 lire.

Dunque mi riassumo, e dico che, secondo me, addivenendosi al riscatto sulla base delle convenzioni attuali, il prezzo non importerebbe più di lire 31 milioni. Questi aggiunti ai 44 che ci vogliono per le nuove costruzioni, non produrrebbero per l'erario un carico maggiore di 75 milioni, cioè un carico annuale non maggiore di 5 milioni.

Ma la convenzione reca con sè un carico di lire 6,038,000; dunque essa ci porta un onere maggiore di quello che ci darebbe il riscatto.

Se non si tiene conto di queste osservazioni, e si passa oltre e si approva questo contratto, rimarrà ingannato chi crede che la società abbia di che garantire l'esecuzione e l'adempimento dei suoi impegni.

Mi astengo, come ho detto, dall'entrare in altre considerazioni.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Mi perdoni l'onorevole Spaventa ma mi permetta di dirgli come io spero che, se la Camera ha seguito con attenzione i suoi ragionamenti, essa avrà scorto che, dal principio alla fine dei medesimi, l'onorevole Spaventa ha versato in una continua e flagrante contraddizione.

L'onorevole Spaventa cominciò coll'affermare che noi credevamo di aver fatto un ottimo contratto e che l'avevamo fatto invece molto cattivo; e poi dopo cosa ci venne a dire? Che noi abbiamo fatto un contratto tanto cattivo con questa società, che la

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

società, per effetto del contratto medesimo, sarà costretta a fallire!

L'onorevole Spaventa incorse inoltre in altre evidentissime contraddizioni. L'onorevole Spaventa infatti ci disse: guardate che voi non avete assunto soltanto una garanzia di prodotto netto, ma avete assunto eziandio una garanzia di prodotto lordo, poichè, se le ferrovie sarde non renderanno quelle 7000 lire che avete preso come costante nella formula per l'esercizio, voi dovrete sopperire alla differenza del prodotto che daranno le linee della Sardegna. E dopo aver parlato della tenuità del prodotto lordo, delle perdite temibili sull'esercizio, che cosa ci proponeva egli che ha così disastroso concetto del prodotto di quelle linee? Ci proponeva di riscattare e fare l'esercizio per conto nostro, l'esercizio sì grandemente perdente, sostenendone per intero, anzichè soltanto in parte, le perdite!

Nè basta. Avrete rimarcato un altro punto che formò tutta la base del ragionamento dell'onorevole Spaventa. Questo ragionamento che concerne i corrispettivi che si sarebbero dovuti pagare facendo il riscatto, ha, secondo me, un vizio intrinseco radicale.

Esso suppone una base che la società non avrebbe mai accettato, e suppone quindi che le condizioni del riscatto potessero essere sottratte alla decisione dei soli giudici competenti, cioè i tribunali, perchè la via che l'onorevole Spaventa ci addita è la via delle liti e null'altro; ed il programma delle liti, io lo dichiaro apertamente, per i dettami stessi d'una funesta esperienza, non è certamente il mio. Ma avvi di più. L'onorevole Spaventa ora, ad opportunità di opposizione, ci ha detto che dovevamo riscattare non sulla base di 12 mila lire di prodotto netto chilometrico, ma sopra la base di un prodotto netto molto minore. A tale riguardo, a parte anche il predetto risultato di ingolfarci in un pelago di liti, noi ci troviamo sempre, a quella che un collega dell'onorevole Spaventa, il generale Ricotti, chiamava l'aritmica politica, un'aritmica fatta *ad usum Delphini*, inquantochè io non ho che a leggere il discorso pronunciato su tale argomento, per conto certo anche dell'onorevole Spaventa, dall'onorevole Minghetti, quale presidente del Consiglio dei ministri, per dedurne che il prezzo del riscatto veniva da essi stessi calcolato assai più alto di quello che è stato calcolato da me sulle basi delle garantite 12 mila lire di prodotto netto.

L'onorevole Minghetti infatti parlando delle conseguenze che avrebbe prodotto il riscatto, ebbe a dire nella tornata del 1° giugno 1877 che il riscatto avrebbe portato al Governo un carico di un milione

e mezzo o due milioni di più di quelli che ha già iscritti per la garanzia ferroviaria.

Ora siccome noi paghiamo due milioni circa di garanzia, così secondo il Ministero precedente l'onere del riscatto ci avrebbe posto a carico tre milioni e mezzo o quattro milioni.

Questi erano gli effetti del riscatto secondo l'onorevole Minghetti.

Ora i calcoli impugnati adesso dall'onorevole Spaventa, fanno giungere il corrispettivo del riscatto ad una somma di gran lunga minore di quella indicata dall'onorevole Minghetti, e quindi può dirsi che per altra contraddizione con quanto ora sostiene l'onorevole Spaventa, il Ministero precedente ammetteva che gli oneri del riscatto erano superiori a quelli che sono stabiliti nella mia relazione, superiori parmi di niente meno che 700 mila lire all'anno.

Ma entriamo ad esaminare in se stessa la base del ragionamento dell'onorevole Spaventa.

Egli ci disse: voi potevate dubitare per lo meno della obbligatorietà del riscatto; io non credo che al riscatto fosse il Governo obbligato.

A ciò risponderò che nel senso invece di tale obbligatorietà, vi erano dei pareri del Consiglio di Stato ed anche pronunciati a sezioni riunite.

SPAVENTA. Non è così, la questione non è stata posta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non importa se la questione non è stata posta così, dappoichè la conclusione fu in questo senso. Ora questi pareri dati da quei corpi medesimi che non sono i meno portati ad assecondare le vedute, le tesi del Governo doveano avere ai miei occhi un grande valore; e l'onorevole Spaventa, il quale tanto ritiene favorevole il Consiglio di Stato agli assunti del Governo che non vide bene la legge che ne aboliva la giurisdizione, la legge cioè, relativa ai conflitti di attribuzione, l'onorevole Spaventa mi consentirà che quando i medesimi corpi più inclini ad entrare nelle vedute del Governo si erano pronunciati nel senso predetto, non era maggiormente a sperarsi dall'autorità giudiziaria, non era quindi prudente seguir la via indicata da lui, il quale ci mandava dinanzi ai tribunali, e non solo ci avrebbe mandato dinanzi ai tribunali per codesta quistione, ma per altre molteplici che con quella linea di condotta erano inevitabili.

Egli ci disse infatti: voi potevate fare il riscatto ad un corrispettivo minore di quello valutato sulla base d'un prodotto netto di lire 12,000 al chilometro. Anche riguardo a ciò, mi ammetterà l'onorevole Spaventa che per lo meno onde poterlo fare ad un corrispettivo minore sarebbe occorso di trovare consenziente la Società; altrimenti avremmo dovuto

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

andare innanzi ai tribunali; e innanzi ai tribunali quale è la tesi che avrebbe voluto veder sostenuta l'onorevole Spaventa?

La società ha a termini della sua convenzione una garanzia di lire 12,000 al chilometro di prodotto netto.

Ora la società mette innanzi queste disposizioni del contratto per domandare la somma garantitale. Quale obiezione le si può fare? Creda l'onorevole Spaventa che non mi ha insegnato niente colle sue obiezioni, non mi ha insegnato niente riguardo alla possibilità di sostenere che si potesse fare il riscatto invece che capitalizzando la somma di 12,000 lire di prodotto netto, capitalizzando una somma minore. Son cose tutte quelle che egli disse, le quali vennero lungamente ventilate, e vennero fatti anche i conti in base alla tesi che il riscatto si potesse fare alla stregua delle deduzioni che dice ammissibili l'onorevole Spaventa.

Ma era proprio positiva e incontestabile la ammissibilità di tali deduzioni?

L'onorevole Spaventa osserva essere bensì vero che la società ha il diritto alle 12,000 lire di prodotto netto; ma essere però a suo carico l'esercizio per una somma che le lascia inevitabili perdite le quali diminuiscono il prodotto netto; poichè la spesa di esercizio per i primi cinque anni la Società la doveva fare coi due terzi di prodotto lordo e dopo i primi cinque anni colla metà del prodotto lordo medesimo. Siccome infatti l'esercizio non poteva farsi con sì tenue corrispettivo, perchè le spese d'esercizio costavano certo di più del 50 e del 66 per cento del prodotto lordo, così, secondo l'onorevole Spaventa, dovevansi proporzionalmente ridurre le 12,000 lire garantite di prodotto netto alla società e commisurare il riscatto sopra una somma di prodotto netto minore. Ciò può ritenere l'onorevole Spaventa che diceva io pure alla società. Ma la società rispondeva che le disposizioni pella valutazione delle spese d'esercizio portate dalla convenzione del 1863 erano introdotte in via di presunzione e ritenendo di valutare le spese d'esercizio al giusto valore, e che quindi non è dato elevarsi contro una presunzione, una valutazione ritenuta giusta contrattualmente; che, una volta che venisse il momento del riscatto, queste spese di esercizio scomparivano, e doveva farsi il riscatto sulla base del prodotto netto effettivamente garantito. La società osservava pure che nello stesso modo che essa non avrebbe potuto accampare maggiori pretese di corrispettivo per il riscatto, solo perchè quelle spese fossero inferiori alle presunte, così il Governo non è in diritto di diminuire il corrispettivo medesimo sulla supposizione che siano superate: dico suppo-

sizione perchè del resto la società aveva affittato l'esercizio alle condizioni corrispondenti alle presunzioni della legge. Noi abbiamo esaminato e fatta esaminare a lungo cotesta questione e ci siamo persuasi non convenisse nemmeno per essa esporci all'*alea judiciorum*, mentre una lite sarebbe stata d'esito incerto oltre al ritardare indefinitamente l'esecuzione dell'opera.

Ma vi ha di più: l'onorevole Spaventa vede bene che dalle lire sedici e più mila che avrebbe richiesto il riscatto sulla base delle lire 12,000 di prodotto netto, alle 14,800 cui noi abbiamo portato il corrispettivo, avvi ancora una ben notevole differenza, onde ciò gli dimostra che la base sopra cui si è fatta la convenzione è quella che nell'ipotesi del riscatto valutava in via transattiva il corrispettivo, sì che il diritto della società fu computato non già sopra il riscatto compensato sulla base delle 12,000 lire di prodotto netto pretese dalla società stessa, ma sopra un riscatto transazionale, un riscatto fatto in via di componimento, in via conciliativa. E ciò mi pare già molto, dacchè invece il precedente Ministero, giusta le parole dell'onorevole Minghetti, valutava gli oneri del riscatto ad una somma anche maggiore di quella che risulta dalla misura delle 12,000 lire di prodotto netto.

Ma vi ha di più ancora, poichè un'altra grave questione viene ad essere definita e transatta mediante la nostra convenzione. La società, infatti, aveva sollevata la pretesa di un credito d'ingente somma, relativo alla liquidazione delle annualità di garanzia. Essa pretendeva che, avendo stabilito la convenzione del 1863 una garanzia di prodotto netto, per stabilire il quale dovevano essere valutate in una somma previamente determinata le spese di manutenzione e di esercizio, mentre non si parlava poi delle spese di riparazione, di amministrazione e simili, ne derivasse che, oltre al dedurre dal prodotto lordo i due terzi del medesimo pelle spese di manutenzione e di esercizio, onde determinare il supplemento da pagarsi alla società si dovessero dedurre anche le altre spese preindicate.

Ora anche questa pretesa della società rappresentava una somma che facevasi ascendere a 13 milioni. Noi ritenevamo tale pretesa affatto infondata, ma ad ogni modo anche su questo punto si sarebbero dovute affrontare delle liti, liti che secondo un vecchio adagio *hanno le loro stelle*.

Ma, come già accennai, l'onorevole Spaventa, dopo avere trovato che il nostro contratto è cattivo, che diamo troppo alla società, con flagrante contraddizione ha detto che noi le diamo così poco, che la società non potrà vivere coi mezzi che le ve-

niamo a concedere in virtù della presente convenzione: altra tesi, anche questa, secondo me, non solo esagerata, ma del tutto inammissibile come la prima.

E invero la società, per poco che si vogliano fare i conti, può benissimo ritenersi vitale.

Nostro intento infatti fu di fare alla società delle condizioni che non la ponessero in lauta posizione, ma la ponessero però in posizione tale da poter considerarsi vitale, in posizione tale da avere un dividendo valutabile all'incirca al 4 per cento a favore degli azionisti.

E infatti, se l'onorevole Spaventa non ammette il conto del quale ha parlato, rifacciamolo pure in un altro modo anche più generale, ma inoppugnabile nel senso di dedurre la vitalità della società, di dedurre le conseguenze cui va incontro lo Stato. Che cosa risulta, infatti, da una accurata presunzione delle spese, posta di fronte ai pattuiti corrispettivi? Che la società dovrà spendere nella costruzione delle nuove linee 44 milioni. Ora noi le garantiamo 14,800 lire al chilometro, ciò che per 381 chilometri forma in cifra tonda una somma di 5,600,000 lire. La società ha da pagare gli interessi delle obbligazioni già emesse per la costruzione delle linee del primo periodo, interessi costituenti in cifra tonda la somma di 1,600,000 lire.

Dunque che cosa le resta? Le restano, levando dalle predette lire 5,600,000 le lire 1,600,000 per le obbligazioni del primo periodo, le restano, diceva, 4 milioni all'anno ad essa garantiti.

Ciò posto, anche ammesso che le obbligazioni che dovrà alienare per la costruzione delle linee nuove si alienino al 223, invece che al 230 come è stato contemplato nella convenzione, avrebbe l'onere di tre milioni per far fronte al servizio delle nuove obbligazioni, e quindi resterebbe un milione per le azioni, il che formerebbe appunto per le medesime circa il 4 per cento. Questo milione rappresenta, al 5 per cento, 20 milioni; ma mettete anche meno, mettete che rappresenti 18 milioni soltanto, e vedrete che avvi sempre un largo margine che vale a rendere abbastanza solida la società.

In ogni modo questo margine può garantire lo Stato che la costruzione delle nuove linee sarà compiuta, perchè ove i 44 milioni presunti necessari per tale costruzione salissero anche a 60 o 62, cosa che ciascuno ravviserà essere affatto impresumibile, ci sarebbe sempre un largo più che sufficiente a far fronte a quel di più che potessero richiedere le nuove costruzioni. E tanto più impresumibile è che la spesa per le nuove costruzioni ascenda notevolmente oltre i 44 milioni, perchè essi furono calcolati dietro studi tecnici esecutivi, accuratamente

esaminati da distinti tecnici del Ministero, tecnici che per giunta conoscono perfettamente le località ove deve aprirsi la strada ferrata.

L'onorevole Spaventa dice che egli avrebbe riscattato le linee del primo periodo, il che è quanto dire che od avrebbe senz'altro pagato assai più di ciò che è stabilito dalla presente convenzione, o sarebbe passato per tutto quel semenzaio di liti del quale io ho discorso, e non le ho tutte enumerate, e dopo essere passato per tante liti probabilmente avrebbe finito per pagare una somma di gran lunga maggiore non solo di questa che egli ha indicato, ma anche di quella che è stabilita in via transattiva dietro i calcoli che servirono di base alla presente convenzione.

Ma riscattando le linee del primo periodo, che cosa poi avrebbe egli fatto per le nuove costruzioni? Egli ne dice che le avrebbe fatte per conto dello Stato.

Ora ognuno vede che costruendo lo Stato, tutte le alee dipendenti dal maggior prezzo occorribile per le costruzioni al di là del preventivo, invece di andare a carico della società, andrebbero a carico dello Stato; mentre d'altronde in questo punto del sostituire lo Stato all'industria privata, è superfluo il dirlo, dall'onorevole Spaventa ci separa una completa divergenza di programma, poichè noi non amiamo la costruzione più che non amiamo l'esercizio governativo.

D'altra parte ancora cosa avrebbe egli dovuto fare, l'onorevole Spaventa, riguardo alle linee del primo periodo dopo averle riscattate? Avrebbe voluto esercitarle per conto dello Stato? Questo è il suo ideale, e quindi capisco benissimo ch'egli possa venire in questa conclusione, quand'anche le ragioni finanziarie consiglino un metodo diverso; ma tale esercizio governativo noi sapevamo che non è voluto dalla Camera più che non sia voluto da noi.

Siccome adunque la Camera non ammette l'esercizio per conto dello Stato, che cosa sarebbesi dovuto fare? Sarebbe stato necessario anche per le reti sarde trovare una compagnia d'esercizio; e mentre ci si disse dai nostri avversari essere così difficile trovare compagnie d'esercizio anche per le reti riscattate nel continente, sarebbonsi dovuto trovare altri concessionari esercenti anche per l'isola di Sardegna, aggiungendo poi alle altre alee di perdita per lo Stato, anche quelle dipendenti dalle perdite sull'esercizio.

Io credo di avere per tal modo pienamente risposto alle obiezioni che furono sollevate dall'onorevole Spaventa, e spero di aver persuaso la Camera che la presente convenzione provvede conve-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

nientemente agl'interessi dello Stato, non meno che agl'interessi ed all'avvenire della Sardegna.

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

**PARPAGLIA.** Vi rinuncio.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Spaventa.

**SPAVENTA.** Mi permetta la Camera che io replichi in brevi parole al discorso dell'onorevole ministro.

L'onorevole ministro crede di cogliermi in contraddizione, perchè mentre da una parte io affermo che lo Stato ha fatto un cattivo contratto, dall'altra prevedo il caso che la società vada in rovina in conseguenza degli impegni assunti col contratto medesimo. L'onorevole ministro è abbastanza esperto di questioni ferroviarie per credere che qui vi possa essere una contraddizione. Il contratto può esser cattivo per lo Stato, perchè questo si assume un onere che è troppo gravoso, o che secondo le convenzioni esistenti non gli dovrebbe spettare; e nel tempo medesimo il contratto potrebbe riuscire dannoso per la società, perchè non elimina quelle eventualità pericolose a cui va esposta l'industria ferroviaria quando si affida a convenzioni simili. E l'esperienza del passato risponde per me. I contratti che noi abbiamo con le altre società non furono certamente leggieri per lo Stato; anzi ho sentito lamentarne sempre il grandissimo peso. Non di meno le società anzichè prosperare, quasi tutte sono cadute in rovina.

Ma l'onorevole signor ministro ha accennato dapprima, e poi è tornato nella conclusione del suo discorso ad una idea, che certamente non è la mia.

Egli ha detto: vuole l'onorevole Spaventa che noi assumiamo l'esercizio delle ferrovie sarde per conto dello Stato?

No, onorevole ministro, io non pretendo questo da lei.

La questione dell'esercizio è stata decisa dal Parlamento, ed io aspetto di vederne le conseguenze per la pubblica amministrazione. Io faccio la parte di semplice spettatore, nè intendo menomamente turbare l'aspettativa dell'onorevole ministro. La questione che ora ci occupa è altra. Il ministro ha detto che da' suoi studi è venuto nella conclusione, che la base del riscatto non potrebbe essere che quella che egli ha indicata, e che quindi l'onere che si creerebbe, sarebbe maggiore di quello portato dalla sua convenzione.

Veramente io traccio di questo studio nella sua relazione non ne ho viste; non vi è posta neppure la questione se il riscatto dovrebbe farsi sulla base di 12 mila o sopra una diversa.

Nella relazione ministeriale questa questione non è punto trattata.

*Voce al banco della Commissione.* Domando la parola.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io mi aspettava questa obbiezione, e già vi ho risposto.

**SPAVENTA.** È trattata bensì l'altra questione se noi possiamo o no procedere al riscatto, ma delle basi su cui tale riscatto deve avere luogo non se ne dice nulla.

Ora io avrei desiderato che almeno la Commissione avesse trattato la questione nella relazione sua. Innanzi alla Camera la si discute male, imperocchè bisognerebbe avere presenti tutte le disposizioni contrattuali, ed a me non è facile richiamarle alla memoria.

Ma, io dico, stando ai termini della convenzione e dell'articolo 284 della legge, il quale prescrive che ove si proceda al riscatto, questo deve avere luogo in base al prodotto netto ottenuto dalle ferrovie, che le conclusioni a cui io sono venuto sono inoppugnabili. Sono inoppugnabili perchè il prodotto ottenuto dalle ferrovie, aggiungendovi ciò che lo Stato paga di garanzia, e detraendone le spese, non lascia di vero prodotto netto alla società che una somma, la quale non ascende che a 7865 lire per chilometro; che moltiplicate per 197, quale è il numero dei chilometri costruiti, si ha la rendita di lire 1,449,405, la quale capitalizzata al 100 per 5, e aggiuntovi il valore del materiale mobile e degli approvvigionamenti, vi danno i 31 milioni che io già dissi.

Questa è la questione che bisogna discutere. Ma nel modo come questa discussione ora è fatta, io dubito che essa possa giovare molto; dappoichè ci è stata, permettetemi che lo dica, un po' di fretta. Riuniti gli uffici, fu nominata immediatamente la Commissione. Questa si adunò due volte...

**VOLLARO, relatore.** E il relatore ha partorito la relazione.

**SPAVENTA...** e il giorno dopo il relatore presenta la sua relazione.

Io domando alla coscienza di ognuno se ha avuto il tempo...

**VOLLARO, relatore.** Domando la parola.

**SPAVENTA...** di studiare a fondo questo contratto.

Io credo di no. Per conto mio dico che non ne ho avuto abbastanza: io avrei voluto fare altre ricerche, le quali mi sono state impediti dal brevissimo tempo che ho avuto da ieri sera a questa mattina per venire qui a fare qualche osservazione.

**SALARIS.** Domando la parola.

Ella non dovrebbe aver bisogno di questo, ha studiato dieci anni.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

SPAVENTA. Infine l'onorevole ministro dice: col contratto che io ho stipulato, lo Stato si assicura che l'onere che si assume non può diventare maggiore; mentre se invece di lasciare costruire queste nuove linee in Sardegna da una società, prendesse a costruirle direttamente il Governo per mezzo degli ufficiali suoi, tutte le alee che vi possono essere tanto nel procurarsi i capitali, come nella costruzione, ricadrebbero sullo Stato.

E questo pare all'onorevole ministro un vantaggio non piccolo della convenzione che ha concluso.

Egli ha fatto spiccare questo vantaggio contro il sistema da me proposto, che era quello che lo Stato costruisse direttamente lui, salvo poi a vedere come e da chi fare esercitare le strade.

Ora la garanzia che l'onorevole ministro trova nella società contro queste alee possibili, è una garanzia, secondo me, del tutto immaginaria, perchè, come ho detto, la società non avendo nulla nel suo attivo che possa stare di fronte a queste alee, la garanzia evidentemente si riduce a nulla.

L'onorevole ministro ha fatto il conto che con le 14,800 lire a chilometro che il Governo le dà, la società si troverà un reddito col quale potrà pagare gli interessi delle obbligazioni già emesse e gli interessi del capitale da formarsi per la costruzione delle nuove linee; ma questo qualche cosa che la società ha, dopo l'adempimento di questi obblighi, da chi le viene? È lo Stato che glielo dà! Bella maniera di garantirsi dalle alee che si corrono per questa specie d'intraprese, dando noi alla società ciò con cui essa deve garantirci!

Se questa è maniera solida di garantirsi, io ne lascio giudice la Camera.

Ma non posso finire queste mie parole, senza che accenni a quello che io avrei fatto delle ferrovie di Sardegna. E lo dico, sia che i Sardi convengano nel mio sentimento, sia che no; lo dico, perchè è il sentimento del dovere che m'impone di dirlo.

Io credo che costruire le ferrovie di Sardegna a sistema ordinario, cioè a sezione ordinaria, sia stato un errore economico che noi abbiamo commesso; perchè non credo che mai il prodotto di quelle ferrovie potrà essere tale da liberare lo Stato dall'onere relativamente grave che si assume nell'ordinarne la costruzione.

Io dico che se da principio si fosse adottata l'idea di un sistema di ferrovie economiche, noi avremmo adempito molto prima verso la Sardegna al nostro dovere di provvederla di questo mezzo utilissimo ed indispensabile di comunicazione, di cui oggi è dotato qualunque popolo civile.

Ma, come ho detto, noi abbiamo commesso un errore, che a me però non sembra irreparabile.

Restano ancora da costruire 183 chilometri di strade; perchè non costruirle a sezione ristretta? Voi avreste un risparmio d'un terzo almeno del capitale occorrente alla costruzione; voi avreste per lo meno un risparmio d'un terzo delle spese di esercizio: ed allora il prodotto che oggi avete dalle ferrovie basterebbe già a sostenerne le spese di esercizio.

Ora si è col riscatto delle ferrovie già costrutte che voi potreste entrare in questa via, mentre che, mantenendo la concessione, siete forzati a sottostare a tutte le conseguenze del primo errore commesso.

Una volta che le strade sieno compiute e assettate tutte secondo il sistema che io ho detto, credo che una società che ne assuma l'esercizio non sia difficil cosa a trovare, ed a patti e condizioni convenienti. E quando al Parlamento paresse che lo Stato in niun modo dovesse assumere l'esercizio delle ferrovie sarde, nemmeno se non si rinvenisse alcuna società che si assumesse questo incarico, io dico che vi sarebbe un modo agevole di provvedervi, ed è di affidare alle due provincie sarde, unite in consorzio, l'esercizio delle loro ferrovie.

VOLLARO, *relatore*. Alla svedese.

SPAVENTA. A mio giudizio non pare punto sconveniente che le due provincie dell'isola, costituite in consorzio colla forza che hanno già le nostre amministrazioni provinciali, e con la tendenza che vi è a renderle ancora più forti, assumano, quando la necessità lo consigli, l'esercizio delle ferrovie del proprio territorio.

Con questo sistema noi risparmieremmo, sopra i 44 milioni che sono da spendere per le nuove costruzioni, per lo meno 11 milioni; poichè voglio calcolare solo al 25 per cento il risparmio che può farsi nella costruzione a sezione ridotta. Gli uomini più competenti nella materia, gli ingegneri Pihl, Fowler, von Nördling, Fairlie ed altri, e ultimamente uno dei nostri ingegneri, dei più bravi, il Moreno, tutti ritengono che il risparmio che potrebbe farsi, può salire ad un terzo o almeno al 27 per cento della spesa totale.

E il Moreno conclude un libro, che egli ha scritto sulle ferrovie economiche, lamentando l'errore da noi commesso di costruire le strade ferrate nella Sardegna nel modo che abbiamo fatto, e si domanda se l'interesse bene inteso dell'Isola non si accordi con quello della nazione per adottare, per le ferrovie in progetto ed anche per quelle in costruzione in Sardegna, quelle modificazioni che permetterebbero di ridurne considerevolmente il costo.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

E il sistema a sezione ridotta, o signori, non nuocerebbe punto agl'interessi dell'Isola. Il Governo inglese, dopo aver costruito dieci mila chilometri di strade a sistema ordinario nell'India, oggi ha adottato il sistema a sezione ridotta, e di questo sistema mille chilometri sono già in costruzione o già finiti. Che cosa dirò io dell'America? Il Texas-Pacifico, una strada di 2400 chilometri, era, anni addietro, per costruirsi a sezione ridotta. Il Denver et de Rio Grande, un'altra linea di più di mille chilometri, è già costruita a sezione ridotta.

In Norvegia se ne sono costruite anche parecchie centinaia di chilometri; e così altrove. Ecco il sistema nel quale io desidererei che l'onorevole ministro entrasse. Con questo sistema noi risparmieremo sulle spese di costruzione, ed assicureremo un buon servizio ferroviario nell'Isola, perchè questo servizio troverebbe nel traffico stesso i mezzi per sostenersi senza grave onere per lo Stato.

**PRESIDENTE.** Prima di procedere oltre, invito l'onorevole Farini a recarsi alla tribuna per leggere l'indirizzo a S. M. il Re.

**FARINI.** (*Legge l'indirizzo*)

« Sire! — In questo giorno solenne perchè destinato a ricordare lo Statuto largito dal grande vostro genitore, e da voi, in mezzo a fortunate vicende, mantenuto con patriottica lealtà, Noi, rappresentanti del popolo italiano, sentiamo l'obbligo di attestare alla Maestà Vostra la nostra devozione. Imperocchè, sino da quando, nei giorni della servitù il popolo italiano intuì, nei giuramenti da voi solo mantenuti e nel vostro ossequio alla libertà, la grande forza che avrebbe fatta leva alle male signorie onde era oppresso, lo Statuto costituzionale diventasse simbolo e cemento della unità della patria e, nel nome vostro, e nella acclamazione di questo patto fossero vinte le lotte nazionali. (*Bene!*)

« Sui campi di battaglia, nei Consigli dell'Europa, forte del diritto del popolo italiano, voi non esitaste, o Sire, a porre a cimento la Corona e la vita a pro della grande missione animosamente assunta, valorosamente proseguita, pertinacemente compiuta. (*Benissimo!*) Ed il popolo italiano a tempo osando, attendendo a tempo, eletto voi, prima che a Re, a moderatore e guida dei propri destini, attinse dal vostro nome e dal vostro esempio la concordia che procaccia il successo, la magnanima longanimità che lo avvalorava, la impavida energia che lo difende. (*Benissimo!*)

« E Re e popolo gareggiarono, per cittadina virtù!

« Sire! — Da questa comunanza di sentimenti, di affetti, di propositi; da questo indissolubile fa-

scio di volontà e di forze, durante il grande spazio di tempo decorso dal 4 marzo 1848 ad oggi, e nel quale voi aveste tanta parte, noi ripetiamo la conquista del presente; a questo affidiamo la sicurezza dell'avvenire. (*Benissimo!*)

« Il perchè, o sire, festeggiandosi oggi per la trentesima volta lo Statuto del regno, noi, qui adunati nella capitale della ricostituita nazione, abbiamo voluto confermarvi la immutabile fede degli Italiani nel loro Re e nei destini della patria. » (*Benissimo!*)

**PRESIDENTE.** Metto ai voti anzitutto questo progetto d'indirizzo. Coloro che l'approvano sono pregati di alzarsi.

(La Camera approva ad unanimità.)

Il fatto, che domani si celebra, essendo di una singolare importanza, io proporrei alla Camera che questo indirizzo, anzichè, come per lo passato si è stati soliti di fare, essere portato da una deputazione, venga presentato dalla Camera intera colla sua Presidenza a Sua Maestà.

Se la Camera non dissente s'intende presa questa risoluzione. (*Segni di assenso in tutti i banchi della Camera*)

Resta dunque così stabilito. La Camera sarà avvisata dell'ora in cui domani sarà presentato l'indirizzo a Sua Maestà il Re.

I deputati si dovranno trovare tutti alla Camera all'ora che sarà indicata.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti per un fatto personale.

**MINGHETTI.** Io non entro nella questione tecnica, non ho che il fatto personale a rilevare. Quanto alla parte tecnica dirò soltanto che intenzione nostra era che la costruzione delle ferrovie sarde fosse fatta dal Governo, salva la questione dell'esercizio; ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici si è giustificato, dirò così, del valore che attribuisce nella sua relazione alle ferrovie esistenti in Sardegna e al loro riscatto, contrariamente alla mia affermazione. Veramente altra cosa è trattare un contratto, altra cosa è riguardare, come fa un ministro delle finanze, in generale agli oneri che possono venire allo Stato.

Di più, in quell'epoca, dicendo che l'onere del riscatto avrebbe potuto crescere di un milione e mezzo o due l'onere dello Stato, lo scopo del mio discorso era principalmente di fondarmi sulle ragioni addotte dagli onorevoli Salaris e Sulis. Questo era il mio concetto, ed aggiungevo quindi che il riscatto avrebbe portato un altro onere allo Stato. Ma l'onorevole ministro ben comprende, ripeto, che altro è fare un contratto, altro è un ministro delle finanze il quale deve curarsi dei pesi che vengono ad aggravare il bilancio dello Stato. Del resto, io

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

non ho a ricordare in questa questione se non quello che disse l'onorevole Depretis, or sono tre o quattro sedute, che un gran torto nostro e di tutti i ministri che si sono succeduti sta nel voler sostenere in vita società le quali non avevano le condizioni per essere vitali.

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

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dirò brevissime parole, perchè non sembrami esservi nelle ulteriori osservazioni dell'onorevole Spaventa alcun'altra nuova obbiezione, tranne quella che concerne la soluzione da lui ora messa innanzi e che consiste nella proposta di ricorrere per le ferrovie sarde al sistema dello scartamento ridotto.

Ma prima mi permetta l'onorevole Spaventa di rispondergli per ciò che riguarda le pretese lacune della relazione ministeriale. Egli per rispondere a me che gli aveva dimostrato come tutti i suoi conti li aveva fatti io pure per addivenire alla convenzione, come anch'io ero entrato in tutte le ipotesi subordinate relative al riscatto basato sopra una somma inferiore alle lire 12,000 di prodotto netto chilometrico, mi domanda perchè allora di queste ipotesi subordinate non abbia parlato nella mia relazione.

La stessa domanda allora mi potrebbe muovere riguardo all'ultima obbiezione ch'egli ha sollevato; potrebbe chiedermi perchè non mi sia giustificato nella relazione di non avere attuato per le ferrovie sarde lo scartamento ridotto che egli ha ora proposto.

Anche a questo riguardo, come rispetto all'altro del corrispettivo del riscatto, posso dichiarare di aver preferito di attendere che si sollevasse l'obiezione prima di rispondere. E invero l'obiezione che per le ferrovie sarde dovesse adottarsi lo scartamento ridotto, io me l'aspettavo pure, ma non per questo credetti di anticiparne nella relazione la risposta, risposta che invece faccio ora con piena fidanza di aver assenziante la Camera nella mia opinione.

Io non seguirò l'onorevole Spaventa nella escursione teorica che, con grande lusso di citazioni di scrittori, egli ha messo in campo a favore del sistema di scartamento ridotto. Potrei alla mia volta citare opposte autorità; ma io credo non sia qui il caso, credo debbasi trattare la questione non già dal punto di vista teorico, ma dal punto di vista dei fatti che ci si presentavano nella Sardegna.

Può ritenere l'onorevole Spaventa che, prima di addivenire a questa convenzione, la questione se fosse opportuno di applicare alle ferrovie della Sardegna lo scartamento ridotto, venne ventilata,

discussa, ampiamente trattata. Io anzi intorno a tale questione ho interrogato gli ingegneri più competenti del Ministero, gli ingegneri più competenti addetti al servizio delle ferrovie. Ma essi, e fra essi alcuni che sono autori di scritti pregevolissimi nella materia speciale delle ferrovie a scartamento ridotto, ad una voce mi hanno risposto che si poteva dubitare, si poteva ritenere fors'anche che fosse conveniente di attuare lo scartamento ridotto nel 1863, che fosse ancora il caso di applicarlo quando si addivenne alla convenzione del 1870, essendo allora piccolissima la porzione di ferrovie già costruita in Sardegna; ma che sarebbe stato improprio l'addivenire ora a siffatto mutamento. Improprio, perchè si dovrebbe disfare la parte già fatta, mutare il materiale mobile, avere un piano stradale inutile, un piano stradale più largo di quello che occorre, senza potere utilizzare la parte superflua.

Ma oltrechè per il consiglio dei tecnici anche sotto l'aspetto giuridico, anche sotto l'aspetto dei sentimenti locali, non credetti fosse accettabile questa soluzione.

E invero siccome la legge del 1863, la legge del 1870 hanno dato alla Sardegna le ferrovie di cui trattasi a scartamento ordinario, mi parve non si potesse ora imporre alla Sardegna questa specie di *diminutio capitis* di fronte alla legge che le aveva accordato le ferrovie secondo il sistema più ampio, più comodo, secondo il sistema ordinario. Si poteva dai nostri predecessori, trattandosi d'un'isola ove non vi sarebbero stati trasbordi con altre ferrovie, non osandosi il collegamento colla gran rete italiana costruita a più largo binario, si poteva dai nostri predecessori adottare questo sistema; ma ora che la Sardegna è in possesso di queste ferrovie a sistema ordinario, io chiedo ai deputati sardi se il disfare le ferrovie già costruite a sistema ordinario per sostituirvi lo scartamento ridotto, non sarebbe stata cosa che avrebbe prodotto in Sardegna uno sdegno ancora maggiore di quello che sarebbe sorto ove non si fosse effettuato colla costruzione delle linee del secondo periodo il compimento della rete sarda, compimento a cui quelle popolazioni hanno mirato con tanto ardore e con tanta perseveranza. (*Benissimo!*)

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

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

(È appoggiata.)

**VOLLARO, relatore.** In tutti i casi domando che sia riservata la parola al relatore, perchè ha anche un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Pel fatto personale vi è sempre il diritto di parlare.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

PARPAGLIA. (*Della Commissione*) Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PARPAGLIA. (*Della Commissione*) Io credo di avere motivo di parlare per rispondere all'onorevole Spaventa. Io non vorrei che il paese rimanesse sotto l'impressione delle sue parole. Io non ho abusato mai della pazienza della Camera, non ne abuserò neppure oggi; e prego la Camera di acconsentirmi brevi osservazioni, perchè credo sia debito mio, come sardo, di rispondere brevissimamente all'onorevole Spaventa, almeno come una protesta.

Voci. Parli! parli!

VOLLARO, *relatore*. L'ho chiesta io la parola per rispondere.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la chiusura della discussione generale.

Coloro che l'approvano sono pregati di alzarsi.

(Non è approvata.)

Parli dunque, onorevole Parpaglia.

PARPAGLIA. Sarò brevissimo, perchè tengo a portare a termine la discussione.

L'onorevole Spaventa, cui il ministro dei lavori pubblici fece appunto di contraddizione, venne di nuovo nel sistema medesimo delle contraddizioni. Egli dice volere le ferrovie di Sardegna e combatte la legge; mostra conoscere tutto, ed afferma non avere potuto studiare il progetto.

Io mi aspettava l'opposizione dell'onorevole Pirisi-Siotto per la linea, ma non mi aspettava certo l'opposizione dell'onorevole Spaventa, dicendo di voler appoggiare il progetto delle ferrovie, per distruggerlo di fatto.

Io, o signori, tengo a fare notare che l'onorevole Spaventa oggi dice: voglio tempo a studiare, mentre egli, nella seduta del 6 marzo 1876, aveva detto: tutto pronto, tutto studiato, non manca che apporre le virgole alla legge. Certamente, se la buona volontà d'allora era quella stessa che ha mostrata oggi, la Sardegna avrebbe aspettato a lungo le ferrovie.

L'onorevole Spaventa voleva le ferrovie a parole e creava insormontabili ostacoli. Promesse, e promesse col proposito di non tradurle ad effetto.

Se la Sardegna ha risposto colle sue elezioni, mandando alla Camera dieci deputati che siedono su questi banchi, si fu perchè, oltre il concetto generale che condannava l'indirizzo politico della destra, aveva l'intima persuasione che dagli uomini che erano al potere non si voleva rispondere ad uno dei più caldi suoi voti, ad un urgente suo bisogno.

Ora l'onorevole Spaventa, col suo discorso, ne diede la più splendida prova. Oggi mette in campo

il sistema delle ferrovie a scartamento ridotto, per distruggere la parte che è già costruita, per non avere nè l'una nè l'altra, per condannare la Sardegna ad aspettare, aspettare..... ed alla desolante immobilità.

Signori, bene diceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici, l'applicare ora lo scartamento ridotto alle ferrovie sarde, è una diminuzione di capo che si voleva imporre all'isola che aveva concorso alle strade ferrate con 22 milioni dei suoi beni; dei quali 22 milioni, per 5,198,000 sono già nelle casse dello Stato con le vendite eseguite.

Non vogliamo le ferrovie a scartamento ridotto, perchè questo sistema non risponde ora nè può rispondere ai bisogni dell'isola all'urgenza di avere sollecitamente la ferrovia, per rendere più facili le comunicazioni col continente.

La sola produzione mineraria, che si sviluppa sempre in Sardegna in modo larghissimo, basterebbe per mostrare la necessità di una ferrovia che risponda ai suoi veri bisogni. Potrei mettervi sott'occhio le cifre eloquenti delle esportazioni del 1876 e trimestre 1877.

Non vado più oltre perchè mi è caro cedere la parola all'egregio amico Vollaro relatore della Commissione, egli non è sardo, saprà rispondere con calma maggiore e con quell'affetto e con quell'amore che ha sempre mostrato per le cose sarde. Vi preghiamo a dare il vostro voto a questo disegno di legge, perchè colla facilità delle comunicazioni coll'isola, ci conosceremo sempre meglio e ci ameremo sempre più, e quel lembo di terra avrà vincoli più saldi colla patria comune.

VOLLARO, *relatore*. Io credeva che questa discussione sarebbe passata calma e serena, ed io mi era proposto di essere sereno e calmo. Ma pare che ciò non debba essere.

Da qualche tempo succedono delle cose nuove in questa Camera. Intesi un discorso in cui un oratore si alzò a parlare a favore di una legge. Ricordo qual favore egli abbia adoperato parlando su quella legge.

Ed oggi l'onorevole Spaventa, alzandosi per votare questa legge, cercava solo un semplice schiarimento dall'onorevole ministro. La Camera ha inteso qual carica a fondo egli abbia fatto su questa povera legge e convenzione. E non solo sulla legge, ma ci ha coinvolto Commissione, presidente, e perfino la povera diligenza del relatore; come se quest'uomo, il quale ha l'abitudine di non dormire che cinque ore, non possa scrivere due pagine in una lunga notte. Signori, non starei qui tranquillo se non avessi speso il mio tempo lavorando sempre a questo modo. (*Benissimo!*)

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

Ora, per ridivenire calmo, vado ad un altro ordine di idee. Tornerò poi all'onorevole Spaventa, che mi ha chiamato osso duro, per provargli che lo sono realmente. (*ilarità*)

Compio il mio dovere di relatore riferendovi sopra talune petizioni. È questo un mio dovere, tanto più perchè l'onorevole presidente della Camera me ne fa precetto.

La prima è della compagnia reale sarda, la quale, dopo aver firmato una convenzione, si rivolge alla Camera perchè corregga questa convenzione. I motivi che essa adduce nel fondo sono di qualche peso, ma la Commissione, la quale in presenza di una convenzione non può che domandare alla Camera la sua adesione, mentre ben vede che il variarla equivarrebbe a rimandarla alle calende greche, non può se non esprimere il suo desiderio che il Governo la prenda in considerazione, e presenti, se lo crede, un disegno di legge supplementare.

La seconda petizione, che è presentata in una nuova forma, cioè per telegrafo, è del comune di Ozieri, il quale si rivolge alla Presidenza della Camera con queste parole: « Municipio Ozieri, interessesse Sardegna rappresenta necessità doversi avvicinare stazione definitiva Ozieri collocandola destra fiume almeno secondo ultimo studio. Borgnini duce voglia comunicare Camera presente petizione telegrafica stante urgenza. »

Questa petizione ha motivato un ordine del giorno della Commissione, che io raccomando al vostro voto.

Sbarazzatomi della parte doverosa di relatore, mi trovo dapprima scontentato. L'onorevole mio amico Pirisi-Siotto diceva: desidererei che la mia terra godesse di questa legge; e lagnavasi perchè un lembo di questa terra non può essere per momento solcato da una ferrovia. O collega, che non vedo qui presente, mi accontenterei anche della metà di quello che si concede a te; ma io godo che quella parte d'Italia abbia la sua parte di ferrovie, che formino lo sviluppo di ogni ricchezza ed il compimento dei suoi fini economici. Quali sono le ragioni per cui dall'onorevole deputato di Nuoro si fece obbiezione a questo tracciato? Capisco che per lui queste ragioni sono dolorose, ma la necessità di Stato non può a tutto provvedere nè tutto prevedere.

Io non voglio qui entrare nelle eccellenti ragioni esposte dall'onorevole ministro, ma voglio aggiungere qualche altra ragione a cui egli non ha pensato.

So che il tracciato anche passando per la valle del Tirso, Nuoro sarebbe sempre ad una certa distanza, da 25 a 30 chilometri dalla ferrovia; con

l'altro tracciato non disterà molto più dalla città d'Ozieri se si provveda ad una comunicazione diretta.

Ma, non si lagni, onorevole deputato di Nuoro: vede bene che la Commissione penetrata di questa ragione ha presentato un ordine del giorno che sottopone al voto della Camera, col quale oltre di aver domandato che vi sia una congiunzione che porti dalla rete principale all'altipiano del Tirso nel Goceano, si soggiunge: e alla città di Nuoro.

La città di Nuoro che in qualunque modo non sarebbe mai stata toccata dalla ferrovia e non vi sarebbe mai stata in comunicazione diretta, vuol dire che col vecchio tracciato avrebbe dovuto, per arrivarvi, discendere da una parte, mentre col nuovo tracciato discenderà dall'altra. Dunque la città di Nuoro non sente alcun danno grave da questo nuovo tracciato.

Io credo che per gli interessi del circondario di Nuoro che lamba il mare e che ha tre porti, i quali sono il Siniscola, il Dorgali, l'Orosei da cui non dista che quattro ore, interessi che lo sviluppo che potrebbe dargli la ferrovia lo abbia dal mare; e cercare che il ministro dei lavori pubblici (e ne ha la facoltà) faccia toccare il porto d'Orosei dal battello a vapore. Ciò sarebbe singolarmente alla città di Nuoro più utile di quello che domanda l'onorevole Pirisi opponendosi alla presente convenzione. E se egli non può conseguire pel momento che la sua terra sia congiunta alla strada, spera, attenda, segua l'esempio di quello che fanno gli altri; la sua provincia si calmi come hanno dovuto fare le altre per molti anni quando gli uomini che erano al potere promettevano e non mantenevano nulla, quando rispondevano che sarebbero state costruite le ferrovie allorchè si fosse adottato lo scartamento ridotto.

Ma, o signori, adottando lo scartamento ridotto, voi non avreste più potuto servirvi delle linee vecchie per le comunicazioni; avreste dovuto costruire una terza rotaia e ciò non era altro che poesia.

Quando si tratta di cifre, di spese da farsi, non bisogna essere poeti: trovate le somme necessarie e poi possiamo parlare di costruire nuove linee.

Ma, si dice: in America, in Svezia, esiste lo scartamento ridotto. È vero, ma le ferrovie svedesi sono state cominciate con questo sistema e non comunicano con altre di un sistema diverso; ve ne sono per 1000 chilometri.

Voi comprendete che per costruire le ferrovie a scartamento ridotto, bisogna non solo trovare i danari, ma disfarsi anche di quelle esistenti, e ciò, ripeto, non è altro che poesia. Non bisogna dunque malignare, facendo della poesia, sulla realtà, cer-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

cando di far perdere alle popolazioni quei benefici che hanno potuto strappare.

Questa convenzione nel modo in cui è stata fatta, provvede all'interesse dello Stato?

Prima di rispondere a questa domanda, debbo osservare che l'onorevole mio amico, deputato di Nuoro, a nome dell'interesse dell'Isola, ha letto un brano della relazione fatta sulla difesa nazionale dall'onorevole mio amico e vecchio camerata l'onorevole Maldini, e conchiudeva perchè al tracciato stabilito fosse sostituito quello del Tirso; io gli rispondo: la Sardegna si difende nello stato in cui è, o per lo meno, essa si dovrebbe difendere nelle torri di legno, di cui parlammo, fra Salamina ed Atene, in altri tempi. Essa ha per suo baluardo il mare, non una linea di ferrovia.

Le convenzioni che abbiamo studiato a noi parvero doversi accettare perchè trovammo che in esse concorrevano il benessere delle popolazioni, che desideravamo, il rimedio alle sventure della Sardegna, ed il modo di troncare certi malumori, che forse ad arte certe volte si fanno sentire, e perchè c'era il tornaconto dello Stato.

L'onorevole Spaventa le attaccò dal lato finanziario, venendo a questa conclusione: voi nel consentire una convenzione, anzichè il riscatto, vi siete pregiudicati: spendete sei milioni di più.

SPAVENTA. No.

VOLLARO, *relatore*. 600,000 lire di più.

SPAVENTA. All'anno.

VOLLARO, *relatore*. 600,000 lire all'anno di più.

Quindi ragionando, vi diceva: scusate, voi siete andati a dare un prodotto chilometrico che non è quello che gli dovete dare, non avete saputo fare i conti. È vero che avete 12,000 lire di prodotto netto, ma voi da questo dovete dedurre non quel prodotto netto che avete garantito, ma cominciate a diminuirlo di sottrazione in sottrazione finchè lo ridurrete al vero, ed allora su questa base dovete calcolare la differenza di 600,000 lire.

Ma è questo solamente il corrispettivo, per cui quella convenzione è stata fatta? E la lite che poteva nascere? Ed il capitale dei terreni adempribili che ritornano allo Stato? Sono 200,000 ettari di terreno che ritornano allo Stato.

Il corrispettivo di questo capitale, e l'affitto di questi terreni non sono calcolati dall'onorevole Spaventa?

E la lite? Io debbo dire all'onorevole Spaventa (che è mio vecchio amico personale, fino dal tempo in cui facevamo delle poesie e dei discorsi pubblici insieme, ed allora bollivamo ambedue, mentre oggi egli è calmo, e cerca provocare la mia natura rimasta sempre un po' ignea), io debbo dirgli, e credo

che non se l'avrà a male, egli che credo non sia avvocato, ha una particolare predilezione per le liti; e l'onorevole ministro dei lavori pubblici che è avvocato, cosa volete, vi è contrario. Succede sempre così, gli avvocati rifuggono dal far cause per conto proprio! (*ilarità*)

Io ricordo una recentissima lite, di cui deploro ancora le conseguenze cadute sulle spalle dell'onorevole mio amico il ministro dei lavori pubblici, che quando la sentenza sarà eseguita porterà un onere allo Stato di 40 milioni; ed approvo l'onorevole ministro dei lavori pubblici che, anzichè di una grassa sentenza, si contenta di un magro accomodamento.

Il dilemma qui è uno; o riscattare per vendere, o riscattare per esercitare. Che cosa volete? Il mio amico Spaventa non se ne avrà per male, ma è una delle sue idee fisse. Egli vuole lo Stato costruttore; lo Stato che esercita; lo Stato che parla; lo Stato che pensa, che è tutto, è una sua idea: « lo Stato son io. »

Che cosa volete, è una sua idea, ripeto; idea che io rispetto, ma non è la mia, e spero che non sia neppure quella della Camera.

Esercitare! Oh, Dio mio! Se abbiamo dei guai per costruire delle linee, quanti più ne avremo, se le dovremo far esercitare da altri per conto nostro? Ma del resto io trovo che è curioso di attaccare una convenzione che viene qui per impedire una lite, che non è opera nostra, e di metterci sulle spalle degli errori che pure non sono nostri. Ma è curioso questo sistema. Si deve sentire da quelli che hanno fatto il male a dire che gli errori ricadono su noi. Questo è un modo di argomentare che mi pare nuovo, e che non comprendo. Io comprenderei le armi regolari, quando davanti alla mia disfatta, col riconoscimento che ho operato male, si venisse a farmi un rimprovero; allora domanderei venia, e mi rassegnerei.

Noi non abbiamo fatto male, siete voi che avete mancato.

SPAVENTA. L'onorevole Depretis è autore della legge.

VOLLARO, *relatore*. Io ho inteso pazientemente l'onorevole Spaventa, e meno l'interruzione *mai denari*, non ho detto altro.

Verrò anche all'onorevole Depretis, e prego gli onorevoli miei amici della Commissione a lasciarmi continuare.

Intanto devo dire che la convenzione del 1869, causa di queste liti e di contestazioni non fu il Depretis che la stipulò, ma la firmarono gli amici dell'onorevole Spaventa.

In fondo con questa convenzione l'onorevole mi-

nistro dei lavori pubblici che cosa fa? Se si vuole, ha fatto qualche cosa di male, secondo me, cioè di copiare quello che hanno fatto i nemici: ha copiato l'onorevole Devincenzi, copiando la convenzione della Pontebba; ma è opera nostra; se vi è male nella base dei calcoli, questo è stato però approvato da tre Legislature. Non si deve dunque di ciò farsi un'arma contro il ministro dei lavori pubblici; se c'è stato errore nei calcoli una, due, tre volte, li avete errati voi di questa parte.

È curioso poi che si vengano a fare dei calcoli sopra il prodotto netto o lordo.

L'onorevole Minghetti ha cercato di sviare la questione; ha detto: io aveva un'apprezzazione, ma l'apprezzazione poi non è la lite. Che cosa vuole? Noi dobbiamo riscattare sul prodotto netto, e l'onorevole Minghetti bisogna che si contenti di rispondere che quando questo ha detto, egli ci ha pensato prima di dirlo, e gli era presente che a quell'epoca era ministro dei lavori pubblici l'onorevole Spaventa, il quale non ha contraddetto da quel banco. Cossicché, quando il ministro delle finanze parla dei suoi colleghi dei lavori pubblici, e dice che hanno fatto male il calcolo, salvo errore od omissione, è questa una formula che si usa in contabilità per ovviare ad ogni inconveniente. Questa volta il *salvo errore od omissione* è dalla parte nostra.

Io non avrei da aggiungere altro, se non che raccomandare alla Camera una cosa. Le popolazioni sarde sono state tenute per anni ed anni nella speranza di avere qualche beneficio, e quanti ne hanno conseguiti, li hanno avuti a spizzico, non mai riuniti; in modo che lo sviluppo dei lavori non ha potuto mai arrivare da linea a linea, senza che si abbia potuto ottenere quel benedetto bilancio economico che era nei voti di tutti. Noi siamo stati vittime del bilancio finanziario; ma il bilancio economico non lo si è mai voluto fare; ed a farlo in Sardegna ora tendono le ferrovie che si propongono. Per ora in Sardegna ci sono frazioni di strade, ma finchè non saranno tutte allacciate in una sola rete, non serviranno a nulla, non saranno che di peso. Questo sistema di tenere le popolazioni per modo che sempre abbiano bisogno, che abbiano sempre ad avere dinanzi la speranza, perchè non si facciano incommode osservatrici, perchè colla speranza del domani si tengano quiete oggi, questo sistema è quello che ci ha governati per 16 anni. Io spero che l'attuale Legislature, rompendola col passato, vorrà abilitare le popolazioni a godere subito quei favori che esse si aspettano. Spero che certi benefizi i quali finora non furono che un ideale, che furono promessi sempre, e non attesi mai, ai quali anzi furono forse

messi degli ostacoli di nascosto allorchando si voleva portare a termine un qualche utile provvedimento, io spero che questi benefizi abbiano un pronto ed intero esequimento. E nel dire ciò io mi ricordo delle parole che ebbi il bene di udire dall'onorevole ministro dei lavori pubblici in seno alla Commissione, parole che la Commissione fiduciosa ha scritte in fine della sua relazione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Domando la parola unicamente per spiegare un fatto accennato dall'onorevole Vollaro relatore della Commissione.

Egli disse che in questa convenzione io, quanto al compenso per le spese di esercizio, sono andato sulle orme dell'onorevole Devincenzi; osservazione che egli fece in senso benevolo di cui io lo ringrazio, perchè egli intese di dire che quei rimproveri che l'onorevole Spaventa cercava di fare a me, conveniva al caso che li rivolgesse ai suoi predecessori ed amici politici. Ad ogni modo la formula che venne adottata per la Pontebba non è dell'onorevole Devincenzi, ma fu escogitata dal Ruva, il quale certo per intelligenza in materia ferroviaria non era secondo ad alcuno.

Questa formula dunque noi l'abbiamo presa da persona competentissima, ed io credo d'altronde che l'onorevole Spaventa ammetterà che non potevamo certo procedere colla vecchia formola della legge del 1863.

Io credo pure che l'onorevole Spaventa mi vorrà consentire che la spesa di esercizio non sia valutata in una misura sproporzionata soprattutto per la Sardegna, dove si fanno due treni...

**SPAVENTA.** Vegga i documenti presentati da lui stesso alla Commissione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io ho quindi diminuita la costante da quella che il Ruva aveva applicato alla linea Pontebbana, portando questa costante a 7000 lire e rispettivamente a 6000 durante i primi sei anni, nei quali non si hanno ad esercitare le linee più difficili. Ma, del resto, quello che forma la base del nostro contratto, quello che nella convenzione forma il concetto dominante, può riassumersi nel seguente modo: noi credevamo e crediamo che l'industria privata costruisca meglio ed eserciti meglio che lo Stato; ma noi crediamo e vediamo un'altra cosa, crediamo e vediamo che l'industria privata trova il danaro a condizioni più onerose che non lo Stato. E con ciò rispondo ad un altro appunto che fu fatto dall'onorevole Spaventa, il quale mi osservò che noi avevamo garantito le obbligazioni da emettersi per le nuove costruzioni. È vero, e lo abbiamo fatto appunto per applicare le idee che ho qui compendiate. Dacchè infatti lo Stato se è per noi meno proprio a costruire ed esercitare,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

ha però il credito a migliori condizioni, ne viene che di queste migliori condizioni del credito era giovevole di approfittare. Se noi, infatti, non avessimo garantite le obbligazioni, sa l'onorevole Spaventa quale sarebbe stata la conseguenza? Che avremmo dovuto pagare non meno di mille lire di più al chilometro per garanzia.

Del resto, perchè la Camera possa giudicare la presente convenzione in confronto alla precedente, relativa alle ferrovie sarde, mi sia dato ricorrere ad una osservazione sintetica e generale.

Nella precedente convenzione che cosa hanno fatto i miei predecessori? Hanno guarentite, per le ferrovie del primo periodo della Sardegna, 12,000 lire al chilometro di prodotto netto.

Ora io faccio appello a quanti vi sono Sardi in questa Camera; io faccio appello a quanti conoscono la Sardegna, e conoscono lo stato dell'uno e dell'altro gruppo di ferrovie; faccio appello allo stesso onorevole Spaventa, domandando a tutti se dare lire 14,800 per le linee di secondo periodo, le quali sono assai più difficili e costose, non sia un dare molto meno che l'aver dato 12,000 lire per le linee del primo periodo. Faccio questa domanda a tutti i deputati sardi e a quanti conoscono la Sardegna, e poi giudichi la Camera se abbiamo fatto meglio noi od i nostri onorevoli avversari.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Non essendovi altri iscritti dichiaro chiusa la discussione generale.

**MINISTRO PER L'INTERNO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro per l'interno ha facoltà di parlare.

**MINISTRO PER L'INTERNO.** Quando ieri dava delle assicurazioni alla Camera sulle condizioni della pubblica sicurezza e del brigantaggio in Sicilia, non sperava che in quell'istesso momento si sarebbe compiuto in Sicilia un importante servizio. Nel corso della notte ho ricevuto dal prefetto di Palermo il seguente telegramma:

« Ministro interni, Roma.

« La costanza nel vivo proposito ha finalmente trionfato.

« Oggi squadriglieri uniti bersaglieri, carabinieri riuscirono sorprendere ed accerchiare banda Leone nell'ex-feudo Trabia e dopo lungo combattimento rimasero uccisi briganti Leone, Randazzo, Salpietra. Operazione diretta dal delegato Lucchesi.

« Firmato: Malusardi. »

(*Movimenti*)

La distruzione di questa banda mette il Governo nella felice condizione di poter dichiarare che, per la prima volta, la Sicilia e le provincie meridionali possono dirsi quasi libere dal brigantaggio. (*Benis-*

*simo!* — *Segni d'applauso*) Però non bisogna farsi delle illusioni. Se siamo riesciti a liberare quelle provincie dai briganti che le infestavano, non bisogna credere per questo siano rimosse tutte le cause che li producevano; e quindi l'azione del Governo non deve per nulla rallentarsi, anzi, in questo momento incomincia un periodo più difficile, poichè trattasi di studiare le cause che producevano quel male, e fa d'uopo trovare i mezzi per correggerne e rimuoverne le cause, adottando mezzi assolutamente diversi da quelli che finora sono stati adoperati. (*Bravo! Bene!* — *Vivi segni d'approvazione*)

Prendo questa occasione per rendere nuovamente vive grazie alle popolazioni di Sicilia che erano infestate dal brigantaggio, e più specialmente a molti di quei municipi che da qualche mese a questa parte si sono comportati veramente in modo ammirevole, ed hanno avuto il coraggio di affrontare dei gravi pericoli per liberare il paese dalla piaga del brigantaggio. (*Bene! bene!*)

Debbo pure tributare una parola di lode ai deputati e senatori della Sicilia, i quali comprendendo la gravità delle condizioni di quel paese, si sono chiusi in un patriottico silenzio, ed hanno colla loro condotta reso più facile a quelle popolazioni il loro appoggio al Governo. (*Benissimo!*)

Debbo finalmente tributare pubbliche lodi all'egregio uomo che in questo momento regge la prefettura di Palermo, al generale che comanda le forze militari, a tutto il personale di pubblica sicurezza, ed ai nostri soldati i quali nulla hanno risparmiato per rispondere alla fiducia che il Governo riponeva in loro.

Io credo, o signori, che questi funzionari debbono essere pienamente soddisfatti del risultato, e troveranno il compenso dell'opera loro nell'aver compiuto un dovere, che loro frutta il plauso del Parlamento e del paese. (*Applausi*)

**PRESIDENTE.** Ritorniamo all'ordine del giorno.

**BAUCINA.** Io ho domandato la parola.

*Una voce a sinistra* Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Non può avere luogo alcuna discussione su questo argomento: non è che una comunicazione del Governo.

Come la Camera ha udito, la Commissione ha proposto due ordini del giorno sul progetto di legge per la convenzione con la società delle ferrovie sarde; quindi, prima di devenire alla discussione degli articoli, bisogna votare questi ordini del giorno.

Il primo è questo:

« La Camera confida che a compimento delle ferrovie sarde, di cui nel presente progetto di legge, e

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

quando le condizioni finanziarie lo permettano, il Governo provvederà affinché sia costruita la diramazione che rannodi alla rete principale l'altipiano del Tirso nel Goceano e la città di Nuoro, e passa alla votazione della legge. »

Metto ai voti quest'ordine del giorno.

(È approvato.)

L'altro ordine del giorno suona così :

« La Camera confida che il Governo provvederà affinché la stazione definitiva di Ozieri sia costruita il meno lungi possibile dalla città, e passa all'ordine del giorno. »

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io non ho difficoltà ad accettare questo ordine del giorno ; però facendo una netta dichiarazione.

L'ordine del giorno suona così: « La Camera confida che il Governo provvederà affinché la stazione definitiva di Ozieri sia costruita il meno lungi possibile della città, e passa all'ordine del giorno. »

Ora il *meno lungi possibile dalla città* è la frase su cui devo fare una riserva.

Non è nulla impossibile in linea d'arte. Il dire quindi *il meno lungi possibile dalla città* potrebbe significare che si debba andare assai prossimi, anzi sotto le mura della città ; perchè anche ciò tecnicamente è possibile, mentre ognuno vede che non sarebbe conveniente il farlo. Dunque io accetto l'ordine del giorno in questo senso : che studierò se ed in quanto si possa avvicinarsi alla città d'Oziera, in modo però da non pregiudicare l'andamento generale della ferrovia, andamento generale cui anzitutto si debbe guardare ; l'andamento generale che è relativo sia all'allacciamento per Sassari, che a quello per Terranova. Conciliabilmente adunque colle esigenze di questo andamento generale, di questo servizio di Cagliari e Sassari e Terranova, e conciliabilmente colle convenienze tecniche, io accetto l'ordine del giorno proposto dalla Commissione.

**VOLLARO, relatore.** La Commissione non avrebbe che a mantenere l'ordine del giorno proposto colle spiegazioni date dall'onorevole ministro ; peraltro l'onorevole ministro non ignora come, dopo che la Commissione aveva proposto il proprio ordine del giorno, il comune di Ozieri telegrafasse al presidente della Camera una petizione, la quale non è stata ancora distribuita ai singoli deputati.

Parrebbe che non si trattasse solo di avvicinare la ferrovia il più possibile alla città, ma che quel comune fosse contento se la si tracciasse sulla sponda del fiume...

**VARÈ e COCCO.** (Della Commissione) Sponda destra.

**VOLLARO, relatore.** Sì, sulla sponda destra, secondo gli studi Bornini e Ducci.

Il signor ministro dovrebbe conoscere questi studi. Raccomanda, in aggiunta al suo ordine del giorno, di tenerne conto nel determinare il sito in cui far sorgere la stazione d'Oziera.

La Commissione non ha altro da aggiungere.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io questi studi non li conosco ; ho detto che accettavo l'ordine del giorno nel senso delle dichiarazioni che ho fatte.

**VARÈ.** (Della Commissione) Sì, alla destra del fiume.

**PRESIDENTE.** Dunque il ministro accetta?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Sì, colla riserva che ho fatto.

**PRESIDENTE.** Allora metto ai voti il secondo ordine del giorno che ho letto.

Coloro che lo approvano, sono pregati di alzarsi. (È approvato.)

Ora passeremo alla discussione degli articoli :

« Art. 1. È approvata la convenzione stipulata il 1° maggio 1877 dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze colla società delle strade ferrate sarde, mediante la quale, sotto nuove condizioni, è mantenuta alla predetta società la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie nella convenzione medesima indicate. »

Se nessuno domanda la parola metto ai voti questo articolo 1.

Coloro che lo approvano sono pregati di alzarsi. (È approvato.)

« Art. 2. Per la iscrizione delle ipoteche di cui nell'articolo 26 della suddetta convenzione, in quanto riguarda l'adempimento del n° 7 dell'articolo 1987 del Codice civile, sarà sufficiente la denominazione della linea di strada ferrata che percorre la circoscrizione territoriale dell'ufficio delle ipoteche in cui si fa l'iscrizione, e delle stazioni nella stessa circoscrizione esistenti.

« La iscrizione delle ipoteche di cui qui sopra, saranno esenti da tassa e da qualsiasi emolumento, e le istanze e le note per le ipoteche medesime saranno fatte in carta libera. »

(È approvato.)

Si passa allo squittinio segreto su questo progetto di legge, i cui articoli sono stati votati per alzata e seduta.

(Si fa l'appello.)

Risultamento della votazione sul progetto di legge per l'approvazione di una nuova convenzione colla società delle ferrovie sarde.

Presenti e votanti . . . . . 216

Maggioranza . . . . . 109

Voti favorevoli . . . . . 188

Voti contrari . . . . . 28

(La Camera approva.)

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

Passeremo ora alle altre leggi. Prego i signori deputati a riprendere i loro posti.

L'ordine del giorno recala discussione sul progetto di legge per la concessione di una ferrovia da Milano ad Erba. Se ne dà lettura :

« È approvata la convenzione stipulata il 18 maggio 1877 dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze col signor Alberto Vaucamps, per la concessione al medesimo della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Milano ad Incino-Erba. »

La discussione generale è aperta.

**VIARANA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**VIARANA.** (*Della Giunta*) Dalle petizioni che le furono presentate e dalla relazione della sua Commissione, la Camera conosce come esista un Comitato promotore e molti comuni interessati per un progetto di ferrovia detto della valle del Lambro, i quali chiedono che sia sospesa la discussione di questo progetto di concessione per non pregiudicare la possibilità della loro linea.

L'ufficio al quale io apparteneva, prendeva in considerazione questa domanda e raccomandava al suo commissario, semprechè non ne venisse ostacolo alla pronta approvazione del disegno di legge per la ferrovia Milano-Erba, di proporre che s'introducesse nella legge, od in un ordine del giorno, qualche disposizione che guarentisse la possibilità della esecuzione dell'altro progetto.

La Commissione prese in attento e benigno esame questa petizione. Però escluse essa ancora, siccome avevano fatto gli uffizi, che in ogni modo questa domanda potesse arrecare dilazione all'approvazione del presente disegno di legge, per le ragioni che sono esposte nella relazione. Essa però avvertiva che nelle leggi esistenti ed in alcuni capitoli annessi all'attuale convenzione, vi è già bastante garanzia, perchè la linea della valle del Lambro non si possa mai ritenere pregiudicata. Essendo per tal modo in pieno accordo la Commissione ed il Ministero, come parmi vedere dal suo contegno che lo sia anche la Camera, nel non ammettere dilazione a questo disegno di legge, non chiederò quello che pur troppo mi accorgo di non potere ottenere. Nonpertanto desidero e chiedo che l'onorevole ministro sia compiacente di dichiararmi, se anche egli ritenga che la convenzione sulla quale la Camera è ora chiamata a dare il suo voto, non escluda la possibilità della concessione relativa al progetto che si studia della valle del Lambro ed anche di altri progetti che potessero sorgere riguardanti la Brianza. Ciò domando all'onorevole ministro principalmente perchè dalla sua relazione mi pare avere egli un poco confuso gli interessi della

valle del Lambro e della Brianza col progetto che è ora in discussione.

Si dice infatti in questa relazione che la strada passa nella valle del Lambro, dove frequenti ogni dì sorgono gli opifici della grande industria serica, ed arriva nel cuore della regione briantea. Il territorio che porta il nome di Brianza, che sta al disopra di Monza fra il Lambro e l'Adda ed i monti che dividono Lecco da Como, territorio che ha la popolazione più fitta d'ogni altra parte d'Italia, che conta edifizii industriali in ogni paesello, non ha nessuna via ferrata propria, essendo solo all'estremità orientale toccato dalla linea Monza-Calolzio e non ha nessuna strada che possa dirsi della valle del Lambro, giacchè quella della cui concessione ora si discute non va a toccare il Lambro che alla sua estrema sorgente. È per garantire quindi in qualche modo gli interessi di questa importante zona che domando al signor ministro voglia almeno anche da parte sua assicurare che la presente concessione non pregiudica e non si oppone all'altra strada che sta allo studio per la valle del Lambro e per la Brianza.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Farò all'onorevole Viarana delle franche dichiarazioni. Io per me non credo che possa da questo progetto venire legale pregiudizio alla costruzione di una ferrovia qualsiasi. Potrà forse venirne un pregiudizio di fatto. Una volta che la ferrovia attuale è costruita, io non so se potrà esservi la convenienza in quella medesima località di costruirne un'altra: ma indipendentemente da ciò io dichiaro che questa concessione, nei limiti modesti coi quali è stata presentata, non reca alcun pregiudizio legale a quelle ferrovie che potessero essere costruite nella stessa regione briantea.

**MORPURGO.** Dopo quanto ha detto l'onorevole ministro, la Commissione ha poco o nulla da aggiungere, perchè la risposta testè udita risponde all'ordine d'idee da essa manifestate.

La Commissione crede che con gli articoli 46 e 47 del capitolato debbano considerarsi salvi i diritti di altra concessione, quando si presentasse in un modo serio ed attendibile. Quindi se sarà vantaggiosa, se sarà economica questa linea della valle del Lambro, certamente non vi sarà alcuna difficoltà *a priori* per accordarne la costruzione.

Lasciando adunque in disparte queste considerazioni che sono state svolte anche nella relazione, dopo le avvertenze fatte dall'onorevole Viarana, corre il debito alla Giunta di riferire alla Camera sopra due petizioni; l'una di parecchi comuni della Lombardia, i quali, sebbene fossero nel concetto accennato dall'onorevole Viarana, chiedevano pure qualche cosa di più: chiedevano cioè che fosse sospesa

## SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

la discussione di questo progetto di legge, affinché non si avesse a pregiudicare la costruzione di altre linee, al cui studio ora attende il Comitato; l'altra petizione è dello stesso Comitato formatosi per la costruzione di queste linee, il quale si limita a fare delle riserve e ad esprimere la speranza che questa linea, di cui si domanda ora alla Camera l'approvazione, non pregiudicherà la concessione delle altre.

La Commissione non avrebbe da ripetere altro che le stesse ragioni le quali sono state date or ora in risposta all'onorevole Viarana; quindi essa propone alla Camera l'ordine del giorno puro e semplice, come si usa in tali casi, sulle petizioni che le vennero presentate.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altri oratori iscritti, se non sorgono opposizioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

(La discussione è chiusa.)

Passiamo alla discussione dell'articolo unico:

« È approvata la convenzione stipulata il 18 maggio 1877 dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze col signor Alberto Vaucamps, per la concessione al medesimo della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Milano ad Incino-Erba. »

Se nessuno domanda la parola metto ai voti questo articolo.

Coloro che lo approvano sono pregati di alzarsi.

(È approvato.)

Passeremo ora all'altra legge: Esonero dalla servitù militare di una zona della fortezza di Verona, denominata il *Basso Aquar*.

(*Il segretario Quartieri legge il progetto di legge.* — V. Stampato, n° 116-A.)

La discussione generale è aperta.

Se nessuno domanda la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

Si passa alla discussione dell'articolo unico:

« Il Governo del Re è autorizzato a svincolare dagli oneri della servitù militare, la zona situata nel raggio fortificatorio della fortezza di Verona denominata il *Basso Aquar*; e ciò alle condizioni che verranno giudicate necessarie dal Ministero della guerra. »

Se nessuno domanda la parola, metto ai voti questo articolo unico.

Coloro che lo approvano sono pregati di alzarsi.

(È approvato.)

Si passa alla votazione a scrutinio segreto su questi progetti di legge che sono stati approvati per alzata e seduta.

**SPECIALE.** Domando la parola sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Dopo la votazione?

**SPECIALE.** No, prima.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**SPECIALE.** C'è all'ordine del giorno il progetto di legge per l'aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte d'appello di Catania.

Prego la Presidenza a continuare nello stesso sistema tenuto sin qui e aprire la discussione su questo progetto di legge, tanto più che è presente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale rappresenta il ministro guardasigilli; d'altronde l'ora non è tarda, domani non v'è seduta e lunedì difficilmente potrebbe discutersi.

**PRESIDENTE.** Io la ringrazio della sua sollecitudine, ma su questa legge si sono iscritti vari oratori. Siamo già alle sei e mezzo. Dunque votiamo prima le leggi che sono state discusse, altrimenti mancherebbe più tardi il numero legale per la votazione...

**SPECIALE.** S'incominci almeno...

**PRESIDENTE...** poi prenderemo a discutere anche quest'altra legge.

Si fa l'appello nominale.

(*Il segretario Quartieri comincia l'appello nominale.*)

**SPECIALE.** Prego d'ascoltarmi; io faccio una proposta.

(*L'appello continua.*)

Allora (*Con forza*) da una violenza si passa ad un'altra!

**PRESIDENTE.** Io qui devo fare il mio dovere; se a lei non piace, se ne appelli al paese.

**SPECIALE.** Me ne appello alla Camera. (*Gridando*)

**PRESIDENTE.** Faccia silenzio e voti se vuole. La richiamo all'ordine.

(*Il segretario Quartieri riprende l'appello nominale.*)

Annunzio il risultamento della votazione sui progetti di legge:

1° Concessione di una ferrovia da Milano a Erba.

Presenti e votanti . . . . . 212

Maggioranza . . . . . 107

Voti favorevoli. . . . . 202

Voti contrari. . . . . 10

(La Camera approva.)

2° Esonero dalla servitù militare di una zona della fortezza di Verona denominata il *Basso Aquar*.

Presenti e votanti . . . . . 211

Maggioranza . . . . . 106

Voti favorevoli . . . . . 204

Voti contrari . . . . . 7

(La Camera approva.)

**PRESIDENTE.** Invito l'onorevole Salaris a presentare una relazione.

**SALARIS.** Ho l'onore di presentare alla Camera la

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1877

relazione della Commissione d'inchiesta sulla elezione del collegio di Albano. (V. Documento, n° XVII.)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Lunedì seduta...

**CANCELLIERI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**CANCELLIERI.** Io pregherei la Camera, come prego il presidente, a voler considerare che la legge per l'aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte d'appello di Catania fu posta all'ordine del giorno da parecchie settimane. Altre leggi che vennero presentate posteriormente, furono già votate: anche quelle che abbiamo approvate oggi, erano state messe posteriormente all'ordine del giorno.

In considerazione di ciò, chiedo alla Camera che, prima di cominciare la discussione del bilancio dei lavori pubblici, la quale naturalmente richiederà qualche giorno, voglia consentire sia discusso con precedenza il progetto riflettente l'aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte d'appello di Catania.

**PRESIDENTE.** Onorevole Cancellieri, la legge per l'aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte d'appello di Catania ha tenuto sempre il posto che ha, e lo dimostro...

**GRECO ed altri.** No! no!

**PRESIDENTE.** Ma non facciano negative, mi lascino parlare, e siano più decenti. (Rumori su alcuni banchi al centro sinistro)

*Una voce.* Furono messe avanti altre leggi.

**PRESIDENTE.** Ma scusino. Furono posti avanti...

**GRECO.** (Con furore) Che modi sono questi? Trattarci d'indecenti! La decenza la insegniamo a lei...

**MAURIGI.** Avete dato una mentita al presidente, e non lo avete lasciato parlare.

**GRECO.** Ci vuol dare lezioni di decenza...

**PRESIDENTE.** La seduta è levata.

Ore 7 10.

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì:*

1° Discussione del bilancio di definitiva previsione per 1877 del Ministero dei lavori pubblici.

Discussione dei progetti di legge:

2° Aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte d'appello di Catania;

3° Pareggiamento dell'Università di Sassari alle Università secondarie;

4° Dazio di esportazione sopra le ossa, le unghie e le corna;

5° Modificazione della composizione del Consiglio superiore dell'istruzione pubblica;

6° Riunione in un solo compartimento catastale dei comuni lombardi e veneti di nuovo censo;

7° Modificazione della legge d'imposta sulla ricchezza mobile.



