

CXXXII.

TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CRISPI.

SOMMARIO. *Omaggi. = Congedi. = Dichiarazione del deputato Antonibon, circa il ritardo della pubblicazione della relazione intorno al disegno di legge sulla tassa del macinato. = Istanza del deputato Cavalletto per la discussione dello schema sullo stato degli impiegati civili, e risposta del presidente. = Annunzio di interrogazioni al ministro per l'interno: del deputato Amadei, sopra fatti avvenuti ieri sera per una dimostrazione che la cittadinanza romana intendeva fare a S. M. il Re; del deputato Bertani A., circa lo sfregio che dicesi fatto ieri sera alla bandiera nazionale da guardie di pubblica sicurezza; del deputato Del Carlo, circa il trasferimento della sede del municipio di Capannori — Svolgimento della interrogazione del deputato Del Carlo, e risposta del ministro — Svolgimento delle interrogazioni dei deputati Amadei e Bertani A., e risposte del ministro — Insistenze dei deputati Amadei e Bertani A., e replica del ministro. = Annunzio e svolgimento di un'altra interrogazione del deputato Damiani al ministro per l'interno, sopra la natura dei provvedimenti che ora crede opportuni per le provincie siciliane — Dichiarazioni del ministro. = Rimostranze del presidente relativamente ad un incidente del fine della seduta di ieri — Spiegazioni del deputato Cancellieri e dichiarazioni del deputato Greco — Osservazioni dei deputati Paternostro e Sella — Voto motivato proposto dal deputato Farini, appoggiato dal deputato Lanza, e, dopo altre osservazioni dei deputati Greco e Farini, approvato dalla Camera. = Discussione del bilancio definitivo pel 1877 del Ministero dei lavori pubblici — Svolgimento di interrogazioni relative a questo bilancio: dei deputati Baccarini, Codronchi, Farini, Villani, Giudici Vittorio, Podestà, Indelicato, Costantini, Cucchi Luigi, Speciale. = Determinazione per lo svolgimento di una interrogazione, già annunciata, del deputato Carnazza al ministro delle finanze.*

La seduta è aperta all'una pomeridiana.

Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato; indi del sunto della petizione seguente:

1539. Il presidente della deputazione provinciale di Cremona trasmette un memoriale di quel consesso diretto a dimostrare l'indebito aggravio che verrebbe a risentire la provincia di Cremona qualora fossero accettate le radicali riforme introdotte dalla Giunta al progetto di legge per la riunione in un solo compartimento catastale dei territori lombardo-veneti di nuovo censo, e col quale si fanno alla Camera vive istanze perchè voglia accordare il suo voto alla proposta formulata dal Ministero.

Il segretario Quartieri dà comunicazione dell'elenco dei seguenti omaggi, ultimamente offerti alla Camera:

Dagli accademici della Crusca — Fascicolo I, II e III del Vocabolario italiano (volume 3), una copia;

Dal presidente della regia deputazione di storia patria nelle provincie modenesi — Volume VIII degli atti e memorie di quella deputazione, una copia;

Dal prefetto di Bari — Atti del Consiglio provinciale di Bari, sessioni ordinarie e straordinarie 1876, copie 4;

Dal prefetto di Caltanissetta — Atti del Consiglio provinciale, sessione 1876, una copia;

Dal direttore del museo provinciale di Terra di Otranto, duca Sigismondo Castromediano — Relazione della Commissione conservatrice dei monumenti storici e di belle arti per l'anno 1875, copie 5;

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

Dal prefetto di Treviso — Atti del Consiglio provinciale 1876, una copia;

Da S. E. il ministro di agricoltura, industria e commercio — Statistica sul movimento dello stato civile, anno 1875, copie 6;

Dallo stesso — Statistica della navigazione nei porti del regno, anno 1876, una copia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Antonibon.

ANTONIBON. L'altro giorno un onorevole collega domandava che fosse posto all'ordine del giorno il progetto di legge per modificazioni alla tassa sul macinato. Ora, io devo una giustificazione alla Camera del perchè quella relazione non è ancora stata distribuita.

Fu notata, riguardo al pesatore, la possibilità di alcune frodi, e la Commissione tecnica di Firenze avvertiva la Giunta che si studiava modo di toglierla. Alcuni giorni sono la Commissione stessa avvertiva che i suoi studi avevano progredito in modo da poter togliere, se non tutte, almeno la maggior parte delle possibilità di queste frodi. Quindi la Giunta crede di aspettare il nuovo rapporto della Commissione tecnica di Firenze, onde allegarlo alla relazione.

Questo e non altro è il motivo per cui la relazione non fu ancora distribuita.

CAVALLETTO. Altra volta io ho raccomandato il progetto di legge sullo stato degli impiegati civili, la relazione del quale fu già distribuita da parecchi giorni.

Farei preghiera alla Presidenza di mettere questo progetto di legge all'ordine del giorno in una delle prossime tornate.

PRESIDENTE. Onorevole Cavalletto, il progetto di legge a cui ella accenna, sarà messo all'ordine del giorno della Camera, appena esaurita la discussione di quelli che già vi si trovano.

Chiedono un congedo: l'onorevole Rubattino, di 5 giorni, per affari domestici; l'onorevole Randaccio, di 15 giorni, per ragioni di salute; l'onorevole Balegno, di 15 giorni, e l'onorevole Borghi di 5, per pubblico ufficio.

(Sono accordati.)

INTERROGAZIONI AL MINISTRO DELL'INTERNO.

PRESIDENTE. Furono trasmesse alla Presidenza tre interrogazioni di cui darò lettura.

La prima, dell'onorevole Amadei, è così concepita:

« Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onore-

vole ministro dell'interno sui fatti avvenuti ieri sera, per la dimostrazione che la cittadinanza romana voleva fare a Sua Maestà il Re. »

La seconda, dell'onorevole Bertani Agostino, suona così:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno circa uno sfregio fattosi ieri sera alla bandiera nazionale, da alcune guardie di pubblica sicurezza. »

La terza, presentata dall'onorevole Del Carlo, è nei seguenti termini:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sul trasloco della sede del municipio di Capannori, provincia di Lucca. »

Quando crede l'onorevole ministro di rispondere a queste varie interrogazioni?

NICOTERA, ministro per l'interno. Sono pronto a rispondere anche subito. Pregherei solamente di riunire le due interrogazioni, quella dell'onorevole Amadei e quella dell'onorevole Bertani; trattando esse lo stesso argomento, risponderò una volta sola.

AMADEI. Mi pare che la forma delle due interrogazioni sia un po' diversa, quindi non so come possiamo metterci d'accordo, e renderla una sola. L'onorevole Bertani parla di sfregio alla bandiera, io parlo dei fatti in complesso.

Una voce. L'onorevole Bertani non è presente.

MINISTRO PER L'INTERNO. Certo l'interrogazione dell'onorevole Amadei non è perfettamente conforme a quella dell'onorevole Bertani, ma sì l'una che l'altra riguardano la dimostrazione di ieri sera, ed è perciò che, per non far perdere tempo alla Camera, domando di rispondere una volta sola. Se l'onorevole Bertani, nella sua solerzia e nel suo affetto pel ministro dell'interno (*Risa*), non ha creduto di trovarsi all'aprirsi della seduta la colpa non è mia, vuol dire che non gli interessa l'interrogazione e la rimanderemo a sei mesi.

AMADEI. Se si vuol aspettare più tardi, parlerò io, parlerà l'onorevole Bertani e l'onorevole ministro risponderà ad ambedue.

MINISTRO PER L'INTERNO. Francamente, questo sistema di fare le interrogazioni e poi non trovarsi alla Camera non lo comprendo. (*Interruzione*)

Può trovarsi assente un ministro perchè occupato in altro, ma non chi presenta l'interrogazione. Ad ogni modo si aspetti l'onorevole Bertani, ed intanto può aver luogo l'interrogazione dell'onorevole Del Carlo.

PRESIDENTE. Dunque, se la Camera permette, darò prima la facoltà di parlare all'onorevole Del Carlo per fare la sua interrogazione.

DEL CARLO. Scuserà la Camera se per un momento interrompo le sue discussioni della maggiore impor-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

tanza con un'interrogazione all'onorevole ministro dell'interno, e di interesse puramente locale, perchè non si tratta che del trasloco della sede di un comune rurale. Di un comune di 40 paesi, è vero, e con una popolazione di ben 50,000 abitanti, che, per un'anomalia concepibile soltanto in tempi in cui le influenze dei pochi vincevano sul diritto dei più, si trova ad avere anche oggi la sua sede fuori del proprio territorio, e con quanto danno degli interessi pubblici e privati non giova che io lo dica, perchè tutti voi facilmente lo comprendete.

Il comune di che intendo trattare è quello di Capannori nella provincia lucchese: comune il cui territorio, e per la provvida natura, e per la solerzia dei suoi agricoltori può dirsi più che una campagna, tutto un giardino; non vi ha un metro quadrato di terra il quale non sia coltivato, e questo io credo si debba in gran parte a quella providenziale divisione della proprietà che da cinquant'anni a questa parte si è verificata nel territorio lucchese.

E non dico a caso da 50 anni a questa parte, perchè un tempo anche nella provincia lucchese la proprietà era in mano di pochi, e questi pochi del patriziato, la cui rovina economica è stata la fortuna del popolo. E fu certo per compiacere a questi pochi, ordinariamente chiamati a reggere la pubblica cosa, che con un decreto borbonico si concedette che la sede del comune di Capannori fosse trasferita dal suo territorio nella città di Lucca.

Ma se ciò potè allora essere in qualche modo giustificato, le cambiate condizioni economiche di quel popolo e l'incalzare dei nuovi tempi fecero presto accorti i più di quanto fosse stato improvvido quel decreto. E più si sentì il gravame di avere la sede del municipio fuori del proprio territorio, quando, costituitasi l'Italia, ai maggiori diritti acquistati, tennero dietro anche maggiori doveri da compiere. E fin d'allora ebbero principio i lamenti e le dimostratezze in proposito.

Riuscita però vana ogni pratica e presso il Consiglio comunale e presso la deputazione provinciale, quei di Capannori nel 1868 indirizzavano una loro regolare istanza al Governo. E questi la riconosceva così informata a giustizia, che immediatamente ordinava il trasloco della sede. Se non che la rappresentanza comunale chiesta una proroga per poter trovare e studiare la località migliore da stabilirvi la nuova sede, tante e tante difficoltà seppe poi porre innanzi, e si esercitarono, diciamo pure, tante influenze, che quel trasloco non ebbe più effetto.

Quei di Capannori però non si acquetarono, chè una seconda istanza nel 1874 trasmettevano al Governo, firmata da ben due mila capi di famiglie delle

principali, anzi da tutte le frazioni del comune; ma trovata sempre opposizione nel Consiglio comunale e nella Deputazione provinciale, anche questa istanza non ebbe alcun sfogo.

Una terza istanza finalmente veniva presentata, dopo il 18 marzo del 1876, all'attuale ministro dell'interno, il quale, per dir vero, la prese subito in considerazione; ma più che sciogliere la questione che da molto tempo si agita, egli pensò di venire ad un temperamento conciliativo, e cioè, che si creassero delle sezioni per ricevere gli atti dello stato civile in quei paesi più popolati e più distanti dal centro. E tale proposta veniva fatta dal prefetto con sua ufficiale del gennaio decorso al sindaco di Capannori, perchè la sottoponesse alla deliberazione di quel Consiglio. Ma meraviglierà quand'io dica che quell'ufficiale prefettizia non solo non fu mai presentata al Consiglio, ma, mi si fa credere, non fosse neppure protocollata.

Da questo breve cenno storico che io ho fatto, comprenderà l'onorevole ministro come le cose siano giunte a tal punto, che una soluzione è divenuta ormai necessaria, e nell'interesse di quell'amministrazione e della pubblica quiete, inquantochè, avvicinandosi le elezioni parziali amministrative, la lotta, sono certo, sarà grandissima, come già fu per le elezioni politiche; poichè oggi questa è l'unica questione che in quel comune si trovi, come suol dirsi, all'ordine del giorno.

L'onorevole ministro dell'interno sa che ciò che chiedono quei del comune di Capannori non solo è conforme allo spirito della legge comunale e provinciale, ma è prescritto tassativamente dal Codice civile, il quale vuole che gli atti dello stato civile si compiano nel territorio del comune proprio.

Vi sono poi due ragioni che, per me, credo di molto valore, economica l'una, e di educazione morale e civile l'altra.

Ogni vita commerciale e industriale è morta là dove non trovasi un centro proprio di attività collettiva. Capannori si trova sprovvisto non solo di mercati, ma di tutte quelle risorse che può ed ha diritto di avere una popolazione così numerosa.

È poi questione di educazione morale e civile, perchè là dov'è l'attrito degli interessi, dov'è un centro cui possono far capo tutti, ivi il popolo meglio si educa, e si fa più civile. E considerate se di civiltà c'è bisogno nei comuni di campagna oggi che maggiormente inferisce la reazione clericale.

Vi è poi anche un'ultima ragione politica che consiglia a sciogliere questa questione, se noi desideriamo che questo comune possa finalmente emanciparsi da quelle influenze, non sempre liberali, della città, e che prenda parte liberamente a quanto in-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

teressa il bene del paese, il bene della nazione. Fin qui i più si sono sempre astenuti dal prendere parte a qualunque cosa fosse d'interesse generale perchè dubitavano di tutto e di tutti.

Un esempio, ed ho finito. Nel 1871, di settecento-novanta e tanti elettori politici, non si presentarono alle urne che centocinque, e il deputato del collegio di Capannori fu eletto con settanta voti. Fortunatamente non era io. Nelle ultime elezioni politiche invece, fervendo questa questione del comune, di novecento elettori, intervennero all'urna più di settecento. Queste cifre sono tanto eloquenti che non hanno bisogno di commento.

Attendo dalla cortesia dell'onorevole ministro una risposta.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER L'INTERNO. La questione sollevata dall'onorevole Del Carlo non è sfuggita al Ministero dell'interno, che da qualche tempo l'ha in esame. Le ragioni che egli espone hanno una certa gravità, ed io posso assicurarvi che ben presto sarà detta questione risolta strettamente nei sensi della legge. Credo che questa risposta debba essergli bastevole.

DEL CARLO. Ringrazio l'onorevole ministro dell'interno della sua risposta.

PRESIDENTE. Permettendogli la Camera, darò ora la parola all'onorevole Amadei.

AMADEI. Ricorderò brevemente i fatti che hanno motivata la mia interrogazione.

Ieri sera, alle ore 9 e mezza circa, sulla piazza Colonna, mentre il concerto suonava l'inno reale, venne a molti cittadini il desiderio di fare una dimostrazione al Re, nel giorno che si festeggiava lo Statuto, che rappresenta il patto fondamentale fra il popolo ed il Sovrano eletto dalla nazione. Domandarono al concerto se voleva precedere la dimostrazione, il concerto cittadino si rifiutò.

Il desiderio della dimostrazione era sorto tanto spontaneo che per avere le bandiere i dimostranti dovettero chiederle alle botteghe ed alle case vicine. e ne ebbero tre o quattro. Allora tutti coloro i quali si trovarono in piazza Colonna, comprese le signore ed i fanciulli, si avviarono alla volta del Quirinale. Quando furono alla metà della salita trovarono un cordone di guardie di pubblica sicurezza, di gendarmi e alcuni delegati i quali dissero a coloro che si trovavano alla testa della dimostrazione di aspettare un momento perchè volevano prendere gli ordini dal ministro dell'interno prima di far proseguire, verso la Reggia la dimostrazione.

L'aspettativa si prolungò oltre mezz'ora, senza che la folla perdesse la pazienza. Finalmente le autorità di pubblica sicurezza tornate dissero che stante

l'ora tarda non si credeva opportuna la dimostrazione, tanto più che il Re erasi già ritirato nelle sue stanze.

Pochi insisterono per proseguire, ma in seguito ad alcuni squilli di tromba la dimostrazione si sciolse completamente.

Solo alcuni gruppi s'incamminarono verso piazza Navona e si fermarono nelle vicinanze del palazzo del Ministero dell'interno. Io mi trovai a passare da quelle vie, e con grande sorpresa vidi compagnie di fanteria, forti pattuglie di gendarmi, guardie di pubblica sicurezza, delegati colla fascia di servizio percorrere quella strada e fermarsi in vari punti, quasi si temesse una sommossa, e so inoltre che fu tolta di mano ai cittadini una bandiera e lacerata dai gendarmi.

Questi fatti sono inesplicabili, perchè la dimostrazione non era prestabilita, ma era sorta spontanea; perchè essa si componeva della migliore cittadinanza romana; perchè nessun grido fu emesso dai dimostranti, contrario alle istituzioni esistenti; e infine perchè il Senato e la Camera dei deputati, recandosi il mattino al Quirinale in una forma insolita, avevano, col loro esempio, eccitato la popolazione a fare una dimostrazione.

Attendo adunque che l'onorevole ministro spieghi per quali ragioni egli ha voluto impedire questa solenne manifestazione della cittadinanza romana, nell'anniversario della proclamazione del nostro patto fondamentale, in omaggio al Re eletto dalla nazione. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Se la Camera non dissente, darò la parola all'onorevole Bertani.

L'onorevole Bertani ha facoltà di parlare.

BERTANI A. L'onorevole Amadei ha esposto la parte storica di una parte sola della dimostrazione di ieri e delle contrarietà che ha incontrate; ma a me rimane una parte più spinosa.

Pochi giorni sono ho dovuto manifestare alla Camera il mio dispiacere perchè la nostra bandiera fosse stata insultata da un prete, in occasione d'un funerale. Allora trattavasi di offesa fatta da un fanatico avversario, ed il ministro dell'interno deplorò egli stesso quel caso, pur dichiarando che non aveva azione possibile e legale contro quell'insultatore.

Ma ieri sera avvenne qualche cosa di molto più grave, poichè la bandiera venne insultata da chi ha il dovere di difenderla.

Una folla di gente, non so quanta, perchè io non era presente, ma che seppi ragguardevole da informazioni di persone degne di fede, che trovavansi in quella folla, avviatasi nella direzione di piazza Navona, si fermò più precisamente nel largo verso il Ministero dell'interno, in vicinanza della statua del

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

Pasquino: il luogo più o meno precisamente indicato non conclude circa il fatto su cui io voglio chiamare il giudizio della Camera e principalmente del ministro dell'interno. Il fatto è che, senza intimidazione di scioglimento di quella folla, avvenne una colluttazione fra guardie, carabinieri e parte della folla, che si arrabattarono per terra, avendo le guardie di pubblica sicurezza sfoderate le daghe ed impugnati i revolvers. *(Interruzione)*

MINISTRO PER L'INTERNO. Ma che, ma che!

BERTANI A. Sfoderate le daghe ed impugnati i revolvers.

MINISTRO PER L'INTERNO. Non è vero.

BERTANI A. L'avranno fatto per difendersi, ma il fatto è vero vero.

Ma il fatto più grave si è che carabinieri e guardie di pubblica sicurezza vollero togliere di mano le bandiere a chi le portava, ed afferrata una di queste, incensurabile perchè aveva anche lo scudo di Savoia, fu strappata dall'asta e fatta a brandelli, e questi furono gettati in viso, come uno schiaffo, ai dimostranti.

Ora io domando se questo insulto, tollerato pochi giorni sono perchè fatto da un prete, può essere tollerato in pace quando venne fatto in giorno di festa nazionale, di cui è simbolo la bandiera, da chi è investito dalla forza ed ha il dovere di vigilare sulla pubblica sicurezza e di difendere in ogni modo il vessillo tricolore.

Questa è la domanda che io faccio all'onorevole ministro dell'interno.

MINISTRO PER L'INTERNO. L'onorevole deputato Amadei crede certamente, riposando sulle assicurazioni che ha ricevuto, e forse giudicando dalle apparenze del momento, che la dimostrazione sorgesse ieri spontanea. Io invece posso assicurarlo che la dimostrazione era preparata; anzi non solo lo era quella avvenuta, ma talune altre che l'accortezza dei funzionari di pubblica sicurezza ha saputo prevenire in tempo, lasciando vedere a coloro che ne erano i promotori, che non sarebbe stato facile il farla.

Adunque, la prima cosa che io intendo di assodare si è che la dimostrazione non sorse spontanea, ma era preparata, ed a provarlo mi basta dichiarare che a qualcuno che venne a interrogarmi se avrei permesso la dimostrazione al Quirinale, risposi che avrei veduto con piacere quella dimostrazione di giorno, ma che assolutamente non l'avrei lasciata fare di notte; anzi dissi che se veramente s'intendeva di fare una grande dimostrazione non si aveva che ad associarsi a quella del Senato e della Camera.

Ma questi suggerimenti, questi consigli, non valsero a distogliere la dimostrazione di notte, quindi verso le 10 e 1/2 di sera essa partiva da piazza Colonna per recarsi al palazzo reale. La maggioranza di questa dimostrazione era veramente di persone tranquille, le quali volevano attestare l'affetto della nazione al proprio Re, ma niuno può garantire che in mezzo ad esse non vi fossero taluni che avessero intenzioni ben diverse.

Voci. Intenzioni!

MINISTRO PER L'INTERNO. Ed io non ho che a richiamare l'attenzione dell'onorevole Amadei su talune pubblicazioni di questa mane non vere, falsissime, per provargli che in mezzo a quella dimostrazione potevano esservi quelli che affetto per la monarchia è per il Re non ne hanno.

Giunta la dimostrazione alla strada che conduce al Quirinale, l'autorità di pubblica sicurezza, anzi lo stesso egregio capo della pubblica sicurezza di Roma, con tutti i modi i più gentili e i più cortesi, pregò i dimostranti a disciogliersi, ma le preghiere non valsero a persuaderli e dopo una mezz'ora circa avendo loro dichiarato che Sua Maestà si era già ritirata nel suo appartamento, e che Essa li ringraziava, la dimostrazione si sciolse senza verun'altra minaccia, senza verun altro pericolo, se non quello del tranquillo squillo, non triplice, ma dieci, venti volte ripetuto, delle trombe.

Scioltasi così la dimostrazione al Quirinale, taluni gruppi, non più tutta la dimostrazione, badi la Camera, ma taluni gruppi presero diverse direzioni, e circa 300 si diressero alla piazza Navona; e arrivati al Ministero dell'interno, non squilli di tromba, non delegati con la sciarpa, ma due carabinieri, ritenga bene l'onorevole Bertani, ed un delegato, senza sciarpa, pregarono i dimostranti a ritirarsi il che fecero; ed è giustizia il constatarlo, contrariamente a ciò che taluno volle far credere, quei dimostranti gridavano (non so se fa piacere, eppure è così), quei dimostranti gridavano: *Viva il Re! Viva il ministro dell'interno!* Questo grido è giunto sgradito all'orecchio di qualcuno, ed ora si vede mutato in quello di *abbasso il ministro dell'interno!* Era forse quello che il qualcuno, o i qualcuno male intenzionati volevano. Questa dimostrazione, come ho detto, si sciolse anche a piazza Navona senza alcun disordine; ma rimasero alcuni piccoli gruppi, uno dei quali si diresse alla Minerva, altri in altre direzioni della città.

Qualcuno di questi gruppi ostinandosi assolutamente a volere continuare la dimostrazione, non fu già caricata coi revolvers, e sfido l'onorevole Bertani a provare che le guardie di pubblica sicurezza ieri sera non ebbero tutta la pazienza, non usarono tutti

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

i modi più cortesi per indurre la dimostrazione a sciogliersi.

Taluni di questi dimostranti, i più...

Voci. Riottosi.

MINISTRO PER L'INTERNO ... i più ostinati (la parola sarebbe un'altra) (*Si ride*) mostrarono di volere persistere, e le guardie di pubblica sicurezza ed i carabinieri pensarono che il miglior modo per obbligarli a ritirarsi fosse quello di togliere loro la bandiera.

Colui che portava la bandiera, il quale, giova riconoscerlo, non poteva essere un male intenzionato, essendo un impiegato del Ministero, non del Ministero dell'interno, ma un impiegato del Governo...

MAZZARELLA. Ostinato a favore del Ministero...

MINISTRO PER L'INTERNO ... dunque un impiegato del Ministero, che ha tutt'altro che cattive intenzioni, un egregio giovane, liberale, animato dalle migliori intenzioni, ma entusiasmato, non la voleva cedere; ed allora, volendo le guardie togliergliela di mano, la metà rimase al giovane e l'altra alle guardie. Da questo non può dirsi che siasi fatto sfregio alla bandiera.

S'immagini l'onorevole Bertani se le guardie di pubblica sicurezza, i carabinieri, l'esercito, non certo secondi a nessuno nell'affetto alla bandiera; tanto più poi quando quella bandiera ha tutti i sacramenti, volessero arrearle sfregio.

Se quella bandiera fosse stata portata da un qualcuno, l'onorevole Bertani mi comprende, se non avesse avuto quei certi sacramenti, allora poteva darsi che le guardie di pubblica sicurezza avessero veduto in quella bandiera non il simbolo dell'unità, ma qualche altra cosa ben diversa; ma come ho detto la bandiera aveva la croce di Savoia, e quindi i carabinieri, i soldati, le guardie di pubblica sicurezza non potevano farle sfregio.

Sono questi i fatti accaduti ieri sera. Il Governo è lieto che il paese ha presa tanta larga parte alle manifestazioni di affetto pel nostro augusto Sovrano; ed è pure lieto che tutti i tentativi fatti da coloro che avrebbero desiderato un qualche disordine nella giornata di ieri, comunque si ammantino, non siano riusciti; il che prova che il sentimento del decoro, della dignità, della libertà, del dovere, è tanto grande in questo paese, che nulla vale a turbarlo. (*Benissimo!*)

Io vorrei ora rivolgere una preghiera all'onorevole Bertani.

BERTANI AGOSTINO. Sentiamola.

MINISTRO PER L'INTERNO. Non a lui personalmente, ma vorrei fare di lui un intermediario. L'onorevole Bertani l'altro giorno ha creduto di vedere un accordo fra il ministro dell'interno ed un certo par-

tito, pel *meeting*; e giacchè egli ha relazione con quel partito, io vorrei pregarlo di dire a quei suoi amici, che badino principalmente a dire sempre la verità. La cosa che accredita principalmente i partiti è l'onestà, la verità; ora io posso garantire che in tutte le notizie che hanno creduto di dare stamane non c'è nulla di vero. Tutti coloro che presero parte alla dimostrazione, e credo che vi fossero anche dei deputati, hanno inteso un certo grido: niuno ha veduto che al Ministero dell'interno si fosse fatto un grande apparato di forze per disperdere la dimostrazione che, secondo i desiderii di taluno, gridava: *Abbasso il ministro dell'interno!*

Ma come vuole accreditarsi a Roma un partito che afferma che la dimostrazione di ieri sera si componeva di pochi monarchici, ed il grosso della dimostrazione gridava . . . , non ripeterò, il grido, ma l'onorevole Bertani lo potrà indovinare, e che quindi il ministro dell'interno è stato obbligato a sciogliere quella dimostrazione per quel grido.

Se non si fosse trattato d'una dimostrazione pacifica, d'una dimostrazione d'affetto all'augusto capo dello Stato, d'una dimostrazione nazionale, il ministro dell'interno avrebbe saputo compiere il suo dovere.

Un'ultima preghiera vorrei fare all'onorevole Bertani, ed è di essere più cauto nel prestar fede alle notizie che gli vengono dai suoi nuovi amici, o giovani amici; ricordi l'esempio dei vecchi suoi amici, i quali facevano cose molto serie.

AMADEI. L'onorevole ministro ha incominciato col rispondere che la dimostrazione di ieri sera era preparata; questa parola *preparata* bisogna bene intenderla, spiegarla.

L'onorevole ministro dell'interno mi ha fatto qualche volta l'onore di ritenermi accetto ed ascoltato da una parte dei miei concittadini; egli deve perciò credere che le mie informazioni sono abbastanza esatte. Ebbene, la dimostrazione di ieri sera non era affatto preparata. È vero che alcuni sono andati a chiedere all'onorevole ministro ed alle autorità di fare delle dimostrazioni; ma dal momento che le autorità risposero che desideravano non fossero fatte, ne fu smesso il pensiero dai promotori.

Ma la dimostrazione partita da piazza Colonna, lo ripeto, non era affatto preparata; era conseguenza subitanea dell'entusiasmo che suscitò il suono dell'inno reale e di quello di Garibaldi. (*Benissimo!*)

Quanto poi alla teoria delle dimostrazioni permesse di giorno e proibite di notte, la lascio tutta all'onorevole ministro dell'interno.

Quanto alla presenza di più delegati, l'onorevole ministro mi crederà, se gli dico che io stesso, sulla

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

piazza della Sapienza, ho veduto non uno, ma due delegati colla fascia tricolore, insieme ad una compagnia di soldati.

Rimane la supposizione che fa l'onorevole ministro sulle intenzioni che potevano avere alcuni che erano tra i dimostranti. Qui l'onorevole ministro mi permetta di dirgli come il supporre che pochi malintenzionati, tra parecchie migliaia di persone, potessero far degenerare la dimostrazione in disordini è un'accusa immeritata che egli fa al buon senso della cittadinanza romana. L'onorevole ministro sa meglio di me quale è stato in questi giorni il contegno di tutta la popolazione dinanzi ad una provocazione continua. Dico provocazione, in quanto che, a parlar chiaro, tutti sappiamo che questo pellegrinaggio non è ispirato unicamente dal sentimento religioso, non è un pellegrinaggio come quello dei maomettani alla Mecca. No, signori, il mondo cattolico manda i suoi fanatici sulla tomba di San Pietro a forbirvi le armi colle quali sperano di combattere un giorno contro di noi. (*Bravo!*) E dal momento che la popolazione romana, con elogio di tutti gli stranieri che in questi giorni si sono trovati in Roma, ha saputo mantenere una calma così grande e continua, non può affatto supporre giustamente che pochi malintenzionati avessero potuto tramutare una dimostrazione di affetto al capo dello Stato in una dimostrazione contraria al Governo ed alle istituzioni che ci reggono. (*Bene!*)

Per queste ragioni io non posso dichiararmi soddisfatto degli schiarimenti che ha dati l'onorevole ministro. Io credo che in nessun paese del mondo, in nessun'epoca sia mai accaduto che in un giorno di festa nazionale, il Governo abbia impedito colla forza al popolo di manifestare il suo affetto al Re, all'eletto dalla nazione.

Io non posso che deplorare un atto del Governo che manifesta una sfiducia verso la popolazione romana, e non poteva avere altro risultato che quello di svisare una splendida dimostrazione fatta in favore delle nostre libere istituzioni, e del Sovrano che le ha lealmente mantenute. (*Benissimo!*)

BERTANI A. L'onorevole ministro dell'interno ha l'abitudine, che non definirò, di personalizzare sempre le cose e le censure che gli si muovono come ministro.

Egli, appassionato per la polizia, non vede che l'individuo, quindi si rivolge a me per le pubblicazioni di giornali bene o male informati, come se io fossi responsabile di quello che può pubblicare un giornale qualunque che può darsi che io non legga nemmeno. Egli attribuisce a me quanto gli

fu detto forse dai suoi confidenti che io abbia asserito.

Se l'onorevole ministro dell'interno sa che quel grido non fu proferito, la sua asserzione viene in conferma della intenzione tranquilla che aveva quella folla di fare una dimostrazione seria ed affettuosa al capo dello Stato. L'onorevole ministro poi, che ha la continua tendenza di sindacare e giudicare le intenzioni altrui, egli, chiaroveggente, scorgeva nel mezzo della folla che si trovava alla scalinata del Quirinale dei male intenzionati, quantunque non un grido solo fosse emesso, ed è pur facile cosa gridare nella folla, che mostrasse quella cattiva intenzione; ma l'onorevole ministro che, contro le intenzioni è sempre armato di spada e di stocco, si teneva pronto a combattere le nebbie delle intenzioni.

Egli disse di più, a conferma delle intenzioni un po' buone, un po' cattive come gli accomodano, che la dimostrazione, arrivata fino alla piazza dove sta il Ministero dell'interno, aveva emesse delle grida a lui benevole. Io mi compiaccio di questa sua tranquillità e soddisfazione, ciò significa che fu poco bene informato se non gli giunsero all'orecchio che voci soavi, ma non so d'altra parte comprendere come contro quella dimostrazione benevola le guardie di pubblica sicurezza arrivassero ad una colluttazione ed alla offesa della bandiera come è avvenuto.

L'onorevole Amadei ha asserito, ed io posso confermarlo con testimonianze irrefragabili ed incontestabili quanto qualunque altra, che in piazza Navona eranvi delegati di pubblica sicurezza in perfetta divisa, cioè colla sciarpa, e posso ancora assicurare l'onorevole ministro: che le sue informazioni avute da un solo canale compiacente, sono assolutamente meno esatte; che la colluttazione vi fu; che gente fu gettata a terra, rinvoltolandovisi e mescolandosi studenti, uomini di età, giovanetti e cittadini rispettabili e tranquilli insieme colle guardie di pubblica sicurezza, le quali avevano sguainate le daghe e impugnati i revolver.

E osservo ancora, che la bandiera portata dal rispettabile funzionario dello Stato, di cui accennò l'onorevole ministro dell'interno come quella strappata, era una bandiera con tutti i sacramenti, frase dell'onorevole ministro, che non copriva nessuna merce di contrabbando, nè intenzione sovversiva. Perché dunque, domando io, quella bandiera fu strappata al cittadino che la reggeva e venne tolta anche l'altra all'impiegato che pure l'onorevole ministro ammette che restava indietro in attitudine tranquilla? Non era il caso di adoperare anche in quel momento le parole persuasive e gentili delle quali l'onorevole ministro fa elogio al capo della questura? Non vi era

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

più la speranza di ottenere la calma facendo lo stesso? È stato preso un partito diverso, e una dimostrazione ordinata, pacifica e patriottica, diede, non si sa il perchè, motivo ad una provocazione da parte della polizia che finì con una colluttazione. Sarà tutto avvenuto per un impeto d'ira, per ripicchi di parole vivaci fra le due parti, ma lotta, ma strappamento di bandiera vi fu, ed io potrò presentare testimonianza di cittadini rispettabili i quali attestano che il fatto avvenne come io precisamente l'ho narrato.

La conclusione è questa che, quando si è governati dalla paura...

MINISTRO PER L'INTERNO. L'onorevole Bertani s'inganna.

BERTANI A. Non dico paura personale, ma dico che se si può governare colla paura che si fa, non si governa colla paura che si ha; quando si governa colla paura, quando si vedono dappertutto nubi fosche e rosse, dappertutto si vedono rivoluzioni da reprimere, si finisce per battersi contro i miraggi, ma intanto si provocano disgraziatamente dei fatti deplorabili, e che riescono deplorabili tanto più ieri, giorno di così grande festa e di viva espressione del sentimento nazionale.

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

MINISTRO PER L'INTERNO. L'onorevole Bertani crede io voglia personificare talune accuse. La Camera ha veduto che io ho risposto ai fatti. Questo rimprovero dovrei piuttosto rivolgerlo io a lui. Egli da qualche tempo vuol personificare tutto nel ministro dell'interno, ed oggi stesso ne abbiamo avuta una prova. Egli vuole assolutamente che il disordine sia seguito in piazza Navona.

Ebbene, io lo sfido a provarlo: domandi a chi vuole, e vedrà che in piazza Navona non c'è stato verun disordine.

Ma all'onorevole Bertani interessa di personificare, di localizzare a piazza Navona il disordine, e per contentarlo glielo lascio credere. A provare poi alla Camera quanta ragione io mi avessi nell'affermare certe cose, mi permetto di leggere due piccoli periodi di due giornali. (*Mormorio*)

BERTI DOMENICO. Non legga giornali alla Camera; li abbiamo letti.

Una voce. Sono pettegolezzi.

MINISTRO PER L'INTERNO. Ma sono quelli ai quali attinge le sue informazioni l'onorevole Bertani.

BERTANI A. Io ho dei testimoni; le presenterò le liste.

MINISTRO PER L'INTERNO. Dunque mi presenti le liste, onorevole Bertani, e sia certo che se le guardie di pubblica sicurezza hanno mancato al loro do-

vere saprò punirle, ma mi presenti delle liste di persone che meritino fede.

BERTANI A. Meritano fede; crede ella che io abbia a che fare con persone che non siano degne di fede? Rispetti le opinioni altrui.

MINISTRO PER L'INTERNO. Non è questione di opinioni, sono i fatti, che si affermano, i quali non sono veri.

Una voce. Non ci ha che fare.

MINISTRO PER L'INTERNO. Come non ci ha che fare? Passo ora in un campo più sereno.

L'onorevole Amadei anch'esso ha fatto una certa confusione. Io non ho parlato della piazza della Sapienza, ho parlato di piazza Navona. È quello l'obbiettivo non mio ma di altri; ebbene, io ripeto all'onorevole Amadei che a piazza Navona non è accaduto verun disordine; è bastato un solo delegato senza sciarpa e due carabinieri a persuadere i duecento dimostranti a ritirarsi, ma quando degli altri gruppi di dimostranti insistevano in altri punti alle 11 e mezzo o mezzanotte, e non c'era modo di indurli a ritirarsi, domando che cosa dovevano fare le guardie di pubblica sicurezza per sciogliere la dimostrazione, se non ricorrere alle intimazioni prescritte dalla legge?

L'onorevole Amadei si duole che la dimostrazione di ieri, che era una protesta contro i pellegrini, non abbia potuto avere tutto il suo sviluppo.

Io credo che la dimostrazione di ieri si ebbe proprio tutto il suo sviluppo; principalmente quella diretta al Quirinale, che col fatto si fece: solamente non arrivò sulla piazza del Quirinale, ma la dimostrazione avvenne.

L'onorevole Amadei crede che colle mie parole abbia messo in dubbio l'affetto di questo paese alle istituzioni, al Re ed all'ordine.

Ma badi l'onorevole Amadei che io ho già dichiarato che la grandissima maggioranza della dimostrazione era di persone che realmente volevano dare quel significato alla dimostrazione; ma che in quella grandissima maggioranza potevano pure trovarsi, anzi, dirò, si trovavano degli individui che avevano intendimenti diversi. E bastavano questi pochi non a fare degenerare la dimostrazione, no; perchè il significato della dimostrazione restava sempre; ma bastavano i pochissimi a turbare l'ordine pubblico e diminuire in qualche modo la grandissima importanza che si aveva la dimostrazione.

Se la dimostrazione si fosse fatta di giorno avrebbe fatto a tutti grandissimo piacere. Avremmo veduto sulla piazza del Quirinale quattro o cinque mila persone quando arrivava la Camera dei deputati, che è la rappresentanza legale (badi l'onorevole Amadei) non di Roma solamente, ma di tutta Italia.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

La dimostrazione più importante, secondo me, non era la dimostrazione di piazza di ieri sera, ma la dimostrazione del Parlamento, che rappresenta tutta l'Italia. E perciò se la dimostrazione del popolo si fosse unita ieri mattina alla dimostrazione della Camera e del Senato, non solamente non sarebbe stata impedita, ma sarebbe stata pienamente applaudita.

Desidero non rimanga dubbio alcuno. Non si permise alla dimostrazione di arrivare alla piazza del Quirinale, non per diffidenza del popolo romano che io so savissimo, ma per delle considerazioni a lui assolutamente estranee. Ricordo di avere già detto che le insinuazioni, le malignazioni di pochi non sono valse a rimuovere la ferma volontà del popolo romano a rimanere tranquillo nella giornata di ieri. E, giacchè parlo del popolo romano, colgo quest'occasione per rendergli le dovute lodi pel contegno che tiene verso i pellegrini che sono a Roma. È qualche cosa veramente di ammirevole, qualche cosa che deve far piacere a tutti i partiti, è qualche cosa che fa un gran bene al principio che noi rappresentiamo.

Io spero che la maggioranza della Camera, la maggioranza del paese sapranno apprezzare le ragioni che consigliarono il Governo a non permettere che la dimostrazione arrivasse alla piazza del Quirinale.

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

AMADEI Ringrazio l'onorevole ministro di avere reso giustizia al contegno della popolazione romana. E veramente ve n'era bisogno dopo i fatti di ieri. L'onorevole ministro non pertanto ha soggiunto in sostanza: « io ho voluto impedire questa dimostrazione, inquantochè riteneva che alcuni male intenzionati, i quali ne potevano far parte, la potessero far degenerare, e condurre ad un risultato diverso da quello che l'aveva ispirata e promossa. »

Io ripeto che lo averla impedita è stato un errore che ha commesso l'autorità, ossia che ha commesso il ministro dell'interno, imperocchè tale impedimento implica un'offesa al buon senso della popolazione romana, lasciando credere che una popolazione intera, per alcuni male intenzionati, possa mutare la manifestazione dei suoi sentimenti patriottici.

Se l'onorevole ministro dell'interno conoscesse un po' più a fondo questa popolazione, saprebbe che, in una grande dimostrazione, quando ci sono dei mali intenzionati, si persuadono a tacere in ogni modo; e la dimostrazione ha il risultato che deve avere, perchè sette, otto, dieci persone non possono imporsi alla moltitudine. *(Bene!)*

Io ho detto che il timore ingiustificato del mini-

stro dell'interno ha impedito una spontanea manifestazione nazionale dei Romani che avrebbe avuto un chiaro significato all'interno ed all'estero, specialmente perchè avvenuto nel giorno che si festeggiava il patto fondamentale sul quale sta salda la fede fra il popolo e il principe.

PRESIDENTE. L'onorevole Damiani ha trasmessa alla Presidenza quest'altra domanda d'interrogazione:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dell'interno sulla natura dei provvedimenti che, in seguito alle sue ultime comunicazioni alla Camera, crede opportuni per le provincie siciliane. »

L'onorevole ministro intende rispondere ora anche a questa interrogazione?

MINISTRO PER L'INTERNO. Sono pronto anche adesso.

PRESIDENTE. Allora, se la Camera non dissente, darò la parola all'onorevole Damiani.

L'onorevole Damiani ha facoltà di parlare.

DAMIANI. In seguito alla comunicazione fatta dal ministro dell'interno nell'ultima seduta, io fui avvertito dal signor presidente che non si poteva rispondere. Non trovando altro modo di rispondere al signor ministro ho dovuto adottare quello dell'interrogazione, e perciò ho mandata alla Presidenza la domanda della quale testè si è data lettura.

Il signor ministro dell'interno ci ha portata la felice notizia dell'arresto di un capo bandito, e ci aggiungeva che non era soltanto quel feroce uomo che portò tanto danno alla sicurezza pubblica della campagna siciliana che era perito, ma che era pure l'ultimo. Aggiungeva anzi che colla morte di quel bandito il Governo poteva darsi la soddisfazione di annunziare alla Camera che non vi erano più banditi nel territorio nazionale che infestassero le campagne.

Io come siciliano e come italiano ringrazio l'onorevole ministro dell'interno, e lodo con lui l'opera degli agenti di pubblica sicurezza che in questi ultimi tempi resero così segnalati servizi alla Sicilia.

Il ministro, nello stesso tempo, lodava pure le popolazioni siciliane pel concorso che esse avevano dato al Governo per la repressione del brigantaggio in quelle provincie. Una tal comunicazione per parte del signor ministro deve essere particolarmente gradita al paese, soprattutto alla Sicilia, avuto riguardo al modo molto equivoco con cui ha parlato altra volta del concorso che le provincie siciliane davano al Governo per la repressione del brigantaggio. E non solo altra volta si parlò in modo molto equivoco di questo concorso delle po-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

polazioni siciliane, ma qualche volta se ne parlò in modo punto benevolo.

Quindi, signori, la diffidenza prese proporzioni molto grandi, s'alterarono in modo tale i buoni rapporti fra il Governo ed il paese, s'insinuò tale una sfiducia nelle popolazioni riguardo alla buona volontà del Governo di restituire la pubblica sicurezza in quelle provincie, che veramente le popolazioni dovettero mostrarsi tiepide, dovettero fors'anche negare qualche volta il loro concorso per la repressione dei delitti.

L'onorevole ministro ebbe pure una parola di lode per la deputazione siciliana, parola di lode che, per la mia parte, accetto molto volentieri; in quanto che non fu senza pena se non venni a rappresentare in questo recinto le impressioni poco benevoli che produceva laggiù la condotta del Governo in questi ultimi tempi.

La deputazione siciliana, almeno è questo il mio pensiero, aveva trovato una persona che nel suo alto patriottismo assumeva la responsabilità di quanto si faceva in Sicilia.

Ci mantenemmo allora in un'assoluta riserva, perchè da una parte temevamo che il lodare potesse far pigliare proporzioni molto gravi agli eccessi degli agenti della pubblica sicurezza, e dall'altra ci pareva che il biasimo potesse tornare a beneficio dei tristi. Ma non fu meno grave la responsabilità del silenzio che assumevamo, tanto più se si considerano gli immensi reclami che ci giunsero.

Il ministro dell'interno intanto ci annunciò i risultati, e furono veramente fortunati e tali che gli fanno meritare lodi non solamente dalla deputazione siciliana, ma dall'intero paese.

Noi, secondo le comunicazioni del ministro dell'interno, siamo entrati in una nuova fase. È egli stesso che ci annunciò non esservi più alcuna banda in Sicilia; e questa soddisfacente condizione può asserirsi non solamente per la Sicilia, ma per l'intero regno.

AmMESSO dunque che in Sicilia vi è un grande miglioramento; ammesso che le autorità, senza uscire dalla legge, abbiano potuto per avventura estenderne l'applicazione ed estenderla precisamente in quel punto ov'era più importante di restringerla l'azione interpretativa: intendo quello delle ammonizioni; ammesso che questo immenso apparecchio di forze ha potuto creare gran turbamento in quei paesi; ammesso che il sistema dolorosamente invalso d'ingrandire il numero dei confidenti della pubblica sicurezza, di dover ricorrere a manifesti che qualche volta creano grande offesa al sentimento morale delle popolazioni italiane; credo sia giunto il momento di vedere se non sia il caso di

attenuare l'azione del Governo in quelle provincie; se non sia il caso di dare alle funzioni degli agenti di pubblica sicurezza quelle date norme che ad esse si danno in tutte le altre provincie; se infine non sia giunto il momento di vedere quanto non convenga ritornare laggiù alle funzioni normali del Governo.

Questa è la prima interrogazione che io ho dovuto rivolgere all'onorevole ministro dell'interno. Però io ricordo ciò che egli aggiungeva in seguito alla prima comunicazione, cioè che in Sicilia, per quanto siano stati buoni i risultati ottenuti finora, essi non sono tali da far credere che non resti ancora molto da fare.

Ecco un'altra interrogazione che io non rivolgo soltanto all'onorevole ministro per l'interno, ma anche ai suoi colleghi e precisamente ai presenti, a quello dei lavori pubblici e a quello delle finanze, se cioè si crede oggi che si debbano studiare le cause che produssero tutti questi danni nelle provincie siciliane, onde avvisare ai mezzi più opportuni per rimuoverle, affinchè non si rinnovi il male che diede tante occasioni di lamenti in questi ultimi tempi.

Noi, o signori, in breve torneremo alle nostre rispettive case; noi avremo ad affrontare laggiù una responsabilità forse più grande di quella che affrontiamo stando alla capitale. In questa occasione è superfluo il dire che noi dobbiamo provvedere così ai casi nostri, come a quelli del Governo, e soprattutto a quelli del paese.

Ai casi nostri ci sarebbe facile provvedere, quando non ci piacesse l'andamento del Governo, protestando; ma noi non vogliamo questo, noi vogliamo portare con noi qualche parola di conforto, per rassicurare quelle popolazioni che, se il Governo ha dovuto usare tanto rigore in quelle provincie, ciò fece con l'intenzione del bene, non solo, ma nello stesso tempo con grande dolore per aver dovuto recare molto turbamento in quelle stesse popolazioni. Imperocchè, o signori, non sarebbe esatto, non sarebbe giusto nè onesto il nascondere che, se da una parte le misure adottate in Sicilia apportarono così buoni risultati, dall'altra afflissero sommamente quelle popolazioni.

L'onorevole ministro per l'interno ebbe anch'egli ad accennare a questo fatto, allorchè disse che per colpire colui che merita di essere colpito, bisogna qualche volta colpire altri che nol meritano; e forse taluni fatti recenti poterono anche indurre l'onorevole ministro a rafforzare questo suo convincimento, che non sempre si giunge a colpire il tristo senza passare qualche volta sopra il corpo di qualcuno che non è tristo.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

Ora, o signori, è superfluo l'aggiungere che ritornando fra pochi giorni alle nostre case preme a noi di poter portare qualche parola d'incoraggiamento ai nostri elettori, preme di potere assicurare non solo che dietro gli ultimi rigori avverrà il ritorno alle funzioni normali della legge, ma che il Governo ha l'assoluta intenzione di rimediare alle cause che produssero questi ultimi danni.

La questione della Sicilia è anche una questione di buone relazioni fra il Governo e le popolazioni.

Bisogna che il Governo pensi a provvedere a tutte le necessità che si osservano in quel paese.

Bisogna che il Governo pensi a dover essere veramente riparatore in quelle provincie, cercando di dar mano alle opere pubbliche, di dar mano a tutto ciò che può fare il vero interesse del paese, che può allontanare per sempre dalla coscienza delle popolazioni il sospetto che possano e vogliano essere trattate con due pesi e con due misure, e che soltanto si è solleciti di pensare ad essi quando si riconosce la necessità di applicare misure di rigore.

Pensi, signor ministro dell'interno, ella che ha messo tanto impegno, che ha affrontato tanta responsabilità, e dirò forse anche tanta impopolarità nella questione della Sicilia, pensi, dico, se non debba prepararsi a questo, cioè, di dovere oramai farsi campione degli interessi di quel paese, di dovere spingere con efficacia i suoi colleghi a tutte quelle opere che, mentre tendono a sviluppare le condizioni economiche della Sicilia, tendono pure a ridonare la fiducia a quel paese ed a ristabilire le buone intelligenze fra esso, il Governo e le altre provincie d'Italia.

MINISTRO PER L'INTERNO. Non posso nascondere all'onorevole mio amico Damiani che se avessi saputo prima ciò che egli avrebbe voluto dire, l'avrei vivamente pregato a non fare questa interrogazione. Egli, non solo nelle intenzioni, ma anche nelle parole, si è mostrato favorevole al Governo, ma ha affermato qualche cosa che io per il momento non discuto, ma che non posso lasciar passare, tanto più dopo che avevo pregato la Camera di non sollevare questa questione fino a quando avrei potuto presentare una relazione sul modo come le cose sono state condotte in Sicilia.

L'onorevole Damiani ha parlato di ritornare alle funzioni normali, di azione eccezionale, di modi violenti coi quali i mali di Sicilia sono stati curati. Ha pure parlato di impopolarità.

Io mantengo il proposito di rimandare ad altro tempo questa discussione; però mi permetto di rispondere, che non credo si siano commesse violenze in Sicilia. Credo invece che si è applicata la legge in tutto il suo rigore, ma niente di più, e per questo

non temo di essermi meritata l'impopolarità. Provano il contrario le centinaia di telegrammi che da ieri l'altro a questa parte ricevo dalla Sicilia.

Io credo, e ne sono lusingato, che a quel poco d'affetto, che taluni antichi ricordi mi meritavano dalla Sicilia, il servizio che, per quanto poteva, le ho reso, liberandola dalle bande di briganti, mi ha maggiormente meritato l'affetto di quell'illustre e patriottico paese.

Detto questo, dichiaro che il Governo si darà tutte le premure di studiare le cause vere, che producevano quel malessere in Sicilia; di studiare i bisogni economici di quel paese, che disgraziatamente per 17 anni non è stato abbastanza curato. E ritenga l'onorevole Damiani e la Camera che nel più breve tempo possibile, e quanto lo consentiranno le condizioni delle nostre finanze, il Governo sarà sollecito di dare alla Sicilia tutte quelle soddisfazioni materiali che sarà possibile. Ma non si tratta solo di darle soddisfazioni materiali, bisogna per darle soddisfazioni morali, e per quanto dipende da me, nel ramo che mi appartiene, che è il principale in questo momento, ritenga l'onorevole Damiani e la Camera, che io metterò tutto il mio studio per provare a taluni circondari della Sicilia, che se in questo momento abbiamo potuto adoperare i mezzi che la legge ci consentiva, in tutto il suo rigore, che cessate talune necessità si adoperano i modi più blandi, i modi più buoni, più cortesi, più affettuosi che sia possibile. E se il tempo non mi farà difetto, io mi propongo di studiare personalmente le condizioni della Sicilia. (*Bene!*)

Mi limito, per ora, a queste dichiarazioni, cioè che il Governo spenderà tutte le sue cure per dare alla Sicilia tutte quelle soddisfazioni materiali e morali di cui è altamente degna.

L'onorevole Damiani mi ha diretta una domanda speciale, cioè, che intendo di fare oggi che le bande sono distrutte. Egli è vero che le bande sono distrutte; ma resta ancora qualche brigante.

Ora l'onorevole Damiani e la Camera comprenderanno che se in questo momento, sol perchè siamo riusciti a disfare le bande, noi volessimo tutto ad un tratto rallentare l'azione del Governo, l'effetto potrebbe essere molto pericoloso. Però io assicuro l'onorevole Damiani che il rigore della legge non si prolungherà neppure un momento solo al di là di quello che è strettamente necessario.

Io spero che queste risposte basteranno a soddisfare il mio amico Damiani, e la Camera permetterà che io non entri nei particolari, poichè credo che è bene di rimandare ad altro tempo l'esame di questa questione.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

PRESIDENTE. Le interrogazioni al ministro dell'interno sono tutte esaurite.

DAMIANI. Io ho chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DAMIANI. Io ringrazio l'onorevole ministro dell'interno. Dal suo patriottismo io mi attendo provvedimenti molto utili per la Sicilia, e che soprattutto mostrino il suo affetto verso quel paese. Desideravo soltanto che l'onorevole signor ministro intendesse lo spirito della prima mia interrogazione, quella cioè che si riferiva all'utilità, secondo me, di attenuare le misure attuali di pubblica sicurezza in quel paese.

L'onorevole signor ministro ha ragione quando dice che lì c'è l'applicazione ordinaria della legge, nessuna misura eccezionale.

Or bene senta, onorevole ministro, io non mi riferisco tanto alla distruzione delle bande, non mi riferisco tanto al miglioramento delle condizioni attuali della pubblica sicurezza in Sicilia, quanto in genere alla modalità dell'applicazione della legge in quel paese.

L'onorevole ministro sa che noi portiamo laceri i panni da un sistema di polizia che teneva laggiù posto di tutto, e che s'impondeva senza alcuna considerazione, fino a compromettere l'avvenire, come lo ha compromesso. È naturale che dei patrioti s'allarmino un po' dei danni che la continuazione del rigore può portare a quelle provincie. S'ingenera forse un po' di guasto, che poi a curare ci vuole molto tempo e moltissima fatica. È di questo che io mi preoccupo, e colla mia raccomandazione non volevo giungere ad altro, almeno per il momento, che a persuadere il ministro dell'opportunità di far sentire anche un simile ordine di considerazioni a quegli egregi personaggi i quali alla loro volta hanno fatto il meglio che potevano per restituire la pubblica sicurezza in quelle provincie.

Dico poi all'onorevole signor ministro che se veramente la legge non è stata alterata laggiù, pure io accennava a quella sola fra le leggi che si presta particolarmente a delle alterazioni, ed è superfluo dirlo, quella delle ammonizioni. Essa lascia molta facoltà ai pretori, e molto spesso ne nascono degli inconvenienti.

Io ho creduto di fare un particolare accenno a cotesta legge per la copia dei gravi e dolorosi inconvenienti ai quali essa dà tuttodì luogo.

Onde è che, anche per ciò, mi limito a raccomandare al signor ministro, qualora anche sotto ai suoi occhi siansi presentati certi eccessi in ordine all'applicazione di questa legge, di vedere quando converga camminare coi calzari di piombo, e di evitare

qualche equivoco che può essere gravido di molti danni per l'isola.

Piglio atto intanto delle promesse molto affettuose del signor ministro verso la Sicilia; spero che esse faranno un'utile impressione a quelle popolazioni; soprattutto piglio atto della promessa che egli fa di visitare le provincie siciliane.

In quella occasione nella faccia di Giovanni Nicotera, mi permetta l'onorevole ministro di dire il suo nome, non vedranno soltanto il *babau* liberato dalla mannaia del carnefice, perchè un giorno dovesse danneggiare quei paesi come è piaciuto d'insinuare, in questi ultimi tempi, volendo mostrare in Giovanni Nicotera l'uomo delle vendette del Borbone; tanto si operò per procurare impopolarità a lui ed al Governo dai nemici del paese; ma sulla faccia vostra, onorevole ministro, vedranno che c'è sempre il patriota, il prigioniero di Santa Caterina, e si conforteranno i cittadini della vostra presenza in quelle provincie.

Intanto l'onorevole signor ministro deve rendersi ragione di un fatto per noi importantissimo, che abbiamo ricevuti moltissimi reclami, e ci renderà egli giustizia, e a ciò tengo moltissimo per quanto mi riguarda personalmente, che non gli fu sollecitato alcun temperamento avverso l'azione dell'autorità locale o per prevenirla in qualunque modo; non pertanto la responsabilità di non aver sostenuto questi reclami dinanzi alla Camera è per noi cosa grave, sicchè prima di separarci io credo di aver fatto l'utile del paese e di aver anche facilitata la posizione dei deputati siciliani, manifestando quale è stato il loro pensiero, e provocando dall'onorevole ministro quelle dichiarazioni che egli ha avuto la cortesia di fare.

PRESIDENTE. Ora che sono esaurite queste diverse interrogazioni, credo dover ritornare sopra un disgustoso incidente, avvenuto sul finire della tornata di sabato, quando non era nell'Aula il numero legale di deputati per deliberare.

Il deputato Greco ripetutamente rivolse al vostro presidente parole offensive, sulle quali io richiamo l'attenzione della Camera. La vostra deliberazione mi sarà di norma sul contegno da seguire.

L'onorevole Cancellieri aveva chiesto che io facessi precedere nell'ordine del giorno, già da me stato letto, il progetto di legge per l'aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte di appello di Catania, ricordando, nell'interesse della sua domanda, che quel progetto messo da parecchi giorni all'ordine del giorno, trovossi più volte posposto ad altri, la cui relazione era stata distribuita posteriormente.

Valendomi della circostanza che la Camera non

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

era più in numero, io potevo dispensarmi dal rispondergli e sciogliere la seduta, ma volli appellarmene alla loro gentilezza e spiegare il motivo per cui il progetto di legge, per il quale l'onorevole Cancellieri reclamava non era stato ancora discusso.

E siccome dissi (questo poi lo provano gli ordini del giorno delle nostre ultime sedute che voi conoscete), siccome dissi che quel progetto di legge era stato da me lasciato al posto che aveva, l'onorevole Greco marcatamente dava una smentita al presidente, ed alla mia lagnanza per questo suo procedere, rispose poi con parole che non oso rilevare, per il decoro della Camera, ma che furono raccolte nel rendiconto e che voi potrete leggere.

La Camera sa che spetta al presidente di dirigere i lavori parlamentari; quindi è lui che fissa l'ordine del giorno. La Camera, quando lo crede, può chiedere che una legge preceda un'altra nella discussione, ma finchè non è intervenuta una sua deliberazione in proposito, giusta il regolamento, il presidente è il solo giudice di ciò che convenga farsi per il miglior andamento dei lavori. (*Bene!*)

Il progetto di legge per l'aggregazione della provincia di Siracusa al distretto della Corte d'appello di Catania fu sempre posposto ai bilanci, i quali, come sapete, soprattutto a stagione inoltrata, hanno un diritto di precedenza assoluta sopra tutte le altre materie; è stato anche preceduto da leggi che voi avevate dichiarato d'urgenza, le quali, quando le relazioni sono pronte, debbono prendere il posto prima di quelle che sono all'ordine del giorno e che non hanno uguale privilegio. (*Benissimo!*)

Qualche volta, e anche questa è una delle norme seguite pel sollecito sbrigo dei nostri lavori, nelle ultime ore della seduta ho messo in discussione progetti di legge per i quali la Camera non avrebbe impegnato un dibattito lungo, ed avrei messo anche quello che si riferisce a Siracusa, se non ci fosse stato tale numero di iscritti, che mi avrebbero impedito nella tornata di sabato di far votare le leggi sulle quali la Camera aveva date le sue deliberazioni. (*Bene!*)

La Camera dopo questa mia esposizione sa quello che deve fare. Se il presidente vostro deve ricevere delle offese, se può essere dai deputati malmenato (*No! no!*), voi sapete che la sua autorità vien meno. Il presidente ha tanta autorità quanta voi gliene date; se questa voi gliela togliete, personalmente egli sa quale è il suo dovere; l'uomo che avevate onorato della vostra fiducia, quale presidente non può rimanere più in questo posto. (*Segni generali di approvazione*)

L'onorevole Cancellieri ha facoltà di parlare.

CANCELLIERI. Mi preme solamente di far conoscere alla Camera che nella mia istanza non si conteneva cosa che menomamente avesse potuto offendere il presidente. Io non feci che una proposta; ed in considerazione che quella legge si trovava da parecchie settimane all'ordine del giorno, e non era stata ancora votata, io pregava il presidente e la Camera a voler permettere che fosse posta all'ordine del giorno per la seduta d'oggi, e con precedenza anche sul bilancio dei lavori pubblici.

Era cotesta una proposta pura e semplice che non offendeva alcuno, ed era nel diritto altronde di farla.

In quanto poi all'incidente che sorse in seguito, io mi dichiaro perfettamente estraneo, perchè non vi ebbi parte alcuna; anzi fui dolente di non aver potuto per causa di quell'incidente meglio addimostrire la ragionevolezza della mia proposta, che non potè essere discussa e posta in votazione.

Quindi non posso che deplorare l'incidente sorto, perchè noi tutti rispettiamo il presidente Crispi e per la sua persona, e per la sua qualità di presidente della Camera; e se la mia testimonianza potesse in questo momento valere a qualche cosa, potrei attestare che il *no* sfuggito a qualche nostro collega non era certamente sfuggito nella intenzione, anche lontanissima, di offendere il presidente. Potrei aggiungere che se ce ne fosse stato, in quella stessa seduta, il richiamo, non sarebbero mancate quelle spiegazioni che avrebbero giovato a tranquillare il presidente, verso cui mai è venuto meno di rispetto nessun deputato...

PRESIDENTE. Non si trattava di tranquillare il presidente: il presidente qui è impersonale; bensì la Camera era percossa dall'insulto, se vi fu. (*Benissimo!*)

CANCELLIERI. Detto ciò, io credo che nessuno di quelli che presero parte in quell'incidente possa avere difficoltà a dare quelle spiegazioni che servono a rassicurare la Camera di non essersi inteso menomare il prestigio dovuto all'autorità del presidente, che abbiamo tutti interesse di mantenere salda.

PRESIDENTE. L'onorevole Greco ha facoltà di parlare.

GRECO. Farò tutto il possibile per mantenere quella calma che mi è tanto necessaria in questo momento.

Sono 16 anni che ho l'onore di sedere su questi banchi: e mi appello a tutti i colleghi che mi conoscono se mai abbiano potuto scorgere in me un carattere aggressivo, un carattere irritante. Prima di ieri l'altro non mi è accaduto mai con alcuno dei

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

presidenti o dei colleghi della Camera di avere avuto alcuna divergenza, alcun affare personale, e di avere loro diretta alcuna parola che fosse stata sconveniente. Ho pure avuto l'onore di sedere in varie Corti di appello, una delle quali fu presieduta dall'onorevole Longo che è qui presente; e che può attestare qualmente io, come magistrato, usai sempre modi gentili e cortesi tanto con lui, che coi miei colleghi magistrati, e con tutto il foro, con cui ebbi relazione di ufficio. Per tali modi, che sono in me abituali, io credo di essermi sempre conciliato la stima dei miei colleghi, della quale io vo superbo.

Nel ricordare ciò, non ho certamente inteso fare l'apologia di me stesso; ma ho voluto ricordare i miei antecedenti, perchè possano servire di guida nel giudicare il fatto presente, e nell'apprezzare la rettitudine delle mie intenzioni.

Fatti questi ricordi, prima di tutto, io debbo dichiarare che colui il quale interrompendo il signor presidente, disse *non è vero*, non fui io, ma fu un altro collega; e che io altro non feci se non prendere parte alle denegazioni.

Ora, io vorrei che i miei colleghi si fermassero su di una considerazione che è importante nella valutazione dell'attuale incidente, cioè a dire quella intorno al se le denegazioni che si fanno ad un oratore, e che io ho visto fare sempre dal 1861 sin oggi, importino una ingiuria, od una mancanza di riguardo; e se in conseguenza un *no* a lui detto dovesse equivalere ad un *voi mentite! voi falsate il vero!*

A me sembra incontestabile che le denegazioni, che tuttodì si fanno in Parlamento non costituiscono nè una ingiuria, nè una mancanza di riguardo; e che un *no* detto ad un oratore altro significato non può avere, se non quello di avvertirlo che i fatti non sono conformi al modo con cui da lui vengono espressi. E perciò è anche incontestabile che colle denegazioni, le quali furono causa dello spiacevole incidente, non si potè certamente avere la intenzione di recare offesa alla rispettabile persona del presidente.

E se egli avesse potuto credere che anche la mia denegazione avesse potuto avere la intenzione di mancargli di rispetto, io (perchè ciò è vero) mi affretto a dichiarare alla Camera che in quella denegazione non poteva essere, come in realtà non vi fu affatto la menoma idea di aver voluto dare una mentita al nostro onorevolissimo presidente, e di averlo voluto offendere (*Bravo! bravo!*): no, lo affermo da gentiluomo. (*Con forza*)

Io parlo il linguaggio della verità, e perciò, ripeto, quella idea non ci fu.

Aggiungo che, essendosi agli ultimi momenti della tornata, non si era nel caso di potersi dire: *domando la parola per rettificare i fatti*. Fu perciò che anch'io, non credendo possibile di avere conceduta la parola, mi unii cogli altri colleghi che fecero le denegazioni.

Aggiungo un'altra circostanza importante, cioè che la denegazione fu da me data in buona fede, perchè, mi permetta il signor presidente di dire che egli asseriva un fatto non esattamente. (*Oh! oh! — Vivi rumori e reclami*) Cogli ordini del giorno alla mano, mi si conceda di provare che quello che diceva il signor presidente non era esatto. (*I rumori continuano*) Non già che egli abbia voluto asserire ciò colla coscienza di dire il falso; è da me lontanissimo siffatto pensiero; ma egli, nell'alto suo seggio, avendo tanti affari, non poteva ricordare se veramente ciò che diceva era esatto oppure no.

Diffatti la denegazione mia avvenne dopo che il signor presidente disse: « La legge relativa all'aggregazione di Siracusa alla Corte di Catania non è stata mai tolta dal suo posto. »

Ora io proverò che quella legge era stata tolta dal suo posto.

Sono questi gli ordini del giorno... (*Rumori — Interruzioni*)

Ma come no? Lasciatemi provarlo.

Siccome il signor presidente ha fatto anche oggi la stessa asserzione, permettete che spieghi come procedono le cose. Voi signori colleghi dovete considerare che la mia attuale posizione non è facile.

Il signor presidente non può, non deve aver torto. Sono io il primo a riconoscere questa necessità, perchè mi sta a cuore che l'autorità sua non perda il suo prestigio.

Se me lo permetterete adunque, osserverò che la legge per l'aggregazione della provincia di Siracusa alla Corte di appello di Catania fu messa all'ordine del giorno per la seduta del 18 maggio, il di cui ordine del giorno fu il seguente: 1° Riforma del Codice di marina mercantile; 2° Legge sugli zuccheri; 3° Bilancio di agricoltura e commercio; 4° Proroga per l'affrancazione delle decime; 5° Aggregazione della provincia di Siracusa.

PRESIDENTE. Vada appresso, legga gli altri; giacchè vuol dar la prova, non dica le cose a metà. (*ilarità*)

GRECO. L'ordine del giorno per la seduta del 19, fu questo: 1° Zuccheri; 2° Bilancio di agricoltura e commercio; 3° Bilancio della marina; 4° Aggregazione di Siracusa...

PRESIDENTE. Vada appresso.

GRECO. Ordine del giorno per la seduta del 21:

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

1° Svolgimento di una proposta di legge del deputato Righi per esonero di servitù militare; 2° Interrogazione del deputato Sella; 3° Tassa sugli zuccheri; 4° Bilancio della marina; 5° Bilancio della guerra; 6° Aggregazione di Siracusa.

PRESIDENTE. Onorevole Greco, fu la Camera la quale ordinò che queste materie si mettessero in testa all'ordine del giorno. Non vi furono poste per volontà del presidente.

È bene spiegarsi. Alla discussione del disegno di legge riguardante la provincia di Siracusa si fecero precedere od i bilanci, o le proposte che per ordine della Camera s'anteponevano. Il presidente non ha fatto altro che eseguire il volere della Camera. *(Bene!)*

GRECO. La proposta dell'onorevole Righi fu svolta nella seduta del 21; mentre che la legge relativa alla provincia di Siracusa era già all'ordine del giorno, come sopra ho notato, sino dalla seduta del 18.

Negli ordini del giorno per le sedute del 22, 23, 24, 25, 26 e 27 dopo la legge sugli zuccheri ed i bilanci, fu immediatamente messa la legge relativa all'aggregazione della provincia di Siracusa.

PRESIDENTE. L'ultima.

GRECO. Per la seduta del 28. S'inscrissero all'ordine del giorno: 1° Una legge per maggiori spese; 2° Il bilancio della marina; 3° Quello della guerra; 4° Quello degli esteri, senza che fosse stata riportata la legge relativa a Siracusa.

PRESIDENTE. Il 28 non si ebbero che bilanci all'ordine del giorno, onorevole Greco.

GRECO. Immediatamente dopo i bilanci avrebbe dovuto essere riproposta all'ordine del giorno la legge relativa all'aggregazione di Siracusa.

PRESIDENTE. Onorevole Greco, il 28, il 29 ed il 30 lei non trova che bilanci all'ordine del giorno. Il 31, come anche il 1° ed il 2 giugno lei vi trova proposte di legge dichiarate d'urgenza. Ora le proposte che la Camera dichiara d'urgenza debbono avere la precedenza su tutte le altre. Mi dispiace che in 16 anni, ella non abbia imparato neanche questo. *(Ilarità)*

GRECO. Se non ho appreso nulla finora, imparerò in quest'anno. *(Nuova ilarità)*

Nell'ordine del giorno per la seduta del 31 maggio non solo furono anteposti al disegno di legge riguardante Siracusa i bilanci, ma eziandio il disegno di legge concernente il piano regolatore della città di Genova, quello relativo all'esonero dalla servitù militare della fortezza di Verona, e quello dell'aggregazione della frazione di Montisi al comune di San Giovanni che non erano stati dichiarati d'urgenza.

PRESIDENTE. Questi disegni di legge non porta-

vano discussione, lo dissi chiaramente. Se ella avesse prestato attenzione alle poche parole che dissi allora avrebbe potuto convincersi che il suo ragionamento mancava di base.

Io dissi che ho fatto precedere, come era mio dovere, i bilanci, le leggi che la Camera aveva dichiarato d'urgenza, e le leggi per le quali era probabile che non vi fosse lunga discussione.

Ora questo non si poteva dire per la legge su Siracusa, sulla quale vi erano quattro oratori iscritti; per conseguenza all'ultima ora non si poteva incominciare a discuterla. *(Segni di assenso)*

GRECO. Queste ragioni saranno di molta entità, ma io volevo provare che la mia denegazione avvenne quando il signor presidente disse che il progetto riguardante la provincia di Siracusa era stato mantenuto al suo posto, e siccome avanti quel progetto erano state poste all'ordine del giorno altre leggi presentate posteriormente, così la mia denegazione fu di buona fede.

PRESIDENTE. Onorevole Greco, ella mi obbliga a leggere il rendiconto. Lo rileggo.

Molte voci. No! no! lasci andare!

PRESIDENTE. Il presidente disse così *(Agitazione)*:

« 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 dimostra... »

« **GRECO ed altri.** No! no! »

Voci. Basta! basta!

PRESIDENTE. E poi continua il dialogo che ella conosce.

PISSAVINI. Ma finiamola.

BOTTA. *(Vivamente)* Fa una dichiarazione e finiscila!

DEL GIUDICE. *(Con vivacità)* Ma Greco, Greco, ritira quelle parole.

GRECO. Io ho voluto dimostrare che la mia denegazione non ebbe, come non poteva avere, nessuna intenzione di mancanza di rispetto all'onorevole signor presidente, per lo che, ritenendo che anche egli abbia deplorato le parole da lui dette *(Oh! oh! — Risa e forti rumori)* dopo la mia denegazione, son lieto di poter dichiarare che deploro anch'io di aver dato una vivace risposta.

PRESIDENTE. Sono pronto a leggere il resoconto, e lo voglio leggere. *(No! no!)*

Voci. Ha deplorato le sue parole e basta.

Altre voci. Non basta; le ritiri!

PATERNOSTRO. Pregherei la Camera che, dopo le dichiarazioni dell'onorevole Greco-Cassia, che ha conchiuso ritirando le parole che gli erano sfuggite l'altro giorno, per modo che la dignità dell'onorevole presidente è completamente salva, pregherei la

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

Camera, dico, che prendesse atto di queste dichiarazioni e deliberasse di rettificare nel resoconto stenografico quelle parole le quali erano poco convenienti così alla dignità del presidente come a quella della Camera.

Voci. Sopprimerle! Toglierle! Cancellarle dal rendiconto!

ERCOLE. Non si può; ciò che è scritto è scritto.

PRESIDENTE. Facciano la proposta. Io interrogherò la Camera se sia d'avviso che quelle parole debbano essere cancellate. Spetta ad essa il deliberare.

PATERNOSTRO *ed altre voci.* Sì! sì! La facciamo!

SELLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Sella ha facoltà di parlare.

SELLA. Cancellare si può, ma quello che è scritto è scritto.

Io proporrei semplicemente questa deliberazione: « La Camera confida nella imparzialità del suo presidente, e passa all'ordine del giorno. »

Voci. No! no! È un metterla in dubbio.

SELLA. Io non voglio punto metterla in dubbio; spieghiamoci bene: io intendo solo di manifestare un mio sentimento, cioè che sono sicuro, securissimo della imparzialità dell'onorevole presidente. Io non mi occupo dell'incidente avvenuto, dello scambio delle parole vivaci: a me pareva opportuno unicamente di fare una manifestazione nel senso che ho detto.

FARINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Farini ha facoltà di parlare.

FARINI. Anche a me pare che, poichè l'incidente avvenne, il depennarlo sia più facile dirlo che eseguirlo. Dall'altra parte a me sembra inoltre che confermare la nostra fiducia al presidente, come propone l'onorevole Sella, sia in questo momento non solo un *fuor d'opera*, ma un precedente che per l'avvenire potrebbe essere pericoloso.

Io credo pertanto che, udite le spiegazioni dell'onorevole Greco-Cassia, il quale ha nettamente dichiarato di ritirare la denegazione primitiva e le successive parole vivaci indirizzate al presidente, la Camera debba prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole Greco ed approvare la condotta dell'onorevole presidente, passando all'ordine del giorno (*Bravo! Bene!*)

LANZA. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Lanza ha facoltà di parlare.

PATERNOSTRO. Io mi associo alla proposta dell'onorevole Farini inquantochè i concetti...

PRESIDENTE. Ella non ha la parola: la facoltà di parlare spetta all'onorevole Lanza.

LANZA. Inutile sarebbe l'osservare che è massimo interesse di tutti i partiti, di tutta la Camera che l'autorità del nostro presidente sia serbata rispettata ed illesa. Tal cosa non è da alcuno rievocata in dubbio.

Ciò posto, io credo che le parole vivaci, e, mi si permetta il dirlo, poco convenienti che nella seduta antecedente sfuggirono di bocca all'onorevole nostro collega il deputato Greco-Cassia, delle quali egli si dimostra sinceramente pentito (*Ilarità — Benissimo!*) richiedono che nell'ordine del giorno che si sottopone alle nostre deliberazioni sia bene constatato questa condizione dell'animo dell'onorevole Greco (*Segni di adesione*); e ciò sarà la piena giustificazione della condotta tenuta dall'onorevole nostro presidente.

Io quindi reputo sia ammissibile la formola proposta dall'onorevole Farini; a me sembra che le parole colle quali è concepita includono in un modo cortese, se vuolsi, lo stesso concetto che io ho espresso in maniera forse alquanto più recisa.

Pertanto appoggio anche io di buon animo l'ordine del giorno presentato dall'onorevole nostro collega Farini. (*Bene!*)

Voci. Ai voti! ai voti!

GRECO. Domando la parola su questo ordine del giorno.

Voci. No! no! Ai voti! ai voti! (*Rumori*)

Altre voci. Parli! parli!

GRECO. Mi permette un'ultima parola?

PRESIDENTE. Parli.

GRECO. Chiederei di sentire la lettura di quell'ordine del giorno.

DEL GIUDICE, segretario. (*Legge*) « La Camera, udite le spiegazioni dell'onorevole Greco, con le quali deplora e dichiara di ritirare le denegazioni e le successive parole vivaci indirizzate al presidente, prende atto delle dichiarazioni dell'onorevole Greco, approva la condotta del presidente e passa all'ordine del giorno. »

GRECO. Siccome l'ordine del giorno si riferisce a parole dette da me, è mestieri che io ripeta, a scanso di non essere stato bene inteso, che io intendo di ritirare le mie parole... (*Benissimo!*) Benissimo, lasciatemi finire (*Ilarità*), nella convinzione che anche il signor presidente deplori, quando anco espressamente non lo dica, le di lui parole, che precederono le mie. Questa è la mia dichiarazione... (*No! no!*)

Voi non dovete farmi dire quello che non ho detto.

FARINI. A me pareva che l'onorevole Greco dovesse penetrarsi di quanto importi alla Camera, che

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

l'autorità moderatrice del presidente, esca incolume da questo dibattimento.

Io fo appello all'onorevole Greco affinché egli consideri che in questioni siffatte non si procede coi criteri di individuo a individuo. (*Bravo!*)

L'onorevole Greco ha qui la propria persona, e la propria rispettabilità, di fronte ad una persona, e ad una rispettabilità che riassume in sé l'autorità della Camera e del paese. (*Bravo! Bene!*)

Io quindi fo appello all'animo gentile dell'onorevole Greco, affinché si penetri dell'importanza dell'atto che io da lui invoco, e aderisca anch'esso all'ordine del giorno che fu da me presentato. (*Bravo! Benissimo!*)

Voci. Ai voti! ai voti!

GRECO. Perché non si possa dire che io sia troppo tenace e non ascolti i consigli degli amici, e per dar prova di abnegazione ed attaccamento a quel partito a cui ho l'onore di appartenere...

PRESIDENTE... alla Camera; il partito qui non ci entra per nulla.

GRECO... ed a quell'autorità che deve necessariamente essere mantenuta intatta al signor presidente della Camera, della quale io da sedici anni ho avuto l'onore di far parte, io non insisto di più; e perciò fo piena adesione all'ordine del giorno. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno dell'onorevole Farini, del quale fu data lettura.

Celero che l'approvano, favoriscano d'alzarsi.

(*Segue la votazione.*)

L'ordine del giorno dell'onorevole Farini è approvato.

Molte voci. Ad unanimità! Fu approvato ad unanimità!

PRESIDENTE. L'ordine del giorno dell'onorevole Farini è approvato ad unanimità.

(*Segni generali di soddisfazione — Conversazioni animate — Molti deputati vanno a stringere la mano al deputato Greco, il quale va al seggio della Presidenza e stringe la mano all'onorevole presidente — Dopo pochi istanti si fa silenzio.*)

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI DEFINITIVA PREVISIONE PEL 1877 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del bilancio di definitiva previsione pel 1877 del Ministero dei lavori pubblici.

La Camera ricorda che fu rinviato al giorno in cui si sarebbe discusso il bilancio dei lavori pubblici lo svolgimento di varie interrogazioni.

Avverto che alla Presidenza ne furono trasmesse

tre altre: una dell'onorevole Farini, l'altra dell'onorevole Romano Giuseppe, la terza dell'onorevole Villani.

Ne do lettura:

Quella dell'onorevole Farini è in questi termini: « Il sottoscritto intende d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sopra la costruzione d'una ferrovia che accorci il più possibile il tragitto tra Roma ed i Veneti. »

Quella dell'onorevole Romano Giuseppe è così espressa: « Il sottoscritto chiede d'interrogare il signor ministro dei lavori pubblici sullo stato in cui sono gli studi per l'unificazione della legge sulle bonifiche, sulle bonifiche fatte e quelle da farsi. »

L'ultima dell'onorevole Villani è così concepita: « Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno all'allacciamento tra Cogolo e San Clemente delle due ferrovie che, partendo da Napoli, conferiscono l'una a Salerno, l'altra a San Severino. »

Domando all'onorevole ministro se e quando intenda rispondere a queste interrogazioni.

ZANARDELLI, ministro per i lavori pubblici. Risponderò nella discussione del bilancio.

PRESIDENTE. Adunque anche queste tre interrogazioni saranno svolte in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

La prima interpellanza è quella dell'onorevole Baccarini, e di altri suoi colleghi sugli intendimenti del Governo intorno alle linee di complemento della rete ferroviaria.

L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare.

BACCARINI. Signori, io mi guarderò bene dal fare atto di malcapitato spigolatore mettendomi in lungo ed in largo per entro al vastissimo campo delle questioni ferroviarie già molte volte in quest'Aula medesima abbondantemente mietute, ed ultimamente ancora in maniera così splendida dall'onorevole Marselli per considerazioni militari. Pur nondimeno, per tirare le conseguenze alle quali io intendo di venire, mi sarà forza spaziare con rapido volo sulla carta d'Italia; col più rapido volo almeno che sarà consentito al fiacco remeggio delle mie ali.

Ma prima... (*Conversazioni particolari*)

PRESIDENTE. Sono pregati di far silenzio.

Abbiano la bontà di riprendere i loro posti.

BACCARINI. Ma prima, signori, non v'incresca di udire il perchè della presente interpellanza, ed anche il perchè di conserva, anzi in nome degli egregi amici miei che vollero della loro firma avvalorarla, io, nell'atto d'indirizzarla per ragione propria di competenza all'egregio ministro dei lavori pubblici, sia pur tratto a levare gli occhi fino al Giove dell'Olimpo ministeriale; un Giove, signori, che, come

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

ben sapete, abbandona volentieri le folgori per ricordarsi soltanto della sua clemenza, della quale oggi vorrà far larga parte alla dimessa, ma coscienziosa mia parola, anche se in qualche parte gli potesse suonare indiscreta.

L'illustre presidente del Consiglio nella sua esposizione finanziaria del 27 marzo sfiorò il grande tema delle questioni ferroviarie, tanto per ciò che si attiene all'esercizio, quanto per ciò che ha tratto alla costruzione di nuove linee. Io lascierò in disparte tutto ciò che ha tratto all'esercizio e lascerò in disparte contentandomi di esclamare: *Caveant consules ne quid respublica detrimenti capiat.*

Venendo alla costruzione di nuove linee, permettete che io cominci dal leggervi i brevi periodi della esposizione finanziaria che vi si riferiscono; sono parole dell'onorevole capo del Governo, che sempre si leggono e si ascoltano volentieri.

Intorno alle ferrovie, nell'esposizione finanziaria sta scritto:

« Bisogna pensare alle nuove costruzioni ferroviarie, per le quali il Ministero ha presi impegni morali ugualmente validi degli impegni legali, una volta impegnata colle popolazioni la parola e la lealtà del Governo. »

Poi, dopo avere parlato delle linee sarde, aggiunge:

« Quanto alla costruzione delle altre ferrovie, il Governo ha intenzione di presentare un progetto di legge nella corrente Sessione.

« Iscrivere tutte le somme per le nuove costruzioni ferroviarie che sono in progetto, e sono vivamente desiderate, e che anzi in gran parte sono una necessità economica, iscrivere, dico, tutte le somme occorrenti nel bilancio, senza trovare un mezzo diverso per provvedere alla spesa, sia con garanzia di prodotto o di reddito alle società costruttrici, nel qual caso l'aggravio figurerebbe in forma di annualità nel bilancio della spesa al capitolo delle garanzie, sia con una alienazione di rendita, nel quale caso figurerebbe con un maggiore interesse in aumento delle somme iscritte pel servizio del nostro consolidato, iscrivere, dico, le somme integralmente nel bilancio, come provvedimento normale, senza procurarsi un'entrata, o trovare un mezzo di far fronte a questa spesa, signori, non è possibile.

E finalmente disse:

« Vi è qualche grande linea da compiersi, la cui importanza eccezionale vuole che la spesa sia a carico dello Stato; e sta bene: ma queste linee sono già fissate nelle leggi esistenti, e vedremo se si dovrà aggiungerne alcuna nella legge che avremo l'onore di presentare. »

Queste le parole del capo del Governo, dalle quali, leggendo e rileggendo, io non sono riuscito a cavarne quel tanto, che pienamente mi rassicuri. Una sola cosa vi ho letto chiaramente, cioè l'intendimento del Governo di presentare un progetto di legge nella corrente Sessione per costruzione di nuove linee. Io e gli amici miei lodiamo l'intendimento di presentare questo progetto; ma, anche a costo di parere alquanto indiscreti, vorremmo saperne alcunchè della sostanza e, per tentare almeno di sottrarci allo scoppio di una bomba, risolvemmo d'interrogare la Sibilla.

Signori, la vaporiera, questo portento di trasformazione mondiale, ha fornito anche fra noi, dopo i rinnovati tempi, un miracoloso cammino: dico miracoloso in ragion dello scarso alimento onde hanno potuto avvivarla le nostre povere finanze. In 16 anni di ben seimila chilometri si venne accrescendo la nostra rete ferroviaria; tre volte tanto dei 2000, o che, lasciatici in retaggio dai caduti Governi, i quali, per costruirli, avevano impiegato un tempo maggiore di un quarto, vale a dire oltre venti anni. Senonchè di gran lunga si discosterebbe dal vero chi si avvisasse che l'Italia abbia per ciò solo raggiunto il suo posto fra le nazioni che la precedettero negli sforzi e per conseguenza nei benefici della moderna civiltà.

L'Italia, o signori, che pur siede sesta nei Consigli di Europa, non viene che decima nella potenza ferroviaria: nemmeno il rango di ottava su cui figura in ordine semplicemente aritmetico nel movimento del commercio internazionale, a quanto mi fu dato ricavare dalle più complete statistiche che mi sieno capitate sott'occhio. La nostra nazione per verità viene sesta anche per il numero dei chilometri delle sue ferrovie; ma voi sapete meglio di me che per apprezzare la potenza ferroviaria di un popolo, nei suoi grandi rapporti con quella degli altri paesi, non basta numerare i chilometri, ma molte altre considerazioni bisogna mettere incontro, fra cui principalmente quelle della superficie e della popolazione.

Traendo i rapporti da questi soli ultimi elementi, senza che io mi arresti qui intorno a metodi di calcolazione, od intorno a più noiose specificazioni numeriche, consentite che io vi accenni semplicemente quale sia attualmente la graduatoria della potenza ferroviaria in Europa.

Prima, come immaginate, viene l'Inghilterra, il cui simbolo sarebbe a cifra tonda il numero 8, poi viene la Germania con 6, la Francia con 5, l'Austria-Ungheria con 4. Ciò per le grandi nazioni; poi vengono fra le minori, il Belgio con 9, la Svizzera con 6, la Danimarca con 5, l'Olanda con 5, la Svezia

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

con 3, decima finalmente l'Italia con 3, ma più scarsamente ancora.

Questi dati, o signori, rimontano per verità alla fine del 1875, ma non è a credersi che nel 1876 siano avvenute variazioni in favore nostro; imperocchè noi in quell'anno, proporzionalmente parlando, avremo certissimamente costruito minori lunghezze ferroviarie di tutti forse i surricordati paesi. Questa almeno è l'induzione di tutta probabilità, che si ricava dall'esame delle costruzioni ferroviarie dell'ultimo quinquennio in Europa, ed anche da quello delle costruzioni che si sono verificate nell'anno 1876, per quanto è venuto finora a mia cognizione.

Queste poche considerazioni a me pare che, così sulle generali, rendano manifesto quanto sia lodevole l'intendimento del Governo di presentare un progetto di legge per nuove costruzioni.

Ma quanto lo sviluppo? Quali le linee? *That is the question.*

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, discutendosi di uno dei due bilanci dell'anno scorso, se la memoria non mi tradisce, ci annunciava quasi spaurito che per soddisfare ai bisogni, e render paghi i desiderii delle popolazioni in Italia, bisognerebbe costruire tante ferrovie, quante si misurano con 4000 chilometri, dell'importo all'incirca di un miliardo. Singolare contrasto! A breve intervallo di tempo, in un altro Parlamento, il ministro dei pubblici lavori, colla maschia baldanza di una nazione che sente alteramente di sè tanto, da comportare con pena in tutto forse ma certamente in opera di civiltà, l'altrui primato, esclamava, che per condurre la Francia al suo posto nella potenza ferroviaria d'Europa mancano ancora 18,000 chilometri, alla costruzione dei quali è da darsi opera pronta ed efficace.

Signori, la Francia, alla fine del 1876 aveva quasi il triplo delle ferrovie dell'Italia, 22,671 chilometri, e noi possiamo andare quasi sicuri che la Francia toccherà i suoi 40,000 chilometri, prima che 12,000 l'Italia.

Io non verrò moltiplicando queste comparazioni con altri paesi di Europa: io auguro soltanto al mio paese, che lo sviluppo delle risorse di ogni maniera possa permettergli, a distanza, non di secoli, ma di lustri, e in ragione del desiderio, direi anche di anni, di poter intendere lo sguardo a così seducenti orizzonti. Per ora noi siamo troppo poveri, e bisogna starci contenti di fare il passo secondo la gamba. Quanto a me, mi dichiarerei arcisoddisfatto se l'Italia potesse proseguire nelle sue costruzioni ferroviarie dedicandovi sul bilancio dello Stato una somma anche ragguardevolmente minore di quella

di 60 milioni accennata nell'esposizione finanziaria; imperocchè, o signori, quel libro del debito pubblico mantenuto aperto per un servizio qualunque che della difesa della patria non sia, dopo tante proclamazioni di pareggio, dopo tante promesse di economia sempre al di là da venire, non è punto di mio gusto.

Chechè sia per essere di ciò, quello che importa oramai in Italia si è di costruire con ordine e con studio veramente preconcipito, non di percorrere, ma di secondare lo sviluppo delle risorse economiche, tenuto pur conto delle considerazioni militari e politiche, ma fino al limite che non ne patisca offesa la giustizia distributiva.

Ordine e studio (non esito a dichiararlo, perchè non sono solo in quest'affermazione), più che in passato, bisogna adoperare per non creare novelli bivii di Caldare-Montedoro, i quali paiono fatti per immobilizzare senza loro colpa l'uno dopo l'altro i ministri con poco decoro della scienza italiana; studio ed ordine maggiore per non aprire attraverso od in lembo al deserto fiumi solitari, i quali, non locupletati per via, si trascinano dilombati consumando l'originario alimento; studio ed ordine maggiore, o signori, per evitare le spiacevoli soste della Sardegna e gli sconfortanti esempi di linee consacrate per legge, non eseguite mai. Dico spiacevoli soste e sconfortanti esempi anche se circostanze straordinarie di tempo e di luogo possano averli convertiti in più o meno giustificate omissioni.

Io non vorrei che queste ultime mie parole, ed altre che susseguiranno, facessero, per avventura, aggrovare le ciglia a qualcuno nel timore che l'intendimento mio possa essere quello di condire il mio discorso con retrospettive disamine, le quali poi tornino a sfogo di postume e perciò poco gradite lamentele. Ebbene, o signori, quegli può disingannarsi subito, perocchè nel mio cuore sorge unico un altare, sul quale io mantengo vivo, intenso ed uguale il culto per tutte indistintamente le parti d'Italia: anzi se io dovessi bruciarvi un granellino d'incenso di più, lo brucerei all'intenzione di quelle parti che per malvagità di uomini o di tempi fossero rimaste in ritardo nei benefizi della civiltà. Io parlo senza sottintesi e senza reticenze unicamente per stabilire nettamente i fatti, dei quali mi occupo ed anche perchè:

Conveniunt rebus nomina saepe suis.

Del rimanente mi affretto subito ad aggiungere un altro breve motto latino: *post factum lauda.*

Passiamo oramai a dare una rapida occhiata alle maglie della nostra rete ferroviaria, per vedere dove sieno soverchiamente rade, poichè di troppo fitte io

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

per verità non ne scorgo alcuna in tutta Italia: nemmeno in quelle parti, il cui vigore di vita economica e di operosità industriale forma l'orgoglio della nostra nazione. I loro nomi, signori, vi corrono certamente spontanei alle labbra, ma lasciate che io consenta a me stesso l'onore di pronunciarli: la Liguria, il Piemonte, la Lombardia.

Sotto la corona delle Alpi, dalle Marittime alle Carniche, quattro grandi spazi, vergini ancora di contatto ferroviario, richiamano la nostra attenzione.

Il primo di 6000 chilometri quadrati sta a mezzogiorno della linea del Cenisio sopra Saluzzo e sopra Cuneo: l'antico valico del colle di Tenda pare che ci inviti a salirlo, sia pure con sistema speciale di locomozione, per farci discendere nell'opposto versante lungo la valle della Roja fino ai dintorni di Ventimiglia.

Tra le linee del Cenisio e del Gottardo l'Alpina meraviglia del Monte Bianco ed altre con essa pare che incoraggino la vaporiera a cimentarsi più da presso che possibile sia ai loro eterni ghiacciai. La valle della Dora Baltea ci appresta intanto facile il cammino per salire infino ad Aosta, provvedendo così alle maggiori necessità del secondo grande spazio di nove in dieci mila chilometri quadrati, la cui base si estende fra Susa ed Arona.

Oltrepassando il lago di Como non vorrete voi salire fino a Sondrio, capoluogo di una patriottica provincia, spezzando così almeno in parte il terzo spazio, non minore del precedente, ed anche maggiore se volete considerarlo fino alla linea del Brennero? Fra questa linea del Brennero e la Pontebbana altro immenso spazio di 10 mila chilometri quadrati nel cui centro siede Belluno, capoluogo pure esso di nobilissima provincia, la quale vi domanda che vogliate una buona volta congiungerla alla ferrovia da Treviso ad Udine. In quel grande spazio la vaporiera vorrà certamente salire da Bassano fino a Trento per la via dei lieti ricordi; imperocchè ricorderete, o signori, che di vivida luce rifalsero su quella via le armi nostre nel 1866. Io non so se tarderà molto il tempo (e vorrei affrettarlo coi miei voti) che per linea più breve si provveda a migliorare le condizioni di Venezia rispetto a Trieste, che al paragone di troppo è favorito per la linea attuale dal valico della Pontebba: all'uopo da Treviso a Gemona si stende la corda di due archi inversi che hanno per culmini Udine e Conegliano.

Fra la ferrovia ed il mare altra lacuna di 3000 chilometri quadrati. Linea d'interesse locale, ma ragguardevole, quella sarebbe che partendo da Mestre toccasse Portogruaro colla mira al punto del

nostro confine, dove si addensi una maggior somma d'interessi: l'onorevole Marselli ve ne disse già, se ben ricordo, i pregi anche sotto l'aspetto militare.

Risalendo la ferrovia da Venezia per Padova e Vicenza fino a Verona, tra essa ed il Po che quasi vi corre parallelo, esisteva un grande vacuo, quadripartito adesso dall'incrociarsi che fa l'antica linea da Padova a Ferrara colla recentissima da Legnago ad Adria; dovuta quest'ultima all'encomianda operosità della provincia di Rovigo, che non volle rimanere seconda alle venete sorelle nel loro miracolo di iniziativa ferroviaria.

Ma quella linea, o signori, muore ad Adria, ed Adria indubre vi ridomanda il suo mare, che non può trovare utilmente che a Chioggia. Affrettatevi a ridonarglielo, perchè così proaccerete anche a Chioggia un mercato diretto di terraferma, che ancora le manca; a Chioggia che pur merita riguardo per altri motivi, che non è qui il luogo di rammemorare.

Accanto a questo spazio sta la bella losanga, i cui vertici si ingemmano di quattro capoluoghi di provincia, Brescia, Verona, Mantova e Cremona, e al disotto lo spazio informemente quadrilatero, Mantova, Modena, Piacenza e Codogno.

Provvede ad ambedue la linea Parma-Brescia, assentita l'anno scorso dal Parlamento, tanto che sarebbe un fuor d'opera che io ne parlassi d'avvantaggio.

Sussegue, in sulla destra, altro spazio di tremila chilometri quadrati chiuso fra il Po e le ferrovie Mantova-Modena, Modena-Bologna e Bologna-Ferrara. Io faccio voti perchè venga presto il giorno che una linea l'attraversi, che toccando Cento e Finale vada a congiungersi alla Rovighese presso Legnago.

Lacuna più vasta, di quasi 6 mila chilometri quadrati, si racchiude tra il Po, il mare e i due bracci ferroviari Bologna-Ferrara e Bologna-Rimini; fertile territorio, nel quale si inframmette, come base di un piccolo triangolo col vertice a Rimini, la ferrovia che da Castel Bolognese conduce per Lugo a Ravenna, là dove il Canalporto la congiunge all'Adriatico. Da quella ferrovia, o signori, io saluto sempre volentieri le punte dei miei campanili, perchè

Dulcis amor patriae, dulce videre suos.

Ma non temete che il suono delle loro campane, per seguire un'immagine dell'onorevole Marselli, mi rintroni gli orecchi.

Del resto, campanile o no, io, più che ingiusto, sarei ingrattissimo se, per quanto è da me, non accennassi almeno a mettere in luce meridiana come una linea, la quale distaccandosi da Rimini e toc-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

cando Cesenatico, Cervia, Ravenna ed Argenta, si attestasse a Ferrara, sarebbe la opportunissima ipotenusata di quella grande squadra ferroviaria, i cui troppo lunghi cateti vanno con 111 chilometri da Rimini a Bologna, e con 45 da Bologna fino a Ferrara. Protrazione obbligata di questa linea, il brevissimo tronco da Pontelagoscuro per Occhibello fino a Badia, che la rende direttissima continuazione di quella del Brennero.

Ritornando da Ferrara verso Ravenna, giunti che noi saremo ad Argenta, con piccolo sforzo dovremo allungare il braccio almeno infino a Lugo per vederci così completata sotto gli occhi una rete locale (prescindendo dagli interessi generali a cui potrebbe servire), una rete locale, dico, di cui mi sarebbe facilissimo dimostrarvi i grandi pregi e la grande utilità, se questo fosse oggi lo scopo mio e la via ancora relativamente lunga non mi sospingesse.

Corsa così la centrale da Piacenza fino a Rimini con gli occhi alle Alpi, mi volgo ora all'Appennino e non veggo che il vuoto, tanto che per riavere un'altra volta l'idea di una rete ferroviaria, mi tocca salire per la Porrettana fin sulla vetta dell'Appennino medesimo, dove mi si affaccia quel sorriso della natura, che è la sottoposta regione toscana, avanguardia sempre di civiltà.

Percorrendo la Porrettana, in partenza da Bologna, mi volgo sulla destra e nulla trovo fino alla trasversale Genova-Tortona: 175 chilometri a linea di aria per 85 ed in quel torno, quanti ne corrono fra la centrale e il golfo della Spezia. Mi volgo a sinistra e lo spettacolo desolante si rinnova per altrettanta lunghezza, infino alla trasversale Ancona-Foligno e quasi per altrettanta larghezza tra la centrale e la linea Foligno-Perugia-Arezzo-Firenze e Pistoia.

Signori, questi due enormi romboidi racchiudono circa 30,000 chilometri quadrati, la decima parte della superficie del regno intero. Io non oserei certamente chiamare codeste delle grandi lacune; io le chiamerei addirittura il deserto, se la ben nota loro fertilità non me ne distornasse immediatamente la triste idea.

Riguardo al primo dei nominati romboidi, si parla ormai da troppo tempo della Parma-Spezia, si parla egualmente della Modena-Lucca, si parla di non so quali altri tracciati. Per me il meglio sarebbe di mettersi una buona volta per uno di essi, ben sicuri che gli eserciti non ci scapiteranno quanto al trovarvi la via della civiltà, perchè ricorderete, o signori, che l'onorevole Marselli ci disse, con frase felice, che anche gli eserciti seguono la via della civiltà.

Riguardo al secondo romboide, non ricordo nem-

meno più di quante linee si siano fatti studi e proposte: sette ne ricordo però specialmente, perchè i loro pregi e difetti furono messi in vista da una competentissima Commissione, di cui vorrei additarvi, e più nol vedo in quest'Aula, l'illustre suo presidente nell'onorevole Cavalletto.

Di quegli studi io non intendo ora di avvalermi punto: in primo luogo perchè, come dissi, non è questo oggi il compito che mi sono assunto; ed in secondo luogo perchè in diverse di quelle ridenti vallate quasi in ogni cittadino che incontro io stringo la mano ad un amico. Questo solo oggi voglio dire agli onorevoli ministri, che se le considerazioni militari dovessero in modo assoluto avere la preferenza, non sarebbe possibile, senza sacrificare una troppo grande massa di interessi, di limitarsi ad un valico solo.

Proseguendo la mia peregrinazione, rigiro adesso il sinuoso perimetro di un'altra grande area di quasi 12,000 chilometri quadrati, rigiro, dissi, il sinuoso perimetro Ancona, Foligno, Terni, Rieti, Aquila, Solmona, Popoli, Pescara ed Ancona.

Là dentro, o signori, vi sono a breve distanza dalla linea litorale, niente meno che tre capoluoghi di provincia, Macerata, Ascoli, Teramo.

Parmi che questa sola indicazione basti per richiamare sopra quell'area l'attenzione degli onorevoli ministri.

Da Terni ad Orte il tragitto è breve; e quasi altrettanto potrebbe bastare per riuscire fino all'abbandonata Viterbo, di dove poi sarebbe da protrarsi fino alla linea maremmana, come la Cecina-Saline sarà da protrarsi fino alla senese quando lo richiederà lo sviluppo di maggiori interessi.

Ritornate ora, o signori, per un momento col pensiero a Solmona; immaginate di distaccare di là una linea, la quale, toccando Avezzano, corra difilato per Tivoli a Roma, e voi vedrete che essa si spezza con indicatissimo tracciato quella immensa area multilatera di 17 mila e più chilometri quadrati, la quale bipartita dall'Appennino, e fiancheggiata dalle linee longitudinali dei due mari, non si arresta che alla lontana trasversale Caserta-Benevento-Foggia.

Là dentro troviamo in completo isolamento un altro capoluogo di provincia, Campobasso, che voi vorrete sicuramente e presto congiungere a Termoli, od almeno alla linea di Benevento, sotto riserva di ricongiungerlo anche a Sulmona per Isernia e Castel di Sangro, quando venga la volta della congiunzione, che vorrei venisse assai presto, di Aquila con Terni per Rieti: linea chiamata dorsale, se mi ricordo bene, dall'onorevole Marselli, e che

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

io credo destinata immancabilmente ad essere attuata.

Ed eccoci ad aver toccata la linea da Roma a Napoli. Fra essa ed il mare un altro amplissimo spazio di 5000 chilometri quadrati. La vaporiera vorrà certamente salutare Gaeta e Terracina, ed io la saluterò volentieri il giorno in cui essa potrà più frettolosamente congiungere le due grandi metropoli; ma quel giorno spunterà quando l'alimento darà indizio di riboccare sulla linea che attualmente le congiunge per Ceprano.

Fra le trasversali Caserta, Benevento, Foggia e Bari, Salerno, Potenza e Taranto, altra area immensa di 13,000 chilometri quadrati. Dal lato dell'Adriatico, e precisamente da Foggia, muove in essa una minaccia di ferrovia, quella di Candela. Ma io, lungi dallo spaventarmi, le corro incontro, perchè mi pare quella di una linea destinata a spezzare bellamente quell'area spingendosi per Melfi fino a Potenza. Da Potenza la vaporiera ci farà discendere presto infino a Taranto, con tendenza di vedersi prolungata la linea infino a Brindisi; non fosse che per darsi il gusto di marcare visibilmente l'orlo del tacco del nostro grande stivale.

Se non che Reggio l'aspetta, ed essa è costretta di giungervi ora seguendo quel lungo, eterno serpente ferroviario, il quale rigira tutta la costa del Jonio, ansioso di svolgere le sue spire capricciose anche sul litorale del mar Tirreno. Per uscire di metafora, fra la trasversale di Potenza e l'estrema punta della penisola, ci sta dinanzi un'altra area di 20,000 chilometri quadrati e più, nella quale altro non veggo che la breve ferrovia di Cosenza.

Di quell'area le infrattuosità sono tali e tante, ed io per mia disgrazia, sono talmente digiuno della cognizione topica dei luoghi, che non saprei proprio avventurarmi ad esporre un'opinione qualunque sul tracciato o tracciati delle ferrovie da costruirsi. Mia opinione è questa soltanto che sia che vi attragga il bel vallo di Diano, sia che meglio vi lusinghi la marina, una ferrovia presto o tardi è da costruirsi anche colà. La maggior somma degli interessi locali e generali sarà quella che dovrà ispirare il Governo nella scelta da farsi.

Ora uno sguardo almeno alle maggiori isole nostre, che sono pur tanta parte e così cara della nostra nazione.

Compite che saranno le linee in costruzione, e l'altra assicurata per legge da Palermo a Trapani, la Sicilia si troverà pur sempre con tre grandi compartimenti di 6, 7 ed 8 mila chilometri quadrati a cifre molto grosse; ond'è che io penso che la rete italiana non sarebbe certo compiuta se la vaporiera non dovesse del suo fischio fare risuonare altre valli.

Dico la stessa cosa per la Sardegna, perchè, ultimata la linea testè votata dalla Camera, da Oristano per Ozieri a Terranova, pure tacendo dei minori compartimenti di Alghero e di Tempio, rimarrà l'enorme lacuna di forse 15,000 chilometri dal lato di Nuoro, dove rimarranno certo importanti interessi da soddisfare.

Uscito fuor del pelago alla riva

con molta ansia mia e forse con maggiore vostro tedio, non vi incresca che ancora per poco io proseguo sintetizzando in alcune cifre gli effetti delle vaste lacune che io vi venni enumerando: si faranno così più manifeste le magagne principali della nostra rete ferroviaria.

Confrontandola con quella degli altri paesi d'Europa, io ebbi a dirvi che la nostra potenza ferroviaria era rappresentata scarsamente dalla cifra tre: essa era più precisamente di 2 73 alla fine del 1875. Se aggiungiamo adesso i 259 chilometri di ferrovia costrutti nel 1876 e i 18 aperti all'esercizio nel febbraio del corrente anno, e se mettiamo, come è pur giusto, in conto le linee che sono in costruzione e quelle che sono oramai per legge non promesse, ma assicurate, il nostro simbolo raggiunge la cifra di 3 17.

Ora, permettetemi che io vi metta sott'occhio per quale graduatoria passi questa media nei diversi compartimenti regionali d'Italia; seguo la divisione per compartimenti data dalla direzione delle gabelle, per altre ragioni che qui non è luogo di esporre.

La potenza ferroviaria regionale viene rappresentata nel compartimento della Liguria da 5 48, sempre in ragione di superficie e popolazione; nell'Umbria, da 4 58; nella Toscana, da 4 28; nel Bolognese, da 4 22; nel Piemonte, da 4 02; nel Lazio, da 3 56; nella Lombardia, da 3 47; nella Sardegna, da 3 12; nel Veneto-Mantovano, comprese le linee che sono in costruzione da Vicenza a Treviso e da Bassano a Padova, da 2 88; nel Napolitano, da 2 80; in Sicilia, da 2 74; nelle Marche, da 2 61; nelle Romagne, da 2 35; nel Modenese, da 1 73; nel Parmense, da 1 70.

Qualcheduno, o signori, potrebbe qui osservarmi che io giuoco un poco di artificio, separando in piccoli compartimenti quelli dell'Italia centrale. Mettendo pure a parte la Romagna, il Modenese ed il Parmense di quel po' di meglio che si trova nel compartimento bolognese, da cui non nego che ritraggano qualche profitto, e così pigliando tutto insieme il grande compartimento dell'Emilia, dalla Trebbia al Tavullo, il simbolo della sua potenza ferroviaria rimane egualmente l'ultimo: 2 33.

Ma qualcuno potrebbe osservarmi d'avvantaggio

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

che in fine dei conti potrà essere plausibile il paragone fra nazione e nazione, mettendo in conto superficie e popolazione; ma in casa nostra quello che importa si è di sapere come le popolazioni sole, indipendentemente dalla superficie delle loro regioni, profittino delle ferrovie esistenti.

Or bene, o signori, anche sotto questo aspetto i rapporti cambiano in modo assai poco percettibile, e non cambiano punto per gli ultimi compartimenti, che sono i meno favoriti, rispetto ai rapporti che vi ho testè indicati.

Un chilometro di ferrovia, in sola ragione di popolazione, serve in Sardegna abitanti 1641; nell'Umbria 1650; nella Toscana 2206; nel Lazio 2453; nel Piemonte 2484; nel Bolognese 2614; nella Liguria 2999; nel Napoletano 3269; nella Sicilia 3427; in Lombardia 3497; nel Veneto e Mantovano 3687; nelle Marche 3721; in Romagna 4354; nel Parmense 5446; nel Modenese 5875.

Qualcuno potrà anche qui osservare che io ho fatte le stesse divisioni di compartimenti degli educati e delle Romagne. Ebbene, riunendoli ancora insieme col Bolognese per presentarvi il coefficiente di tutta l'Emilia, un chilometro di ferrovia serve in tutta quella regione 4318 abitanti e di gran lunga rimane la regione sempre meno favorita di linee ferroviarie fuori costrutte od assentite.

Io intralascio di portarvi paragoni sotto altri più delicati punti di vista, perchè credo che bastino quelli che vi ho sopra riferiti, per mettere in mostra che, se Messenia piange, Sparta non ride.

Ora, come si rimedia a questo stato di cose, sempre con giustizia distributiva per tutte le parti?

Io vi sono venuto enumerando tante linee di ferrovie complementari (quelle delle quali a me pare che debba occuparsi direttamente lo Stato, od almeno delle quali possa prendere iniziativa lo Stato) ve ne venni, dico, enumerando tante che in lunghezza misurano forse tremila chilometri, e che con costruzioni parsimoniose, forse importeranno 600 milioni o poco più. Io sono di avviso che in tre lustri, a dir molto, senza dissesto finanziario, l'Italia e le provincie potrebbero fare facilmente così grande conquista.

Ma la via più razionale e più giusta fra tutte da seguirsi qual è? Sarebbe un fuor d'opera se ve lo dicessi d'autorità mia; ma io, o signori, faccio appello ad un'autorità, che parrà a voi tutti incontestabile, l'autorità del Parlamento.

Nel 1870, nel mese di luglio, discutevasi alla Camera uno di quei tanti progetti di legge, coi quali lo Stato è chiamato a pagare i cocci, quando altri

hanno rotta la pentola. Discutevasi il progetto di legge per approvazioni di convenzioni stipulate con varie società, ed altri provvedimenti riguardanti le strade ferrate.

Il Governo chiedeva con quel progetto, per un triennio, la facoltà di accordare per decreto reale delle concessioni senza aggravio dello Stato. Senonchè la Commissione della Camera credette opportuno che lo Stato avesse ben più importante compito da assumersi. La Commissione era composta degli onorevoli Lovito, La Porta, Nervo, Monti Coriolano, Salaris, Araldi, Morelli Donato, Mannetti e Bonghi relatore. Prego di far attenzione che le due parti della Camera erano equamente rappresentate.

Quella Commissione così si esprimeva nella sua relazione, presentata il 20 giugno, sotto il n° 63-A: « A noi par bene di riprodurre l'articolo 5 della legge del 14 maggio 1865, lasciando tempo al Ministero due anni perchè ne compia il disegno.

« I molti accenni che noi abbiamo fatti qui e nelle relazioni speciali, mostrano come la rete attuale di strade ferrate in Italia tanto eseguite, quanto decretate, è tutt'altro che compiuta, rispetto alle strade primarie, che incombe allo Stato di proseguire, ed alle complementari di prima e di seconda categoria; nella prima delle quali può competere allo Stato di accordare un sussidio e nelle seconde può bastare che consenta un aiuto equivalente a quello che la costruzione delle strade ferrate fa risparmiare effettivamente all'erario.

« Noi non diciamo che rispetto a queste due categorie, le disposizioni del disegno di legge soddisfacciano a tutte le difficoltà della questione, e portino sufficiente considerazione alle diversità che corrono dall'una all'altra provincia. Perciò è necessario che il problema sia ponderato da capo e compiuto collo studio del tracciato normale, così delle strade primarie come delle secondarie, che si deve eseguire via via in ciascuna regione, determinando gli anni in cui deve essere compiuto ed i mezzi coi quali vi si possa far fronte e si chiarisca alle provincie ed ai comuni la somma di spese alla quale si dovranno mettere in grado di soddisfare per le strade alle quali lo Stato o non può concorrere punto, o non può concorrere che in piccolissima parte.

« Questo codice, se così ci si permette di dire, è necessario se anche non si possa sin d'ora scriverne tutte le disposizioni; e se non si potesse giungere se non solo a definire le strade primarie e le complementari di prima categoria.

« Anche questo basterebbe a dare unità agli sforzi;

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

alle intenzioni ed ai desiderii delle provincie, dei comuni e dei privati. »

La Commissione chiudeva così la sua relazione:

« Studiar bene il nostro sistema di strade ferrate, andarle costruendo nell'ordine della loro produttività propria e dell'influenza nella produttività delle strade in cui sboccano, è il solo mezzo di scemare quel peso di garanzia che oggi pare così smisurato, ma che, apparendo meno, sarebbe ancor più grande, se noi prescegliendo la costruzione a carico dello Stato, in luogo di quella per mezzo di compagnie, fossimo stati sforzati a crescere per questi altri lavori il debito ed a confondere le spese di quelle nel comune aumento di questo. »

Io riservo la mia opinione su quest'ultima parte del rapporto della Commissione, la quale riguarda la preferenza da darsi alle costruzioni delle società su quelle dello Stato. Ma parmi che le idee della Commissione siano precisamente corrispondenti a quelle di ordine e di studio maggiore che io fin da principio mi sono permesso di raccomandare per le future costruzioni.

Fatto è che il *substratum* delle idee della Commissione divenne legge dello Stato sotto il numero 5858, colla data del 28 agosto 1870. E permettetemi, che io vi legga l'ultimo articolo di quella legge, il quale suona così:

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

« Saranno inoltre in detto progetto dichiarate le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari e stabilite le condizioni per fissare la natura e l'entità dei sussidi a carico dello Stato.

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

Quanto alle disposizioni degli ultimi capoversi di quest'articolo di legge, non ho da intrattenere la Camera, inquantochè con leggi posteriori una norma qualunque fu stabilita: alludo a quelle leggi, colle quali si è stabilita la norma per certe linee d'interesse locale di accordare mille lire al chilometro; ma, quanto alla parte sostanziale di quell'articolo, noi siamo già al 1877, vale a dire sono trascorsi sette anni senza che nessuno sia giunto ancora a darvi esecuzione.

Sarebbe cosa indiscreta il chiedere se l'attuale Ministero intende di darvi esso, esecuzione? Giudicatelo voi. Io intanto per essere giusto, bisogna

che soggiunga che un primo accenno di adempimento fu dato subito dal Governo d'allora con la istituzione, mediante decreto reale del 30 giugno 1875, di una Commissione per formulare le basi di un programma completo delle ferrovie italiane, distinguendo la rete principale dalle secondarie e proponendo i mezzi economici che essa credesse meglio adatti all'esecuzione dell'una e delle altre.

Di quella Commissione facevano parte persone d'incontrastata autorità sulla materia; quella Commissione avviò ed approntò importanti lavori, *quorum pars magna fuit* il presidente del Consiglio, l'onorevole Depretis.

Ma sembra che la vitalità di quella Commissione si sia estinta il 18 marzo; a me non consta almeno che d'allora in poi abbia più dato segni di vita. Se l'onorevole ministro per i lavori pubblici intendesse di ravvivarla, se intendesse di nominarne una nuova, io non potrei certamente che fargliene plauso, imperocchè Commissioni consimili hanno, secondo me, una autorità, che non possono mai avere le semplici consultazioni confidenziali. Il metodo delle Commissioni fu largamente e con profitto seguito dall'attuale Ministero, tanto che quelle da esso nominate non si può dire fossero create per palliare l'intenzione di menare le cose in lungo.

Ritengo pertanto che tale intendimento sarebbe stato lodevole e lo sarebbe anche adesso per le strade ferrate (costruzione ed esercizio); tanto più lodevole quanto meno, o signori, in Italia si pensa ad inchieste parlamentari su questo pur vitalissimo argomento delle strade ferrate, sviscerato tanto addentro in tutti gli altri paesi: esempio l'Inghilterra, che tante ne ha fatte, esempio la Francia, che a pochi anni d'intervallo ne intraprende una generale anche in questi giorni.

Ma quale che sia per essere il pensiero del Governo, a me non pare di essere indiscreto, stringendo in queste poche parole la mia interpellanza.

Intende il Governo di adempiere le disposizioni dell'articolo ultimo della legge 28 agosto 1870, che io ho testè letto?

Se sì, io non ho che a dichiararmene altamente soddisfatto.

Intanto ringraziando la Camera dell'attenzione della quale mi fu benevola, prego gli egregi miei amici firmatari dell'interpellanza ad avermi per iscusato se in eccesso o in difetto avrò peccato nell'esprimere il loro intendimento, e prego di poi il Governo a volere dare un responso, il quale soddisfi tutte le parti d'Italia e sia specialmente di conforto a quelle dove, come mostrai, le sofferenze sono maggiori ed antiche.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Codronchi per lo svolgimento della sua interrogazione al presidente del Consiglio e al ministro dei lavori pubblici, « intorno agli intendimenti del Governo sulla scelta del valico dell'Appennino fra la linea Porretta e quella di Fossato. »

CODRONCHI. Non era mio intendimento d'intrattenere io pure la Camera sulla questione sollevata dall'onorevole Baccarini e dagli altri colleghi, perchè io credo che il Governo non abbia ancora compiuto tutti gli studi, che a questa questione si collegano, e che non possa ancora dirci con precisione quali siano i suoi propositi sulle diverse ferrovie di complemento. Aggiungete la ripugnanza che io sento a parlare di nuove ferrovie, oggi che l'equilibrio fra le entrate e le spese nel bilancio è appena raggiunto, e che pur recentemente il progetto di nuove imposte ha scatenato tanta tempesta da sgretolare la più formidabile maggioranza.

Nelle presenti condizioni finanziarie, nella incertezza del domani, il parlare di ferrovie, che costano parecchi milioni, non mi pareva opportuno.

Ma l'esempio dell'onorevole Baccarini mi ha indotto a rompere il silenzio, sembrandomi utile per la Camera e per il Governo, una volta sollevata la questione delle ferrovie di complemento, ricordarle tutte, e additare per così dire al Governo, dove egli deve portare i suoi studi, raccomandandogli di non dimenticarne alcuno, e di esaminare senza predilezione e senza preferenze, gli interessi diversi ed opposti delle provincie, per accomodarli agli interessi generali.

Non si sgomentino dunque coloro che vigilano severamente a che l'equilibrio del bilancio non sia turbato. Io appartengo alla schiera di quelli che lo vogliono mantenere, e non deserterò nè oggi, nè mai questa bandiera. Per ora non facciamo che dei progetti, e questi non costano alcuna spesa al bilancio dello Stato.

L'onorevole Baccarini vi ha parlato delle diverse ferrovie di complemento, e fra le altre ha accennato alla ferrovia Ferrara-Rimini e ad altre. Si vuole con alcune di queste ferrovie abbreviare la distanza che separa le Alpi dalla capitale; e certo lo scopo è utilissimo. Ma bisogna pur considerare che a questo medesimo fine mirano altri studi, i quali hanno inoltre il vantaggio di accordare gli interessi generali con quelli di alcune provincie vaste, ricche, popolate, che non devono essere tagliate fuori dal movimento ferroviario.

Non è ora il momento di addentrarsi soverchiamente nella questione, nè di fare esami comparativi delle linee che furono studiate: uscirei dai confini che mi sono segnati; ed ho già detto che unico

mio scopo è quello di ricordare quali interessi il Governo abbia il dovere di proteggere e di conciliare.

Non posso però trattenermi dall'osservare che una linea Ferrara-Rimini, e Forlì-Arezzo, o Rimini-Arezzo, mentre nuocerebbe a Bologna ed a tutte le città della Romagna centrale, riuscirebbe ad isolare completamente Firenze, specialmente se un nuovo valico dell'Appennino non dovesse far capo a questa città.

Bologna e Firenze, due grandi centri di popolazione e di commercio, ai quali fa già una dannosa concorrenza la ferrovia ligure, riceverebbero da una ferrovia Ravenna-Rimini, e Rimini o Forlì-Arezzo un colpo fatale.

Dal punto di vista militare poi questa ferrovia non sarebbe essa favorevole al nemico perchè difficile a difendersi? Non sarebbe poco utile per i rinforzi che potessero giungere d'oltre Appennino?

Se è necessario che le teste di linea sieno fra l'Appennino e il campo trincerato di Bologna, tutte le linee che se ne allontanano saranno più esposte alle offese, e non andrebbe lontano dal vero chi affermasse che una linea Ferrara-Rimini, e Rimini o Forlì-Arezzo servirebbe quasi più al nemico che a noi, e dovendo correre per un tratto vicino al litorale, offrirebbe tutti gl'inconvenienti che presentano le linee litoranee.

Per iscongiurare questi pericoli furono fatti altri studi, altri se ne preparano.

L'onorevole Baccarini ha accennato ad una linea Bologna-Legnago, la quale ha già destato l'interesse delle provincie e dei comuni: un valico dell'Appennino per la valle del Santerno, della Sieve e del Mugnone fu studiato da un egregio ingegnere per incarico di un Comitato legalmente costituito; e gli studi testè compiuti, furono non ha guari presentati all'onorevole ministro dei lavori pubblici. È su quest'ultimo progetto che io chiedo il permesso di dire qualche cosa di più.

È antico in Romagna il desiderio di un altro valico dell'Appennino: ogni città ha studiato quello che particolarmente l'interessava. Basta ricordare la discussione del Consiglio provinciale di Forlì, discussione agitatissima, perchè le tre più grosse città della provincia si contendevano ciascuno la scelta del valico. Quel desiderio e quelle speranze furono riaccese dalla relazione della Commissione permanente di difesa dello Stato, che giudicò necessario un altro valico fra la linea Porrettana e quella di Fossato.

Si ricordarono allora i giudizi del compianto generale Fanti, il quale diceva che per la difesa d'Italia era necessario listare l'Appennino di ferrovie

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

come la pelle di una zebra; ed ognuno riconobbe la verità di quella massima che, nella difesa di un paese, le ferrovie debbono essere coordinate ad un unico concetto militare, il quale deve prevalere sul concetto commerciale, in guisa che, se anche quest'ultimo non fosse pienamente raggiunto, non perciò ci dovremmo arrestare dal costruire quelle giudicate di maggiore importanza.

Queste considerazioni diventano tanto più gravi per noi, che, risorti a nuova vita politica, abbiamo il dovere di preparare alla nostra unità le più salde difese, perchè l'avvenire non abbia a chiederci conto dei nostri indugi o della nostra negligenza.

La ferrovia per la valle di Santerno e della Sieve è preferita nella relazione della Commissione permanente di difesa d'Italia; e la Giunta parlamentare che riferì su quelle proposte aggiunse l'autorità del suo giudizio confermando quella preferenza. Io chiedo il permesso alla Camera di leggere alcuni brani di quest'ultima relazione:

« Cominciando dalle peninsulari, osserveremo che fra le urgentissime abbiamo annoverato la ferrovia da Pontassieve ad Imola (chilometri 107), la quale può farsi con modica spesa. Fra le ferrovie tosco-romagnole finora ideate, la ferrovia imolese è quella che potrà farsi con pendenze più miti e che avrà quindi una maggiore potenzialità produttiva. Basti poi riflettere che da Pontassieve a Bologna per Imola non abbiamo che 142 chilometri, e che, una volta costrutta la linea di congiunzione fra l'Aretina e la Sanese, la distanza fra Roma ed Imola sarebbe di soli chilometri 387, se si adotta la linea Bucine-Boninsegna; di chilometri 391, colla linea Bastardo-Salarco; e chilometri 406, con quella ultimamente proposta, Tuoro-Chiusi, mentre attualmente da Roma e Bologna sono a percorrersi 503 chilometri. E quando fosse costruita l'altra importantissima ferrovia Terni-Avezzano-Roccasecca, anche percorrendo la linea Terni-Foligno-Pontassieve-Imola, la distanza fra Napoli e Bologna, che attualmente è di chilometri 764, sarebbe ridotta a chilometri 682. Le quali cifre ci sembrano decisive. E faremo notare, riguardo alla linea di congiunzione fra l'Aretina e la Sanese, una circostanza della quale, nell'interesse della difesa del paese, deve pure tener conto. La linea aretina è costrutta per doppio binario da Firenze ad Arezzo, mentre da Arezzo a Foligno non ha che l'ampiezza necessaria ad un solo binario. »

E più oltre aggiunge:

« Gli studi che si fecero sulle varie traversate dell'Appennino ebbero per risultato la proposta di molte ferrovie, ciascuna delle quali è valida-

mente difesa. Furono proposte le linee Lucca-Reggio, Lucca-Metra-Modena, Lucca-Pracchia-Modena, Prato - Calenzano - Sasso - Bologna, Pontassieve-Faenza, Pontassieve-Forlì, Forlì-Ponte San Giovanni per la valle del Tevere ed alcune altre. E ci affrettiamo di dichiarare che parecchie di queste linee ferroviarie hanno pregi incontestabili. Però, non potendosi ritardare la scelta e dovendosi tener conto non solo dei vantaggi militari, ma ben anche degli interessi commerciali e della spesa, noi crediamo colla Commissione permanente di difesa che la linea-Pontassieve-Imola sia preferibile ad ogni altra. Con questa linea avremo due ferrovie interne indipendenti fra loro, perfettamente sicure, ad una delle quali può darsi una grande potenzialità produttiva, ed avremo quindi provveduto senza fare troppo gravi sacrifici all'unione militare della penisola colla valle del Po. »

Chi scriveva queste parole era l'onorevole presidente del Consiglio attuale, che voglio sperare non abbia modificato i suoi giudizi.

Questa preferenza dal punto di vista tecnico non meravigliò chi ricordava i giudizi di Roberto Stephenson e quelli della Commissione governativa, che deplorava nel suo rapporto del 18 luglio 1870, che questa linea non fosse stata preferita alla Porrettana.

Dagli studi testè compiuti si raccoglie che ottime sarebbero le condizioni altimetriche e planimetriche: il massimo delle pendenze sarebbe del 15 per mille; la ferrovia correrebbe per 69 chilometri in linea retta e per 32 in linea curva, ossia per due terzi in rettilineo; misurerebbe una lunghezza di 101 chilometri.

Quando io vidi preferita questa linea anche dal punto di vista militare, volli conoscere le ragioni di preferenza e ricorsi al giudizio di uomini competenti.

Non ho l'abitudine di citare in pubblico colloqui privati, benchè, trattandosi di una questione come questa, lo potrei fare senza essere accusato d'indiscrezione.

Mi restringerò a citare ciò che è pubblico ed è consegnato negli atti della Camera; invocherò l'autorità del generale Menabrea, quella dell'onorevole Ricotti, il quale dimostrò un giorno in quest'Aula la utilità di una ferrovia Pontassieve-Imola, e nella tornata del 4 marzo 1874 giudicò assolutamente insufficiente la linea Porrettana.

L'onorevole Bertolè-Viale, altro dei relatori della Giunta parlamentare citata, ebbe pure ad esprimere giudizio favorevole ad una linea fra la Romagna e la valle della Sieve.

Certamente su questa linea dopo gli studi fatti,

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

è evidente che l'esercizio si potrebbe fare con sicurezza, sollecitudine e risparmio di spesa; condizioni utili sempre, ma indispensabili in una linea militare; e mi si assicura che in altre linee si sarebbe costretti per diminuire la pendenza di dare al tracciato un maggior sviluppo, perdendo così il vantaggio della brevità.

Mi accusereste di audacia se entrassi nella questione strategica; ma consentite che io vi esponga le ragioni principali che su queste questioni raccolsi da uomini competenti.

Un giorno un uomo egregio mi diceva: non si pensa abbastanza ai pericoli che corre l'Italia, indifesa com'è, o, se ci si pensa, disgraziatamente le necessità della finanza c'impediscono di fare ciò che si dovrebbe.

Una delle questioni più importanti per la difesa di un paese è la ferroviaria; ed è assolutamente necessario un altro valico dell'Appennino, fra la valle dell'Arno e il Po. La potenzialità della linea porrettana è insufficiente, perchè di difficile esercizio, in causa delle forti pendenze. E, considerata sotto l'aspetto militare, una ferrovia è come un fiume che ingrossa e si allarga mano a mano che si avvicina alla sua foce, raccogliendo sempre nuove acque. Così una ferrovia riceve sempre nuovi contingenti di truppa a misura che si accosta al teatro della guerra. Ora sventuratamente la potenzialità ferroviaria in Italia diminuisce, causa la linea di Porretta, dal mezzogiorno al nord.

È dunque necessario un altro valico attraverso l'Appennino, ed è necessario che sia al sud di Bologna, perchè nei due casi d'invasioni straniere o dal nord-est o dal nord-ovest, una linea Imola-Pontassieve sarà protetta da Bologna, mentre una linea al nord di Bologna cadrebbe immediatamente in mano al nemico.

E, siccome quell'uomo egregio dubitava della mia attitudine ad afferrare certe questioni strategiche, mi soggiungeva che, per la difesa dell'Italia, bisognava fare tre ipotesi: o che l'esercito dovesse andare in Piemonte, o nel Veneto, o alla difesa d'Italia.

Nel primo caso si obietta che una linea al sud di Bologna avrebbe per inconveniente di ingombrare questa città, centro della difesa al momento del trasporto delle truppe. Non è obiezione seria, mi soggiungeva, perchè bisogna considerare che la potenzialità ferroviaria aumenta appunto a Bologna, donde si diramano le linee Bologna-Piacenza, Mantova-Modena, Bologna-Padova, alcune delle quali a doppio binario; quindi nessun ingombro.

Passiamo alla seconda ipotesi, quella cioè che sia necessario trasportare le truppe nel Veneto; e in

questo caso non c'è, mi diceva, alcuna ragione per preferire una linea al nord piuttosto che al sud.

Finalmente nella terza ipotesi, cioè che occorra portare le truppe alla difesa di Bologna, la linea Imola-Pontassieve è di gran lunga preferibile, perchè protetta da Bologna, e collocata da una parte che difficilmente può essere bloccata dal nemico, mentre una linea al sud lo sarebbe subito.

Abbiamo dunque in due ipotesi tutti gli argomenti in favore di una linea al sud, in una ragione uguale.

Così finiva la lezione che io vi chieggo scusa di avervi ripetuta.

Ora alle considerazioni esposte aggiungete che, ammesso essere Bologna il centro della difesa, il valico appenninico più utile è quello che più le è vicino, cosicchè se non s'incontrassero difficoltà tecniche, e terreni mobilissimi, una ferrovia per Val di Setta sarebbe anche migliore. Ma se tanto non si può, la linea del Santerno sembra preferibile, perchè, anche che il nemico se ne impadronisse nel versante romagnolo, essa servirebbe sempre a trasportare truppe fino a Firenze, dove in una marcia giungerebbero a Bologna per le strade ordinarie protette dall'Appennino, e dalle opere di difesa di questa città.

Ecco come io mi persuasi della ragione di preferenza di questa linea. Del resto non è molto che un egregio nostro collega, l'onorevole Marselli, ebbe a parlarvi in un suo splendido discorso anche della ferrovia Pontassieve-Imola in senso favorevole.

Vedete dunque che io ho alleanze potenti, ed ho quella potentissima dell'onorevole presidente del Consiglio.

Ma devo pur dire che a questo progetto primitivo furono fatte profonde modificazioni. Invece di farla finire a Pontassieve, si volle facesse capo a Firenze.

L'utilità strategica non viene meno: e si conciliano gl'interessi commerciali con quelli della difesa, congiungendo direttamente una grande città, alla quale l'Italia deve speciali riguardi, con le provincie adriatiche, e agevolando l'attuazione del progetto, perchè si uniranno alle forze del Governo quelle di una vasta provincia e di molti comuni. È l'intento che si propone l'onorevole presidente del Consiglio, il quale nella sua esposizione finanziaria si augurava l'intervento dei corpi morali interessati per estendere e completare sollecitamente la rete ferroviaria.

Non mi dissimulo punto che gl'interessi commerciali soli non possono rendere necessario, od almeno urgente un altro valico dell'Appennino, ma dacchè è prepotente la ragione strategica cerchiamo che a questa si leghino i maggiori interessi del commercio.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

Non mi dilungo di più perchè da questa discussione non deve uscire la scelta della linea.

Sarò soddisfatto se l'onorevole presidente del Consiglio mi risponda non avere modificato il suo giudizio, e se egli e il suo collega dei lavori pubblici mi assicureranno di studiare con benevolenza le variazioni alle quali ho da ultimo accennato.

Qualunque però sia la decisione alla quale verrà il Governo, cerchi di affrettarla. La strada si farà quando vi saranno i mezzi; ma è necessario che si dilegeino speranze eccessive, che si impedisca ai comuni di far nuove spese di studi; che sieno tolte le occasioni di dissidi fra le provincie.

Una volta decisa la linea, gli uni si rassegheranno; i preferiti apparecchieranno i mezzi per concorrere col Governo all'esecuzione dell'opera a tempo opportuno.

Una considerazione ancora d'ordine politico, ed avrò finito.

L'Italia, riacquistando la sua capitale, è tenuta a fare una politica accorta, che l'obbliga ad una grande vigilanza e alle maggiori cautele.

Ora il peso della nostra responsabilità deve essere ben grave, se il giudizio di tutti gli uomini di guerra si esprime unanimemente nel senso che la unità d'Italia si difenda nella valle del Po e che queste difese siano difficili, forse pericolose, senza una congiunzione ferroviaria dalla valle dell'Arno alle provincie dell'Adriatico.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Farini per isvolgere la sua interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici « sopra la costruzione di una ferrovia che accorci il più possibile il tragitto fra Roma e il Veneto. »

FARINI. Deputato da tredici anni, e sempre dello stesso collegio elettorale, io non ho mai chiesto la parola intorno al bilancio dei lavori pubblici, nè domandato mai il più piccolo ponte o la più meschina ferrovia. Ho sempre accettato le leggi per opere pubbliche proposte a beneficio delle varie provincie del regno; e credo, così operando, di avere suffragato gli interessi economici e politici dell'Italia il meglio possibile.

Imperocchè a me sembri che, senza ricercare quale somma maggiore o minore di beni ogni provincia d'Italia ed ogni regione recasse nel patrimonio nazionale, oggi importi adoperare verso le regioni d'Italia più sprovviste di opere pubbliche, sì e come una madre affettuosa adopera verso quel figlio cui natura fu più avara di sanità e di intelligenza. (*Benissimo!*)

Per questa condotta potrà essere stato portato giudizio dai benevoli, della mia discrezione, da altri della piena mia soddisfazione per le condizioni ferroviarie

della provincia e del collegio che io rappresento. Ma la splendida sintesi esposta or ora dall'onorevole Baccarini intorno alle condizioni ferroviarie del regno, ha posto in luce la meschina condizione ferroviaria delle Romagne. E vi avrà persuasi che noi, i quali abitiamo in quell'ampio triangolo che si stende da Rimini a Bologna per Ferrara alla foce del Po, per tornare da questa a Rimini, ampio territorio di circa seimila chilometri quadrati, più che soddisfatti i nostri voti, noi vediamo acuiti i nostri desideri da una linea ferrata che quasi accerchia la migliore e la più gran parte delle nostre provincie, ed a cui male s'innesta il solo tratto di 42 chilometri da Ravenna a Castelbolognese, senza che sia dato a molti degli abitanti dell'interno delle provincie stesse di raggiungere quella cintura secondo i propri bisogni.

Cionullameno io avrei taciuto sopra questo argomento, se nei programmi e nei propositi del Governo non fosse di presentare quando che sia un progetto di complemento delle linee ferroviarie.

Nè mi sarei poi mai indotto a discutere, anzi neppure ad accennare linee speciali, se l'onorevole mio amico personale, l'onorevole Codronchi, non mi avesse dato l'esempio di mostrare preferenze, le quali invitano ed autorizzano me a metterne innanzi altre.

Io credo essere interesse supremo del paese, mentre si attende il promesso disegno di legge per la costruzione delle ferrovie complementari, lo stabilire prima e fino da ora i criteri generali, ai quali dovranno i progetti futuri informarsi.

L'onorevole Baccarini faceva menzione di una legge del 28 agosto 1870 colla quale il Governo era invitato, nel termine di due anni, a presentare un progetto di legge per le ferrovie complementari. Io non so se il Ministero si tenga vincolato da quell'articolo della legge del 1870, o se giudichi che quella legge sia, perchè non eseguita nel termine stabilito, andata perentoria.

Ma, che che ne sia di questo vincolo legale, io credo necessario mantenerne il concetto e, piuttostochè presentare in avvenire alla Camera progetti speciali o parziali per soddisfare a questo o a quel bisogno, che il Governo abbracci i desiderii, i bisogni, le necessità ferroviarie di tutta Italia ed a tutte con una sola legge, proponga a noi di provvedere.

In questo modo si eviteranno due coalizioni opposte, anzi contrarie, ma secondo me altrettanto nocive agli interessi del paese; la coalizione cioè di certi interessi i quali trascinano l'Assemblea legislativa a votare provvedimenti che il loro interesse suffragando, accaparrino per lunghi anni tutta la elasticità del bilancio, e la coalizione opposta di quei

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

scrupolosi i quali temessero che quel bel nido del pareggio, consegnato nelle nostre prodighe mani con tanta titubanza, dall'onorevole Sella, possa dalla spensierata opera nostra essere scompigliato.

In questo progetto di legge generale dovrebbero essere, a mio giudizio, classificate le varie linee, o studiate, o richieste, a seconda della loro importanza nazionale. E, a seconda di questa importanza generale, il Governo dovrebbe a ciascuna attribuire quei sussidi o quei concorsi pecuniari, che il Governo reputi loro competa proporzionatamente alla entità dei bisogni nazionali cui ognuna soddisfa. Libero poi ad ogni comune, ad ogni provincia, la quale abbia interessi che una determinata linea venga costruita, libero all'iniziativa locale di colmare la differenza fra il sussidio governativo e il costo intero della linea.

Tutti invocano come interesse supremo in questioni ferroviarie, l'interesse della difesa militare del paese. E l'onorevole Codronchi, seguendo questo esempio, non contento della propria autorità, recava in mezzo or ora, a sussidio dei suoi desiderii per la ferrovia Imola-Pontassieve, l'autorità di un incognito personaggio che io, sulla sua parola, ammetto senz'altro grandissima... (*Interruzione del ministro dei lavori pubblici*)

Non so chi sia.

Fra tutte le urgenze ferroviarie dell'Italia, io pongo per la prima quella di correggere ciò che l'onorevole Marselli chiamava giorni sono una mostruosità, quella cioè di accrescere le comunicazioni fra la valle del Po e l'Italia centrale. Tutti sapete come la sola linea di congiunzione fra la valle del Po e l'Italia centrale sia la Porrettana linea che oramai; e non ci vuol molto a dimostrare che tutti la ritengono meno adatta ai bisogni militari per la sua potenzialità inferiore di una metà a quella delle altre linee che la precedono e la seguono nei due opposti versanti, e neppure completamente sufficiente ai bisogni commerciali del paese.

Ora questa linea è la sola che solchi l'immenso baluardo dell'Appennino che si stende da Genova alla Cattolica, baluardo che non potrà, per la difesa del paese, essere utilizzato con tutta l'efficacia di cui sarebbe capace, fino al giorno in cui le vie a traverso del medesimo non sieno modificate e moltiplicate. In questi termini generali tutti siamo d'accordo, ma quando si scende all'esame dei particolari, cominciano le divergenze, anzi le lotte accanite.

L'onorevole Codronchi ha fondato tutto il suo ragionamento a favore della linea Imola-Pontassieve, sopra il giudizio portatone dalla Commissione militare di difesa, ed egli era in diritto di dire ciò

che ha asserito, perchè i documenti di quella Commissione, stampati e comunicati alla Camera, affermano che la linea Imola-Pontassieve, sia preferibile, per esempio, alla linea Faenza-Pontassieve. Io però che feci parte di quella Commissione parlamentare del 1873, della cui relazione l'onorevole Codronchi ha citato un brano in appoggio della sua tesi, ebbi occasione allora di leggere per esteso i resoconti della Commissione di difesa tecnica intorno a questo argomento delle ferrovie militari.

E mi permetta la Camera di metterle innanzi le precise parole colle quali la Commissione militare attribuiva alla linea Imola-Pontassieve la preferenza su qualunque altra linea per valicare l'Appennino in prossimità di Bologna.

Il rapporto della Commissione militare tecnica stampato, a tutti distribuito, a tutti noto, propone con queste precise parole, « una ferrovia trasversale da Pontassieve ad Imola preferibilmente, oppure a Faenza. »

Ma il rapporto non stampato da me letto, non noto che ai deputati che facevano parte della Commissione parlamentare, incaricata di esaminare il piano generale di difesa del regno, dopo avere attribuito la preferenza alla linea d'Imola, continuava: « la Commissione si affretta a soggiungere che sono così lievi le proporzioni dei due soli vantaggi di correre per più breve tratto in pianura e d'entrare più presto in una valle difendibile, da non doversi posporre la linea per Faenza a quella d'Imola quando, per altre considerazioni finanziarie e commerciali, la prima si credesse preferibile. »

La Commissione militare di difesa pertanto intorno alla controversia dei valichi dell'Appennino toscano-romagnolo veniva a dichiarare che per l'interesse militare, astrazione fatta da ogni altro, la ferrovia Imola-Pontassieve, la quale per due terzi della sua lunghezza scorre a 25 chilometri di distanza dalla Porrettana, avrebbe dovuto avere una *lieve* preferenza, ma dessa si dichiarava incompetente a giudicare della priorità assoluta su tutte le altre sotto il punto di vista della spesa di costruzione e degli interessi commerciali.

Ciò posto, siamo noi così ricchi da potere ad un interesse militare, più ideale che reale, come in appresso dimostrerò, sacrificarne ogni altro? Non lo penso.

Per precisare adunque e determinare l'importanza del giudizio della Commissione tecnica militare, bisogna tenere conto anche del parere di quelle Commissioni tecniche speciali, le quali appunto ebbero per incarico dal Governo, nel 1870, di esaminare i diversi valichi ferroviari degli Appennini sotto i rapporti della stabilità geologica delle vallate da

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

attraversarsi, della entità delle costruzioni per ognuno richiesti, degli interessi commerciali da ognuno soddisfatti, della spesa che ogni linea avrebbe importato.

Siffatto giudizio fu recato appunto da quella Commissione alla quale l'onorevole Baccarini or ora faceva allusione, Commissione presieduta dall'onorevole nostro collega Cavalletto, la quale, esaminati i sette valichi appenninici che si contendono il passo da Ancona a Fano, conchiudeva (non cito le parole, ma il senso) che se era vero che la ferrovia Imola-Pontassieve sarebbe in *buone* condizioni di stabilità per la natura geologica del terreno attraversato, non era men vero che la ferrovia Faenza-Pontassieve si troverebbe anche essa in *ottime* condizioni di stabilità; che la ferrovia Imolese sarebbe utile sussidio alla Porrettana, ma che d'altra parte non si potrebbe mai ammettere che così prossimamente alla Porrettana passasse un'altra linea a cagione della concorrenza che le due linee si farebbero.

Finalmente la Commissione, calcolate le spese minori di 2 milioni per la Faentina a fronte della Porrettana, e tenuto conto essere la Faentina 15 chilometri più breve dell'Imolese; la Faentina essere la più breve comunicazione fra l'Adriatico e Livorno, alla Faentina, sotto tutti i rapporti commerciali e tecnici dava la preferenza sulle altre del gruppo Tosco-Romagnolo.

D'altra parte fra i valichi dell'Appennino, dalle Marche alla Toscana, preferiva quello Fano-Arezzo.

E finalmente la stessa Commissione faceva un ultimo parallelo fra la linea Fano-Arezzo e la Faenza-Pontassieve, e nella ipotesi che se ne dovesse scegliere una sola fra le due, concludeva, che la linea Imola-Pontassieve, ottima in confronto di quella della Porretta, sarebbe stata da scegliersi quando fu adottato quest'ultima nel 1859, ma che allo stato attuale delle cose non v'era « relativamente alla imolese che da rimpiangere non fosse stata preferita alla porrettana, quando si pensò a stabilire un primo passaggio attraverso l'Appennino nella media Italia, e che la linea faentina fosse preferibile a tutte, anche alla Fano-Arezzo, perchè più di tutte economica e facile, perchè soddisfa allo scopo pel quale si raccomandano sia le linee toско-romagnole, che a quello cui mirano le toско-marchigiane. »

Riassumendo pertanto, ripeto, che a non esagerare, la soddisfazione degli interessi militari, anche secondo l'avviso della Commissione militare, bisogna tener conto del vero coefficiente loro attribuito nei rapporti originali della Commissione di difesa stessa; e che, sommando la vera entità degli interessi militari, secondo i documenti che ho or ora ricordati,

colla entità dei commerciali, a fronte della spesa e stabilità di costruzione e dell'esercizio, secondo il giudizio di una Commissione speciale d'ingegneri, non so come oggi si possa tuttora sostenere, come fece l'onorevole Codronchi, che la linea la più prossima a Bologna debba avere, sotto ogni rapporto, la preferenza, mentre questa spetta alla faentina.

Ma poichè io amo sempre, rispettate tutte le autorità, vuoi tecniche, vuoi militari, formarmi un giudizio proprio ed esprimerlo apertamente, non so neppure acconciarmi ad ammettere che la ferrovia la più prossima a Bologna sia quella veramente che meglio soddisfi agli interessi militari, anche in quelle insignificanti proporzioni precisate dalla Commissione di difesa.

Temo, è vero, nell'esprimere questo giudizio contrario a quello di dotti soldati, che esso possa essere accusato quasi di eresia da quegli anonimi tecnici, colla di cui opinione suffragò la propria proposta l'onorevole Codronchi.

Pur nondimeno io voglio esporlo alla Camera.

Sotto il rapporto militare, le ferrovie possono essere considerate da due punti di vista differenti: l'uno in quanto esse servano alle manovre per la difesa di una determinata posizione; l'altro in quanto esse giovino alla mobilitazione dell'esercito.

Per ciò che ha tratto al primo scopo, io non dissimulo che per la difesa frontale immediata e direi localizzata di Bologna, una ferrovia, oltre la Porrettana, che sboccasse alle spalle della piazza, aumenterebbe di molto l'efficienza della piazza di Bologna, tanto più che come voi sapete, l'attuale Porrettana che corre sulla fronte nord-ovest della stessa piazza, non è, nell'ultimo suo tratto, coperta dalla piazza, e quindi è esposta ad essere interrotta appena il nemico si approssimasse a Bologna.

Ma se ciò è vero, per una difesa frontale e localizzata, è vero altresì che una ferrovia, la quale dalla Toscana sbocchi nella pianura romagnola all'est di Bologna, potrà servire a qualcheduno di quei movimenti di fianco contro il nemico che fronteggiasse Bologna, i quali sono più che i movimenti frontali, capaci di grandi risultati.

Nè lo sbocco di questa ferrovia correrebbe pericolo, perchè egli è certo, e questo forma il valore sostanziale di Bologna, che finchè Bologna sarà nelle nostre mani, nessun nemico si spingerà verso la Cattolica.

Quindi tutti i valichi degli Appennini, i quali sboccano all'est di Bologna fra Bologna e la Cattolica, fra Bologna e Rimini, sono da Bologna altrettanto coperti come quello d'Imola, fin che Bologna sta nelle nostre mani; nè, a mio giudizio, codesti sbocchi

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

sono l'uno più dell'altro al coperto dagli insulti nemici, come asserisce la Commissione di difesa.

Del resto, come ammettere che lo sbocco d'Imola sia da Bologna più coperto di quello di Faenza, mentre questo dista di 15 chilometri soli più di quello da Bologna? E nel caso in cui il nemico investisse Bologna, lo sbocco d'Imola sarebbe nel raggio d'investimento della piazza; mentre per occupare quelli che mano mano più scendono verso levante, il nemico dovrà fare un distaccamento più numeroso, perchè si allontana maggiormente dal corpo principale che accerchiasse Bologna.

Il secondo punto di vista, sotto cui si possono considerare le ferrovie militari, e questo per me, nelle condizioni nostre, è più importante, è, come io diceva, quello detto dell'apparecchio, della concentrazione del primo schieramento.

Nel giudicare sotto questo aspetto la questione, sarò molto spassionato, nè verrò a rappresentare interessi di una provincia piuttosto che di un'altra. Imperocchè sia mestieri, secondo me, una buona volta, esaminando tutte le questioni, e quelle della viabilità specialmente, ricordare che la capitale è in Roma, e che se una nuova ferrovia dalla valle della Sieve ad un punto qualunque della Romagna, facilita il concentramento nella valle del Po delle truppe stabilite nella Toscana, le truppe le quali sono nell'Italia meridionale, nell'Umbria, nel Lazio, non ricevono vantaggio alcuno da questa ferrovia, e non si accelera la loro mobilitazione. Tanto più dacchè fra Arezzo e Pontassieve la ferrovia Arezzina, all'Incisa, ha la propria potenzialità assai scarsa per le condizioni speciali del difficile terreno percorso.

Se adunque fosse dimostrato non dovere l'Italia per lunghi anni ancora, costruire che un solo nuovo valico dell'Appennino fra Bologna ed Ancona, io credo che coloro i quali hanno o pretendono di avere sempre per suprema mira gli interessi militari del paese, dovrebbero immolare a quegli interessi tutte le loro gare, ed io per mia parte mi sentirei pronto allora a sacrificare anche il valico di Faenza, malgrado tutte le sue ottime qualità. Perchè oltre al valico di Faenza altri interessi militari importantissimi, sotto l'aspetto logistico, vogliono che dalla valle del Po, dalla Romagna si scenda al versante Mediterraneo più a mezzogiorno di Pontassieve, con una linea quasi parallela all'andamento generale dell'Appennino.

Molti sono i progetti i quali si contendono la palma a questo riguardo; la linea Forlì-Arezzo, la Cesena-Arezzo, la Rimini-Arezzo. Io non discuto l'una o l'altra di queste linee, ma per mia parte dico: il Governo esamini la questione ferroviaria sotto

ogni aspetto, dia al militare la sua grande importanza, e vegga se, essendo noi scarsi a denari, non potendo per questi valichi appenninici andar molto promettendo, e tanto meno mantenendo, vegga se non sia possibile che gli interessi militari ricevano presto soddisfazione con una linea che riunendo, con una specie di media, gli interessi commerciali di quella larga e fertile zona la quale scorre da Bologna fino ad Ancona, soddisfacendo così i desiderii delle Marche e delle Romagne ad un tempo con una linea che si stacchi nel tratto tra Faenza e Rimini e tenda ad Arezzo, o meglio ancora, più a mezzodì.

La quale linea dovrebbe poi essere prolungata con un'altra alla quale accennava pure l'onorevole Baccarini attraverso la provincia di Ravenna fino a Ferrara. E sebbene il mio amico personale Codronchi la ravvisasse non militare, anzi grandemente favorevole ai nemici, pure io reputo invece tornerebbe utilissima appunto sotto il punto di vista militare perchè, staccandosi da Rimini, od in quel turno, accorcerebbe di 38 chilometri il percorso attuale, Rimini, Bologna, Ferrara, lungo di 158. Inoltre, per il concentramento delle truppe sul Po, importantissima essa sarebbe, perchè lascierebbe appunto da parte Bologna e Firenze che all'onorevole Codronchi sembravano due malanni grandissimi, e che a me paiono due immensi benefizi; e soprattutto per quello che riguarda Bologna, ove, voglia o non voglia l'anonima autorità su cui si appoggia l'onorevole Codronchi, sarà tal concentramento di truppe e di materiale in tempo di guerra, da rendere penseroso e pauroso qualunque ministro della guerra, il quale fosse incaricato di mobilitare l'esercito. Checchè si voglia, o si faccia, qualunque sia la linea trasversale dell'Appennino prescelta, dovunque essa si innesti sulla linea emiliana all'est di Bologna, il cumulo del personale e dei materiali in Bologna si accrescerebbe di tanto da renderlo grandemente pericoloso. Una linea invece la quale nel tratto da Rimini a Forlì, staccandosi per la bassa Romagna, passando per Cesenatico, per Cervia, per Ravenna, per Alfonsine, per Argenta, per Portomaggiore, arrivasse a Ferrara, e di là fosse prolungata, come accennava l'onorevole Baccarini, fino a Badia, sarebbe il più breve percorso fra Verona e Roma, sarebbe il più breve percorso commerciale fra Brindisi ed il Brennero, la Pontebba, Venezia, sarebbe il più breve percorso tra Napoli e il Brennero, qualora venissero eseguiti gli altri progetti di Termoli, Campobasso e Napoli pure già stati altra volta con legge dalla Camera stabiliti. (*Bravo!*)

Io quindi, signori, non mi perdo in altre parole per dimostrarvi l'importanza militare e commerciale

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

d'una linea diretta fra Roma ed il Veneto per la Romagna e Ferrara, e spero che il Governo rivolgerà i suoi studi ed i suoi aiuti in sussidio dei cittadini che a costruire la medesima hanno già volto e studi e danaro.

Però l'onorevole Codronchi ha voluto, in un brano di relazione dell'onorevole presidente del Consiglio, scritta nel 1873, scorgere quasi una specie di impegno preso fin d'allora da lui per la traversata dell'Appennino da Imola a Pontassieve.

Io credo che l'opinione dall'onorevole Depretis espressa nel 1873 non fosse che la conseguenza di quella premessa quasi indiscussa dell'opinione della Commissione militare di difesa che io ho poc'anzi ridotta al suo giusto valore; ma che essa non vincoli punto il giudizio dell'onorevole Depretis, allorché egli debba ora con una sola sintesi abbracciare gli interessi militari, politici ed economici del paese, invece che essere, come allora egli era, il relatore di una legge speciale attinente alla difesa dello Stato.

CODRONCHI. Lo lasci dire a lui.

FARINI. Io fo del rimanente piena sicurtà che il ministro dei lavori pubblici, accogliendo almeno il mio concetto di un progetto di legge il quale abbracci in generale tutti i desiderii ed i bisogni ferroviari d'Italia, saprà esattamente comprendere e bilanciare tutti gli interessi e formulare il suo progetto in modo da soddisfare a tutti.

Io vorrei che il ministro dei lavori pubblici, salito sulla *Spia* o meglio sul *Gran Sasso d'Italia*, di là con sguardo olimpico vedesse e penetrasse tutti questi desiderii e tutti questi bisogni.

Ad ogni modo io gli raccomando che pensi come oggi tutto il nostro sistema stradale e ferroviario specialmente, debba avere per obbiettivo, per centro generale questa Roma, nella quale è oramai fatale che ogni interesse italiano converga. Dalla quale Roma poichè si stendono per tutto il mondo gli influssi potentissimi di quel grande nemico, il clericalismo, che qua dentro ci accerchia e ci combatte, è pur tempo una volta che si diffondano quei benefizi che avvengono in un modo indissolubile di affetti e di interessi tutta l'Italia. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Codronchi può parlare per un fatto personale.

CODRONCHI. Il fatto personale è brevissimo. Non rientro nella quistione perchè l'onorevole presidente non me lo permetterebbe, e perchè ho già dichiarato che non è oggi il momento di fare lunghi esami comparativi fra le diverse linee.

L'onorevole Farini ha creduto di interpretare l'opinione dell'onorevole presidente del Consiglio espressa nella relazione da me accennata. Non so

se l'onorevole Depretis si acquieterà a quell'interpretazione, e gliene sarà grato.

Ma ciò che a me preme di rilevare è questo: l'onorevole Farini ha scherzato sull'*autorità anonima* da me citata. Creda l'onorevole Farini che se io pronunciassi quel nome, egli stesso si acquieterebbe, ma nol farò, malgrado la sua provocazione amichevole; perchè egli, lungi dal farmene rimprovero, non può che approvare la mia discrezione.

Non aggiungo altro, tanto più che la Camera è già avvezza a questi *duetti* romagnoli tra l'onorevole Farini e me, non essendosi mai dato caso che io abbia presa la parola su di una quistione senza che l'onorevole Farini mi abbia fatto l'onore di rispondermi. Non me ne dolgo però, perchè i nostri rapporti personali non ne furono giammai turbati.

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

FARINI. Prima di tutto non credeva che lo scherzo mio sopra l'*autorità anonima* citata dall'onorevole Codronchi, potesse pungere lui, amico personale.

Non è certo, lo creda l'onorevole Codronchi, per emulazione verso di lui, che io sia ogni volta condotto a parlare dopo e contro di lui. È il fatto che a ciò mi conduce. Questa volta però il fatto fu da lui preparato, inquantochè avendo io, da oltre un mese, insieme coll'onorevole Baccarini, sottoscritto domanda d'interpellanza sulle ferrovie di complemento; subito dopo nacque l'altra interrogazione dell'onorevole Codronchi, sicchè io non succedetti questa volta, ma precedetti l'onorevole Codronchi.

PRESIDENTE. L'onorevole Guarini ha facoltà di parlare.

GUARINI. Sorgendo quarto dopo che tre romagnoli hanno discorso di quistioni ferroviarie, io penso che se Dante or facesse capolino in questa Camera, forse ripeterebbe il verso

Dimmi, fra i Romagnoli è pace o guerra?

Ma guerra veramente non è fra noi, che siamo concordi nel volere gli interessi della nazione. Nè io avrei voluto entrare in campo, senonchè per isvolgere genericamente l'interrogazione che avevo presentato all'onorevole ministro dei lavori pubblici, se l'onorevole mio amico Codronchi, scendendo a parlare particolarmente di una delle linee che si contendono la palma fra le molte che dovrebbero congiungere la Romagna alla Toscana, quasi non mi avesse forzato a combattere alcuna delle sue asserzioni.

Buona ventura per la Camera e per me che l'onorevole Farini, con quella competenza e con quell'*autorità* che egli ha tanto maggiore di me, mi ha prevenuto. A me dunque non resta se non se ag-

giungere poche parole, e queste limiterò precipuamente a due considerazioni.

L'una si è che se in altri tempi, quando altri progetti e molteplici vennero presentati al Governo, Commissioni rispettabilissime hanno potuto accordare la preferenza ad una linea o ad un'altra, d'ora innanzi mi sembra veramente che l'obbiettivo dei nostri studi debba, almeno in parte, modificarsi, dacchè all'Italia è stata conquistata la sua capitale.

L'altra considerazione, che pur consegue da questo fatto, riguarda l'importanza della linea sotto il punto di vista militare. Inesperto nelle cose militari, io mi guarderò bene dall'entrare in cotesto vastissimo campo, di cui già toccarono con tanta autorità altra volta l'onorevole Marselli, ed oggi l'onorevole Farini.

Però l'onorevole mio amico Codronchi vorrà consentirmi, che nelle linee che ora debbono costruirsi, debba pure aversi a calcolo se e come esse provvegano ad agevolare ed abbreviare le comunicazioni fra la capitale e i paesi da lei più lontani; nè vorrà negarmi che la Commissione della cui relazione egli ha citato alcuni brani, si occupò soltanto di linee che partivano dall'una o dall'altra città della Romagna per giungere a Firenze, o a Pontassieve.

Ma dopo vennero altri progetti che appunto s'inspirarono al concetto di volgersi più direttamente alla capitale, e uno fra gli altri che partendo da Forlì si rivolge ad Arezzo.

Mi piace quindi constatare che il giudizio della Commissione cui si riferiva l'onorevole Codronchi, non poteva escludere questo progetto che non fu sottoposto ai suoi studi.

E qui potrei dal mio canto dire come per questa linea siasi dimostrata favorevole la Commissione di difesa dello Stato, potrei accennare come lo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici non abbia trovato a introdurre se non modificazioni di lieve importanza: ma poichè, lo ripeto, l'onorevole Farini, ha con assai maggiore competenza agevolato il compito che io avrei dovuto assumermi, io per non tediare soverchiamente la Camera, venendo senz'altro a ciò che è scopo della mia interrogazione, e dichiarando come in questa meco si associano gli onorevoli miei colleghi ed amici Fossombroni e Minucci, mi permetto di sottoporre all'onorevole ministro alcune considerazioni.

Il signor ministro non ignora che da 16 anni nelle città romagnole è vivo desiderio, e quasi nacquero contrasto fra loro per essere direttamente congiunte alla Toscana, con cui tutte sono legate da vincoli di amicizia, e da rapporti commerciali di qualche importanza; sa il signor ministro che un

decreto del barone Ricasoli sanzionò il concetto di cotesta congiunzione invitando a presentare progetti, e prescrivendo persino che anche a quelli che non fossero preferiti venissero pure compensate le spese.

Quel decreto partorì speranze, alimentò desiderii che non furono mai soddisfatti.

Molti e molti, non è chi lo ignori, furono i progetti presentati; ma non sarà nemmeno chi discostosi che la maggior parte di essi, fors'anche tutti oggi, che la capitale è a Roma, hanno perduta l'importanza che prima avevano. L'obbiettivo è cambiato; e, se io non m'inganno, ai titoli di preferenza che per lo innanzi si consideravano unicamente, e nella difesa dello Stato limitata alle condizioni di allora, e nei rapporti commerciali, vuolsi aggiungere pur questo specialissimo e importantissimo che il valico dell'Appennino agevoli ed abbrevii le comunicazioni con Roma.

Fattori della linea Forlì-Arezzo, noi non chiediamo favori, invochiamo solo dal Governo che, con quella equità e con quella rettitudine di giudizio, che è propria specialmente dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, tenendo conto di tutte quelle ragioni e speciali e generali per cui un valico dell'Appennino inferiormente alla linea Porrettana possa essere preferibile, voglia porre fine alle lunghe aspettative delle popolazioni e delle amministrazioni pubbliche che hanno soggiaciuto a sacrifici di non lieve entità. E qui mi associo alla idea dell'onorevole Codronchi: noi preghiamo l'onorevole ministro a fare in modo che se vi sono speranze da coltivare si coltivino, o, meglio, si traducano in certezza; se altre si debbono abbandonare, non si lusinghino ulteriormente.

Pertanto, coerentemente alle idee che io, piuttosto che svolte, ho abbozzate, compendio la mia interrogazione in questo: « Io desidero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ci manifesti i suoi concetti per ciò che riguarda le ferrovie Tosco-Romagnole, tenuto conto e degli interessi commerciali, e del collegamento di queste linee colle altre già esistenti, e della loro importanza militare, e dell'obbiettivo che ora non può trascurarsi, di ravvicinare maggiormente le popolazioni del settentrione alla capitale d'Italia.

PRESIDENTE. L'onorevole Villani ha facoltà di parlare.

VILLANI. Io sarò brevissimo, imperocchè non mi occorre che una semplice dichiarazione del ministro intorno alla costruzione di due limitatissimi tratti di strada ferrata già sanzionati colla legge del 14 marzo 1865, e dei quali non vi è ancora neppure principio di esequimento.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

Con uno dei suoi primi decreti la luogotenenza del principe Carignano in Napoli ordinava la costruzione di una linea ferroviaria che ponesse in comunicazione quella città coll'altra di Avellino. Questo decreto, che porta la data del 1861, ha subito tali e tante peripezie che dopo 15 anni la via non è ancora compiuta; e, quello che più importa di rilevare si è che anche dopo che sarà interamente costruita, di questa strada difficilmente si farà uso, perchè è tanto serpeggiante da richiedere un tempo maggiore di quello che si impiegherebbe andando con una vettura a cavalli dall'una all'altra città.

A temperare un poco questa condizione di cose, nel 1865 si pensò di dare comunicazione alle due linee ferroviarie, le quali muovendo entrambe da Napoli, una si porta a Sanseverino, ed un'altra a Salerno allacciandole tra Codola e San Clemente punto dove quelle si avvicinano di più; poichè, congiungendo questi due punti, il tempo necessario a potere raggiungere la città di Napoli, partendo da Avellino, sarebbe di sole tre ore, o poco più. Riconosciuta la necessità di questa congiunzione, la somma brevità del percorso, e la esiguità della spesa, bisognevole all'uopo, il Parlamento volle sanzionarla con apposita legge cioè quella del 14 marzo 1865, che ho menzionata poco fa.

E non solamente a questo fu provveduto con quella legge, ma ancora si trovò necessario, e forse indispensabile di fare un'altra comunicazione tra Salerno, Sanseverino ed Avellino, per quindi, prolungandosi, arrivare a Benevento ed a Termoli; con che ne verrebbero ad esser congiunte nei punti di maggiore avvicinamento e più prestamente le provenienze delle due grandi linee l'adriatica e la mediterranea.

Ma per l'una e per l'altra di queste opere, fino al giorno d'oggi, non abbiamo ancora nessuna attuazione.

È vero che forse vi sono delle difficoltà messe innanzi dalle due società, cioè quella delle ferrovie romane e quella delle ferrovie meridionali pretendendo ognuna di esse averne la concessione esclusivamente. Che però non si sa quale delle due società debba costruire questo brevissimo tratto, che non oltrepassa i due chilometri di via, nè porta una spesa maggiore di 500,000 lire. Ma credo non sarebbe difficile al Governo di togliere questa difficoltà osservando quale delle due società può meglio disimpegnare quest'incarico, ed a quella concederlo.

Per la strada da Salerno ad Avellino e Sanseverino si dovrebbe pure andare incontro ad una spesa di non molta entità, di guisa che, anche quando non si volesse gravarne il bilancio in una sola volta, si

potrebbe ripartire in diversi esercizi e così non opprimere le finanze dello Stato.

Ora, poichè non vi è nessun principio di attuazione di questo duplice allacciamento decretato con la precennata e ripetuta legge del 14 marzo 1865, prego la cortesia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler dichiarare quali sono le intenzioni del Governo riguardo all'attuazione dei due deliberamenti dei quali ho tenuto proposito, e che spero saranno per essere accolti così per la spesa tanto esigua da non poter certamente perturbare l'equilibrio del bilancio dello Stato, come perchè riuscirà di qualche soddisfazione ad una provincia troppo immeritamente dimenticata tra le tante consorelle.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giudici Vittorio per fare la sua interrogazione.

GIUDICI VITTORIO. L'ora tarda mi sospinge, ed io, che d'ordinario sono breve, non mancherò di farmi una regola ancora maggiore di brevità quest'oggi.

Non è d'uopo certo che io rammenti alla Camera ed al ministro la convenzione che è stata stipulata a Berna nell'ottobre del 1869 tra l'Italia e la Svizzera, a cui fece più tardi adesione la Germania. In questa convenzione era stabilito che per facilitare il traforo del Gottardo e la costruzione delle linee d'accesso alla grande galleria, si combinassero le forze finanziarie dei tre Stati. All'Italia, nel riparto dei sussidi che si stabilirono, toccò la parte del leone, vale a dire, sopra 85 milioni, le toccarono 45 milioni, mentre alla Svizzera toccarono solamente 20 milioni ed alla Germania altri 20.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma il leone sta bene!

GIUDICI VITTORIO. La parte del leone nel pagare, intendo, ma la parte dell'agnello nel ricevere.

Io non istardò qui adesso a rammentare alla Camera tutti i patti che formano parte integrante di questa convenzione. Fatto sta ed è, che mentre l'Italia si assumeva il carico maggiore nel pagamento, rinunciava alla Svizzera quasi ogni diritto intorno alla costituzione della società e alla sorveglianza dei lavori. Però è d'uopo dire che la Svizzera assumeva degli impegni gravi verso le altre parti contraenti. Onde in questa parte la Svizzera veniva poi ad avere rispettivamente all'Italia degli obblighi piuttosto gravi, i quali sono stabiliti chiaramente nella convenzione. La Svizzera, cioè, si obbligava, in forza del secondo alinea dell'articolo 1 della convenzione, « di prendere le misure necessarie per assicurare l'esecuzione dell'impresa e di tutti gli impegni menzionati nella convenzione. » A questo effetto gli statuti della società dovevano essere sottomessi all'approvazione del Governo federale.

Gli obblighi della Svizzera poi sono ancora più

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

chiaramente determinati all'articolo 11, che traduco letteralmente dal francese: « La Confederazione svizzera prenderà l'impegno generale di far eseguire le prescrizioni della presente convenzione, relative alla costruzione della strada ferrata del San Gottardo. Essa dovrà esigere dalla società una cauzione corrispondente in una maniera sufficiente alle obbligazioni di questo contratto. Questa cauzione consisterà in un deposito di denaro o di valori, e non sarà restituita che allorchando la società avrà adempiuto alle sue obbligazioni, od avrà fornito le garanzie necessarie sotto un'altra forma. Il Consiglio federale pronuncerà su tutte le questioni che hanno rapporto alla costruzione della grande galleria. Esso s'impegna a presentare agli Stati sovvenzionanti i rapporti periodici sul progresso e sullo stato dei lavori, come pure sui risultati dell'esercizio (*exploitation*). »

L'Italia dunque lasciava in mano della Svizzera tutta l'ingerenza nella direzione dei lavori e nella composizione della società. La Svizzera si è valse largamente di queste sue facoltà.

Ecco perchè io dico che nella concessione dei diritti alla Svizzera si fece la parte del leone mentre nel pagare questa parte si fece all'Italia.

Si erano fatte promesse ai nostri ingegneri ed operai che sarebbero stati occupati; si promise che sarebbe stato utilizzato il materiale e le macchine che avevano servito al traforo del Cenisio: ma i nostri ingegneri furono ben presto licenziati tutti, e non possono ignorare i ministri e la Camera come furono trattati gli operai italiani.

Un giorno per alcuni dissensi insorti fra essi e la società costruttrice, la Svizzera non fece cerimonie, mandò i soldati del Cantone d'Uri ed i nostri operai furono presi a schioppettate.

Quanto alle trattative che vi furono per lo stabilimento delle stazioni internazionali, quantunque l'Italia pagasse il doppio della Svizzera, pure non poté ottenere di avere le due stazioni internazionali della strada d'accesso sul suo territorio, e dovette lasciare alla Svizzera una stazione internazionale.

La Svizzera volle stare al *summum ius*, ed in questo ebbe perfettamente ragione, ed io lodo il Governo svizzero che seppe così ben tutelare i suoi interessi e vorrei che il nostro Governo facesse sempre altrettanto. Le linee ticinesi furono costruite con molto lusso, furono munite di doppio binario anche là dove, secondo la convenzione di Berna, bastava un solo binario. Dimodochè, se non sono male informato, le linee ticinesi le quali erano valutate in diciotto milioni costavano già circa 54 milioni a tutto l'anno 1876.

Non è da meravigliarsi se largheggiando tanto

nelle spese, adesso, giusta quanto si dice generalmente, e quanto risulta anche da ciò che dice nella sua relazione la Commissione del bilancio da me ricevuta soltanto ieri e quindi dopo che io aveva già trovato mio dovere di muovere questa interrogazione, dimodochè ora i quattrini a compiere l'impresa non bastano più.

Non è da stupirsi se avendo largheggiato in spese inutili e nella costruzione dei tronchi meno necessari come è il tronco Bellinzona-Locarno che fu il primo ad essere costruito, non è da meravigliarsi, dico, se oggi gli affari della società del Gottardo sono deplorevolmente arenati.

Ciò risulta anche da quanto il ministro affermò alla Commissione del bilancio. Permetta la Camera che io legga questa parte della relazione, che è breve.

Essa suona così:

« In vista delle difficoltà finanziarie in cui versa la compagnia del Gottardo, il Governo federale svizzero ha nello scorso anno nominata una Commissione tecnica col mandato di rivedere i progetti proposti dall'ingegnere direttore Helweg per le ferrovie d'accesso alla grande galleria, e di proporre i mezzi (senta bene la Camera) per ridurre il disavanzo di 102 milioni che dai detti progetti risulterebbe in confronto delle primitive previsioni della spesa. (Sono parole del ministro alla Commissione del bilancio)

« Tale Commissione avrebbe, in seguito ad accurati studi, ridotto il disavanzo a soli 74 milioni; e gli studi stessi essendo stati comunicati ai Governi cointeressati, forniranno oggetto delle loro osservazioni.

« Si scambiarono in proposito, sui mezzi con cui assicurare il beneficio della impresa del Gottardo, delle idee col Governo germanico e si accettò di trattarne a Berna coi rappresentanti dei tre Governi interessati in una conferenza da tenersi quanto prima, conferenza alla quale quindi manderemo dei nostri rappresentanti. »

Ora i rappresentanti sono già stati mandati, e, se le mie informazioni non sono erronee, la conferenza doveva incominciare le sue sedute fino da oggi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Oggi ne abbiamo 4; è vero.

GIUDICI VITTORIO. Dunque la Camera comprenderà quale sia l'importanza della mia interrogazione.

Le ansietà delle popolazioni di varie provincie, le quali hanno impegnate egregie somme di sussidio per la realizzazione di quest'opera, l'impegno che tutti dobbiamo sentire per gli interessi locali, e per l'interesse generale dello Stato, giustificano questa

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

mia interrogazione, la quale tende a far sì che il Governo ci esponga chiaramente in quali condizioni veramente versa la società; il che, da quanto il ministro ha detto nella sua comunicazione alla Commissione del bilancio, non appare sufficientemente chiarito.

Sembra chiaro però che la Svizzera, invocando questa conferenza, tenti sottrarsi ad una parte degli obblighi da essa contratti, perchè, se cerca una conferenza, ciò significa, a parer mio, che vuole scaricarsi della sua responsabilità, e che non crede di essere obbligata a mantenere i patti che essa sottoscrisse nella convenzione, patti che da parte dell'Italia furono così religiosamente osservati.

Io debbo poi in particolare richiamare l'attenzione del ministro sul ritardo che già si verifica nel principio dei lavori del tronco ferroviario tra Bellinzona e Lugano, dove si trova la galleria del monte Ceneri.

Secondo quanto fu stipulato nella convenzione, questi lavori dovevano essere già cominciati col primo di aprile scorso. Di modo che la popolazione di Como e di Milano e tutte le altre, che comunque non abbiano sottoscritto sussidi pure si trovano interessate per quel tanto che pagano sul sussidio che cade a carico di tutta la nazione, delle provincie orientali della Lombardia, Bergamo e Brescia, non che delle provincie venete e della stessa città di Venezia naturalmente sono interessate a che questa clausola delle convenzioni, questo tratto cioè di ferrovia da Bellinzona a Lugano si faccia, ed il non veder dar principio ai lavori naturalmente lasciano sospettare che ci sia qualche intenzione, per parte della Svizzera, a non rispettare questa parte degli obblighi suoi. Io credo che il Governo non vorrà consentire da parte sua, alla soppressione di questo tronco; naturalmente perchè è interesse generale; poi perchè perderebbe il diritto ad esigere i sussidi che sono stati già promessi dalle provincie che ho dianzi menzionate. Prego quindi il Governo a dichiarare, se esso è disposto a tutelare vigorosamente per questa parte gli interessi dello Stato, e ad esigere cioè il pieno ed intero adempimento della convenzione di Berna. Alla Commissione del bilancio non è sfuggita l'importanza di questa questione, e difatti essa, in seguito alla dichiarazione ministeriale, ha aggiunto le seguenti parole:

« La vostra Commissione confida che il Governo sospenderà il pagamento della quota fissa finchè non avrà assicurata l'esecuzione delle strade di accesso, ai sensi del trattato di Berna, e che saprà dare ai suoi delegati istruzioni conformi ai diritti e agli interessi del nostro Stato, su cui fu gravato il

maggior onere pel compimento della grande opera internazionale. »

Quindi riassumendo, io prego l'onorevole ministro a voler rispondere alle seguenti domande, qualora alti riguardi internazionali che compromettessero l'interesse dello Stato non gli impediscano di farlo.

1° Qual'è la situazione del Governo rispetto alla Confederazione elvetica in ordine all'esecuzione della convenzione di Berna, per quel che riguarda l'esecuzione del gran traforo del Gottardo, di quello del Ceneri e delle vie di accesso?

2° Per quali motivi s'indusse a prendere parte ad una nuova conferenza, la qual conferenza, secondo me, lo dico tra parentesi e claudite, può lasciar sospettare che esso sia disposto a venire a qualche temperamento?

3° Intende esso stare fermo nell'esigere che la Svizzera faccia dare piena ed intera esecuzione a tutti i lavori prestabiliti dalla convenzione, compreso il traforo del Ceneri?

4° Accetta egli e fa sue le conclusioni della Commissione del bilancio su questa vertenza?

Prego l'onorevole ministro di voler dare, se il può, categoriche spiegazioni su questi punti.

PRESIDENTE. L'onorevole Podestà ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

PODESTÀ L'interrogazione che io rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici ha un motivo ed uno scopo analogo a quello della domanda che gli ha rivolto l'onorevole Giudici. Ma sarà concepita in termini assai più generici, e avrà una portata forse più ampia; perchè io riconosco perfettamente le esigenze della posizione in cui si trova oggi il Governo di fronte alla conferenza internazionale di Berna. E giacchè ho parlato di questa conferenza, mi si permetta di esprimere l'opinione che professo, anzi il dispiacere che io provo vedendo il sistema in cui si è messo il nostro Governo, di accettare facilmente per sede delle conferenze internazionali città straniere.

So bene che molte volte per ragioni di cortesia e di deferenza è opportuno per un Governo di mandare il proprio rappresentante in un territorio estero; ma mi pare che questo sistema e questa abitudine non debba seguirsi sempre e senza eccezione. Invece il nostro Governo si adagia con troppa facilità ai desiderii delle potenze estere di avere nelle proprie città la sede delle trattative e conferenze internazionali.

Abbiamo infatti in questo momento due conferenze: quella dei trattati di commercio a Parigi, quella pel Gottardo a Berna o Lucerna che sia.

Passi per quella che riflette i trattati di commercio: si tratta di due potenze che hanno eguale

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

posizione, eguali interessi da contrattare, e si può essere più o meno facili nel tenere la conferenza più in uno Stato che nell'altro.

Ma quanto alla conferenza di Berna, mi permetta l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dirgli che se fra le nazioni contraenti una ve ne è che abbia diritto a riguardi speciali, questa è l'Italia, perchè, come ha detto benissimo l'onorevole Giudici, l'Italia in questo affare ha accettato la parte del leone nei gravami e nei pesi, e poi, volere o non volere, finisce per accettare la parte dell'agnello negli utili.

Una voce. Speriamo di no.

PODESTÀ. Speriamolo; ma fino a questo momento siamo stati trattati in modo abbastanza svantaggioso.

Io non mi associo alle critiche fatte dall'onorevole preopinante al ministro dei lavori pubblici per aver accettato la conferenza. Quando si trova in un cattivo passo, conviene tentare di uscirne nel miglior modo e senza rompere i rapporti di buona armonia colle nazioni vicine ed amiche.

L'interrogazione che io intendo rivolgere al signor ministro è soltanto questa: quali sono le intenzioni e le disposizioni del Governo per ottenere il completo adempimento del trattato di Berna, e della pedissequa legge del luglio 1871? Quando parlo di completo adempimento del trattato, io mi uetto dal punto di vista dell'interesse italiano. Se la Svizzera non crederà di adempiere completamente questo trattato per certe linee accessorie, si serva pure; ma esso deve essere adempito interamente nelle sue condizioni essenziali, in quelle condizioni che si richiedono perchè la strada ferrata del Gottardo sia uno dei grandi veicoli dei commerci internazionali e di transito.

Le ragioni delle attuali difficoltà della società del Gottardo sono abbastanza note; l'onorevole Giudici le ha accennate, e la Commissione del bilancio ne ha tenuto parola. La società del Gottardo è minacciata di trovarsi impotente ad adempiere le obbligazioni che le sono state addossate dal trattato di Berna e dalle concessioni fatte dal Governo svizzero, e ciò dipende da una deficienza finanziaria di 104 milioni che è lo sbilancio fra le sue attività e i suoi obblighi. Dicesi che questo *deficit* si potrà ridurre a 74 milioni: e sia pure: è sempre una cifra considerevole.

Se si vanno ad analizzare le cagioni di questo sbilancio, si trova che sono due principalmente; la prima è che la società del Gottardo si è costituita, come è pur troppo abitudine di molte società anonime, con un capitale insufficiente. Il capitale con cui essa si è costituita non bastava all'adempimento completo degli obblighi che le erano stati addossati

in conseguenza del trattato di Berna, e qui sorge una prima responsabilità del Governo svizzero per avere fatta la concessione ad una società che si costituiva con un capitale insufficiente e che probabilmente dava una cauzione anche più insufficiente.

Credo infatti che la garanzia data dalla società del Gottardo sia ben lungi dal corrispondere alla gravità ed alla importanza degli obblighi assunti. Il secondo elemento che ha cagionato l'impotenza della società del Gottardo consiste nelle spese sovrabbondanti che essa ha profuso nelle parti meno importanti delle reti ferroviarie concesse. La così detta rete ticinese, che solo per una minima parte serve all'uso dei traffichi internazionali è stata costruita dalla società con una eccedenza di spesa di 30 a 35 milioni, e ne costerà ancora degli altri perchè non è ultimata.

In fatti la spesa preventiva di questa rete ascendeva a 18 milioni; costò invece 54 milioni a tutto il 1876. Come ciò è accaduto? Doveva farsi la strada ad un binario e fu fatta a due; dovevansi fare delle stazioni modeste e si fecero invece palazzi degni di Roma e di Parigi; dovevano farsi espropriazioni economiche e da buon padre di famiglia, ma si misero da parte questi riguardi, e gli espropriati furono trattati con una splendidezza che è l'antitesi delle economie ragionevoli.

E qui sorge un'altra responsabilità del Governo svizzero, a cui era affidato dal trattato di Berna l'alto dominio e la speciale sorveglianza su questa società; abbiamo insomma 35 milioni di maggiore spesa e 35 milioni di insufficienza di capitale che rispondono alla cifra di deficienza sovraccennata.

Il Governo italiano potrebbe certo rispondere che la convenzione di Berna deve garantire l'Italia ed i Governi tedeschi contro questi mancamenti della Società del Gottardo.

Ora io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici quali siano le sue intenzioni, quali sieno le disposizioni del Governo in questo stato di cose. Il Governo italiano intende ripetere dalla Svizzera il completo adempimento del trattato di Berna contro le contingenze che possono sorgere? Il Governo intende ricorrere a tutti i mezzi, che sono in suo potere, per assicurare all'Italia ed alle varie provincie italiane che hanno dato sussidi e concorsi vistosissimi a quest'opera internazionale, il beneficio che loro dovevano assicurare la legge del 1871 e il trattato di Berna?

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelicato per svolgere la sua interrogazione.

INDELICATO. Onorevoli colleghi, io debbo rivolgermi all'onorevole ministro dei lavori pubblici, per

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

esprimergli i voti di una delle più nobili città del regno e per manifestargli coi voti di Palermo, quelli della Sicilia e dell'Italia. La causa della rete ferroviaria siciliana è italiana. Basta guardare alla carta geografica di Sicilia per persuadersi a prima vista come gli interessi di Palermo collimino cogli interessi della nazione. Preme ad essa che la rete ferroviaria dopo allacciate Palermo con Messina, Catania-Siracusa vada da Catania a Palermo dividendo per metà l'isola, toccando Caltanissetta, con diramazione da essa sopra Girgenti e sopra Licata. Del resto, questo dovere della rete, oltre che dalla natura stessa delle cose origina da un primo atto legislativo del 1860 emanato dal generale Garibaldi in qualità di dittatore. Il 25 giugno egli stabiliva una rete che dopo congiunte le grandi città littorali, da Catania si portasse in Palermo, toccando Caltanissetta. Questa legge del dittatore d'allora, non era che l'espressione dei voti di tutti i Siciliani; non era che il compenso che si sarebbe dato all'isola poi lunghi sforzi da essa fatti onde congiungersi colle altre provincie d'Italia, sotto l'impero dello Statuto costituzionale.

Dopo il 1860, la Camera italiana, ebbe a consacrare e riconoscere la giustizia di quella legge di Garibaldi, ed al 1861 fu dichiarato per legge che la rete ferroviaria corresse per Palermo-Messina-Catania-Siracusa, e da Catania per Caltanissetta a Palermo, con diramazione sopra Girgenti e Licata.

Alla esecuzione pertanto di essa legge si frapponavano degli ostacoli, si andava a rilento, e si cominciò senza progredire.

Non è il caso di andare qui dimostrando come i Siciliani, ardenti di una ferrovia, si dolessero del ritardo, e come si arrivò in mezzo ad una inutile aspettativa sino al 1870, quando la Camera italiana, con un'altra legge del 28 agosto, provvide definitivamente alla rete ferroviaria dell'isola sempre in base alle linee di cui vi ho parlato, che erano le più naturali, le più ragionevoli. Giova sibbene notare che in detta legge del 1870 era un articolo, l'articolo 9, dove si prescriveva che la rete ferroviaria, già provvista dei fondi necessari, dovesse essere compiuta nel 1874.

Io non ho bisogno di dire che siamo al 1877, cioè tre anni dopo al termine prefisso, e che la rete ferroviaria di Sicilia aspetta ancora per la sua fine le grazie del Governo.

Il fosso nel quale sono precipitate le buone volontà è stato il tronco di congiunzione delle due linee Palermo-Messina-Catania-Siracusa che è finita, l'altra di Palermo-Girgenti, che è presso a compiersi. Ha diversi nomi: ora si chiama *Caldare*, ora si chiama *Due Imere*.

Il tronco di congiunzione delle Caldare è quello che dalle Caldare va a Canicatti, e di là a Caltanissetta.

Codesto tronco è un concetto felice, venuto su nella mente della provincia di Girgenti, la quale ha una quantità di comuni abbondanti di zolfo, e vuol provvedere al pronto sbocco di essi nel porto suo. Poco monta se codesto tronco si allentani mille miglia dalla linea mediana, ripiegando a destra da Palermo o ad ovest, e prendendo una curva sensibilissima che tradisce la linea e la mente del legislatore. Girgenti ha provveduto ai suoi zolfi e al suo porto, e basta.

Ma si è mai udito, onorevoli colleghi, che una ferrovia che debbe dividere un territorio per metà, e congiungere direttamente i centri più popolosi e più commerciali dell'isola, e per ragione economica e per ragione politica, e per ragione militare, cadesse in un deviamiento così esagerato?

È credibile che alla base di un errore così palmaro, si fossero eccitati i parori, i consigli di autorità sopra autorità, di consessi sopra consessi e si fosse potuto arrivare a perdere tanto tempo per sapere, se uscendo da Palermo per andare a Caltanissetta bisogna lasciar la retta e pigliare una lunghissima curva e andare a peregrinare pegli zolfi della provincia di Girgenti?

Eppure è avvenuto così. Si è gridato, consultato, opinato tanto. E dopo tanto tempo, dopo tanto gelare e sudare, il Consiglio superiore dei lavori pubblici tempo fa, non mi ricordo precisamente la data, disse che la linea delle Caldare non si doveva tracciare.

Grazie di codesto sforzo, col quale finalmente fu proclamato che l'obliqua o la curva non è più breve della retta; che quando si tratta di questioni le quali possano economicamente, politicamente, militarmente compromettere l'interesse nazionale, non si deve andare a consultare il lontano interesse di alcuni zolfiferi comuni. La Sicilia in rapporto alle ferrovie ed in faccia a sè stessa e all'Italia non si può rimpicciolire sino agli zolfi di questo o quel comune. Deve allacciare i grandi centri, per la via più breve; e basta. E se occorrono danari, si pagano, se ci sono difficoltà si vincono.

L'interesse nazionale si soddisfa disegnando le ferrovie in modo da equidistare dai littorali e così di appagare gli interessi di tutte le città, non di una sola. (*Benissimo!*)

Questo fu il primo bisogno che il legislatore volle appagare quando amò di dare alla Sicilia la sua rete ferroviaria. E la linea delle Caldare non è che la più flagrante violazione della legge, e degli interessi dell'isola.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

Messa da parte la linea delle Caldare, fu pure abbandonata quella delle *duc Imere* che aveva il torto di stringersi troppo alla costa settentrionale, a scapito della centralità, e di lasciare i più popolosi comuni, e di portare con sé il bisogno di un traforo di 5600 metri.

E dunque fu deciso di tracciare la linea di Montedoro, cioè da Campofranco a San Cataldo, come quella che quantunque non perfettamente mediana, pure sentiva molto della centralità, divideva meglio l'isola, andava più direttamente a Caltanissetta, giovava meglio al commercio della città e dei comuni che dall'una parte e dall'altra sarebbero accorsi.

Si arriva a dare l'appalto e si cominciano i lavori.

E d'un tratto s'arrestano. Perchè? Perchè? Il tracciato è impossibile. Le difficoltà sono enormi. E simili.

Che ci sia di vero non so. E ne capisco poco. So però che in questo aspettare è stato dall'ingegnere Cavallari studiato e prodotto un progetto migliore. Esso divide l'isola ancor più egualmente, congiunge più rapidamente Palermo a Caltanissetta, perchè percorre una linea più retta; congiunge i centri più popolosi e commerciali dell'isola; si avvantaggia delle linee in esercizio; costa meno; soddisfa meglio ai voti del legislatore.

Codesto progetto è raccomandato da tutti; dai Consigli comunali, dai cittadini, dai periti.

E codesto è il progetto che noi raccomandiamo espressamente al Governo, perchè risponde meglio agli interessi dell'isola.

La nostra interrogazione all'onorevole ministro finirebbe colla raccomandazione di esso progetto se, giusto al punto in cui il progetto Caldare è sfatato, e quello di Montedoro, che sarebbe stato migliore, tace, e quello di Cavallari, che si raccomanda tanto, sorge, non venga su un altro ostacolo all'attuazione del progetto di Cavallari.

Nel crederete: eppure è così. Giammai tanti imbarazzi si sono succeduti ad un'impresa.

L'ostacolo che viene di nuovo, sapete onde muove? Dallo stesso progetto Caldare-Canicatti. È risorto sott'altra forma.

Si dice al Governo dai redivivi sostenitori di esso: dateci *prima* il tronco di congiunzione Caldare-Canicatti. Poi darete a Palermo l'altro tronco, sia quello di Montedoro, che è sospeso, sia quello del Cavallari, che vi pare ancora migliore.

Il ripiego è buono, ed io vi dichiaro francamente che farei omaggio ad esso pienamente se fossi sicuro delle finanze italiane.

Ma poichè esse non hanno certamente tanto da poter soddisfare oggi alla linea Caldare-Canicatti e

domani alla linea Montedoro o a quella di Cavallari, faccio voti ardentissimi perchè la linea Caldare-Canicatti non sia adottata giammai, giammai. Perchè il giorno in cui avrete posto mano a quella linea, l'altra non la farete più, e per conseguenza avrete messo Palermo fuori del commercio dell'isola, ed avrete aperto a molte altre città lo sbocco di Girgenti, sopra cui tutte piomberanno, per la maggiore brevità del cammino che faranno pel porto suo. (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Continui il suo discorso, non dia retta alle interruzioni.

INDELICATO. Quando avrete inaugurato la linea Caldare-Canicatti, Palermo, stante la condizione delle finanze italiane, resterà per sempre fuori del commercio dell'isola (*Interruzioni*), perchè diverse città, avendo in Girgenti un più rapido sfogo, andranno quivi a portare i loro prodotti, e Palermo avrà un immeritatissimo ostracismo.

Io dunque raccomando il progetto Cavallari, mettendovi in guardia contro la novella proposta dell'oggi a Caldare, per domani altrove. Io spero che il Governo italiano, trattandosi di provvedere agli interessi della nazione, vedendo che siano giustamente apprezzati i diritti di tutte le provincie, tenendo d'occhio la ragione economica, politica, militare, la quale è pur degna di considerazione, e insomma la ragione nazionale, provveda in modo che Palermo si vada a congiungere per la linea più retta con Caltanissetta, soddisfacendo ai voti di Sicilia, e del legislatore del 1860, 1861 e 1870!

Io mi raccomando al cuore ed all'intelligenza dell'onorevole ministro, e gli dichiaro francamente che, se non provvede subito, lo terrò responsabile delle colpe della passata amministrazione, sotto la quale nacque, crebbe ed attecchì quella selva di difficoltà di cui ho parlato.

Ci fu per un momento alcuno fra i cessati amministratori che si scosse dal sonno. Ma il torpore ritornò, e il sonno divenne profondo.

Tocca a voi di risolvere una buona volta la questione. E badate prima di tutto nello spendere la vostra energica opera, a non cercare tanti pareri e non mettere la vostra responsabilità al coperto col trincerarvi nel parere dei Consigli e dei Consessi. In Italia è invalso il costume che niuno voglia far niente da sé e per proprio conto. E tutti vi dicono che non fanno niente, mentre ognuno fa qualche cosa.

Noi vogliamo che il ministro sia responsabile; che egli guardi alla carta geografica, consulti la legge e dica: tirate diritto per Caltanissetta. (*ilarità*)

In secondo luogo, raccomando all'onorevole mi-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

nistro che i suoi uffici non errino nei computi, perchè poi si richiedono le spese suppletive, e per le spese suppletive l'autorizzazione, e per l'autorizzazione il Consiglio: quel giro ozioso e perpetuo (*Ilarità*) a cui è condannata l'amministrazione italiana.

In terzo luogo, raccomando al ministro di fare scegliere i tracciati con la maggiore possibile prudenza, perchè poi il tracciato sbagliato fa arrestare i passi e quindi un'altra perdita di tempo. E qui basta.

Il ministro sa oramai ciò che desidero, e ciò su cui domando una risposta.

Sa pure che quello che gli domando, glielo domando in nome della nobile città di Palermo, e per essa d'Italia. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Costantini ha facoltà di parlare per la sua interrogazione.

COSTANTINI. La Camera comprende di leggieri che la mia interrogazione, concernendo una strada rotabile, si conterrà in limiti assai più modesti, di quelle che vennero svolte finora.

Io oso nondimeno sperare che, per essere più modesta, essa non sarà ritenuta degna di minore considerazione, poichè riguarda un'opera che, sebbene costi diversi milioni allo Stato, sembra nondimeno caduta nel più completo abbandono.

Questa interrogazione riguarda la strada nazionale degli Abruzzi per il tratto in costruzione da Montorio sul Vomano a Pizzoli nella contermina provincia di Aquila.

Non mi diffonderò a dimostrare l'importanza economica di questa congiunzione stradale, che risulta evidente non meno sotto l'aspetto degli interessi generali, che sotto l'aspetto degli interessi speciali delle due provincie.

Sotto l'aspetto degli interessi generali, questa congiunzione non è che il completamento della grande arteria transappennina che, diramandosi da Giulianova sull'Adriatico e attraversando il territorio delle due provincie di Teramo e di Aquila, mette capo a Sparanisi, nella provincia di Terra di Lavoro, con un percorso complessivo di circa 150 chilometri.

Sotto il punto di vista poi degli interessi locali, la detta opera mette in comunicazione direttissima le due provincie contermini, belle, industri e popolose; allaccia il bacino superiore del Vomano verso il versante orientale, con quello dell'Aterno sul versante opposto, ricchissimi entrambi di produzione boschiva; e con pendenze relativamente miti, supera il più formidabile contrafforte dell'Appennino, quello del Gran Sasso d'Italia.

Tralasciando adunque il lato economico della

questione, io entrerò in più minuti particolari tecnici ed amministrativi, che mi sembrano meglio pertinenti al fine diretto della mia interrogazione.

Questo tronco, o signori, limitato tra Pizzoli e Montorio, non misura che la lunghezza di 24 chilometri, e venne intrapreso fino dal 1846, vale a dire assai tempo innanzi che si iniziassero i lavori del traforo del Ceniso e del taglio di Suez. Veda dunque la Camera che, se oggi noi ne reclamiamo l'ultimazione, non si può dire veramente con ciò che dimostriamo soverchia fretta.

Il tronco è diviso in due accolti: il primo da Montorio a Badipetto, il secondo da Badipetto al confine aquilano, tutti e due appaltati alla medesima impresa. Diversi errori gravissimi, tecnici, occorsero in questa disgraziata costruzione. Io non farò che accennare brevemente i due principali.

Il primo è questo, che la strada corre, quasi sempre, sulla sponda diritta del fiume Vomano, vale a dire sulla sponda settentrionale, mentre avrebbe potuto benissimo seguire la sponda opposta, vale a dire la meridionale, naturalmente più stabile, sulla sede di un'antichissima strada romana la *Raussa*, poichè tutti sanno come i Romani sieno stati sapientissimi costruttori di strade.

Un altro errore grave, gravissimo, fu che, forse per evitare le altezze, per ottenere delle altimetrie più soddisfacenti, la strada venne incassata profondamente nel seno della valle; cosicchè squarciò ampiamente il seno delle montagne, e commosse i depositi quaternari che naturalmente contengono, con che le condizioni della sua stabilità vennero gravemente danneggiate.

La spesa occorsa finora in questa costruzione fu di 2,240,000 lire, che, ripartite sulla percorrenza generale di 24 chilometri, costituiscono una cifra abbastanza rilevante di costo chilometrico, come quella che si avvicina a circa cento mila lire, vale a dire a poco meno di quello che generalmente si spende per le ferrovie. Ma questo non è tutto. Il più grave è che, mentre lo Stato si è generosamente sottoposto a sacrifici relativamente gravi, la strada non solo non è compiuta, ma anzi oserei dire che è quasi del tutto disfatta; perchè mentre nel 1859 il suo tracciato già aperto servì di passaggio all'artiglieria borbonica che dall'Aquilano calava nel Teramano, oggi il traffico per essa è completamente interrotto, ed in alcuni punti non si passa che a pericolo presentissimo di vita.

Investigando le cause che possono aver condotto ad un effetto così deplorabile, io ne trovo principalmente una ed è questa: questa costruzione nelle condizioni in cui è condotta, rappresenta visibilmente una lotta, la lotta dell'uomo contro le forze

riluttanti della natura. Conveniva adunque o non affrontarla questa lotta, o sostenerla con mezzi più adeguati. Non si fece nè l'uno, nè l'altro. Annualmente furono spese per questa strada da 150 a 200 mila lire, cioè fu sostenuta una spesa assolutamente grave, ma relativamente inadeguata allo scopo ed insufficiente. L'opera non venne mai compiuta, e prima che alcuna sua parte venisse ultimata, le montagne cadenti, le intemperie e i danni naturali del tempo la guastavano e disfacevano.

A tutto ciò si aggiunge che forse per difetto di fondi da circa tre anni i lavori di questa strada furono del tutto abbandonati; sicchè essa corre a necessaria, irreparabile e rapidissima rovina, con quella morale iattura del Governo che si può di leggieri immaginare.

Queste sono le condizioni di fatto; ed io ho creduto dover mio di presentare questa interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel quale dichiaro di aver la maggiore fiducia, chiedendogli precipuamente di rispondere ai seguenti quesiti:

1° Se e quando il Governo intenda far cessare gli effetti disastrosi della sospensione, e rimettere mano ai lavori;

2° Se giudica sufficiente la previsione di 250,000 lire portata dal preventivo 19 dicembre 1874 pel completamento del tronco da Badipetto al confine aquilano, e già contemplata nella legge del 9 luglio 1876;

3° Se non ritenga necessario, rimettendo l'opera in corso, di provvedervi con mezzi adeguati per compierla tutta di un fiato e aprirla al traffico;

4° Se finalmente non giudichi opportuno (superando largamente le opere complementari ed accessorie il decimo del prezzo di aggiudicazione del contratto vigente) romperla colla vecchia tradizione e procedere a nuova sottomissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Cucchi Luigi ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

CUCCHI LUIGI. Mi rincresce che dopo tante interrogazioni io debba annoiare la Camera anche colla mia.

La mia è d'un interesse secondario, sebbene per l'interesse di quei piccoli comuni cui riguarda, possa naturalmente essere presa in benigna considerazione dall'amministrazione.

Si tratta nel caso concreto di alcuni comuni della valle del Brembo, pei quali la legge sulle strade comunali obbligatorie viene applicata con criteri che io, passatemi la parola, mi permetterei quasi di chiamare assurdi.

La legge dice che fra le strade comunali obbligatorie si debbono pur costruire quelle che mettono il maggiore centro di un comune in comunica-

zione col maggiore centro di popolazione dei comuni vicini, nonchè quelle che debbono servire a mettere in comunicazione le frazioni importanti di un comune. Ora, bisogna notare che i comuni cui accenno, sono comuni piccolissimi, alpestri, poverissimi, i quali, appunto perchè tali, non hanno sempre la facilità di fare sentire la loro voce in alto, e quindi talvolta qualche rigore burocratico, qualche durezza nell'applicazione della legge è più facile che per essi venga lasciata correre. Questi comuni sono divisi talvolta in piccoli caseggiati qua e là sparsi, ve ne sono di quelli che annoverano otto, dieci, dodici, persino quindici frazioni; come dunque potrà applicarsi ad essi la legge 30 agosto 1868? Io credo la cosa assolutamente impossibile, non dico tecnicamente, perchè nulla è impossibile di fare al giorno d'oggi sotto questo rapporto, ma perchè non mette assolutamente il conto di costruire delle strade, quando non abbiano ad essere percorse da nessuno. Potrei dire che in alcuni di questi comuni la popolazione varia dai 390 ai 900 abitanti, Rigosa, ad esempio, ne conta 390, 125 dei quali per otto mesi dell'anno sogliono recarsi, per guadagnarsi il vivere, in Piemonte, od in Francia come carbonai, o come operai delle ferrovie, od altro.

Non è quindi possibile in quei luoghi applicare la legge che ho citato di sopra.

Io non vorrei essere chiamato avversario di questa legge, della quale ho dovuto per convinzione mia propria riconoscere tutta la importanza, ma non ne credo l'applicazione attuabile dappertutto egualmente.

In questo argomento non voglio entrare, devo dire per altro che in tutte le cose a questo mondo ci vuole un limite: *est modus in rebus*.

Quando la legge fosse applicata a quel modo, i comuni cui accenno sarebbero rovinati, ed io non posso ritenere che il Parlamento nel votarla, avesse questa intenzione.

I progetti che si fanno dal genio governativo superano talvolta le forze economiche dei comuni; del resto sappiamo benissimo come si estendono i progetti; il preventivo non corrisponde mai al consuntivo: ne abbiamo un esempio nel progetto del Gottardo.

A niuno dunque può sfuggire quanto riuscirebbe grave la rigorosa applicazione della legge ai piccoli comuni i quali debbono sostenere per di più anche la spesa dei progetti. Ma convien dire che la legge 30 agosto 1868 fosse in parte troppo dura od incompleta, poichè noi vediamo che il regolamento per la sua applicazione, pubblicato per decreto

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

reale, l'ha in parte modificata, come avviene forse anche troppo di sovente in Italia.

Nel regolamento infatti si dice che saranno tollerate le strade mulattiere in quei comuni, non rammento con precisione la frase, dove la qualità del territorio è alpestre, e la comunicazione di poca importanza. È appunto per questo che quei comuni credono di essere nel loro buon diritto.

Talvolta gli uffici governativi del genio civile credono di consentire a tollerare qualche cosa in favore di questi comuni, lasciando che le pendenze delle strade carreggiabili, che si vorrebbero far costrurre, vadano sino al nove per cento.

Ma anche qui, prima di tutto, siamo già fuori delle disposizioni generali, le quali per regolamento porterebbero che le massime pendenze fossero dal cinque al sette per cento. D'altronde poi questa tolleranza lascia già ritenere che ve ne potrebbe essere un'altra forse un poco più logica, che sarebbe quella che la strada fosse addirittura tollerata nello stato di mulattiera. Non va poi dimenticato che una pendenza di questa fatta è un poco seria quando sia continua; e non saprei se, data questa condizione, un carico potrebbe essere tratto con vantaggio da una sola bestia, come di solito avviene in quelle piccole e miserabili località.

Inoltre, quando si tratta di strade carreggiabili, sarà sempre addossato al comune il grave onere della manutenzione; la quale se è specialmente gravosa nei paesi montuosi, sia per i muri di sostegno, sia per le frane, per lo sgombrò delle nevi, per i guasti dei torrenti, lo sarebbe tanto più per questi poverissimi comuni, alcuni dei quali non valgono nemmeno a sostenere le spese del progetto.

La legge però, affine di agevolare la costruzione di queste strade, ha voluto che, qualora non vi fossero capitali disponibili nel comune, o non bastassero le rendite ordinarie, si ricorresse ad un fondo speciale, il quale risulta da una sovrimposta non eccedente il cinque per cento delle tasse erariali, e da una tassa speciale sugli utenti, da pedaggi, da sussidi dello Stato, ecc.

Come ben si vede, trattandosi di comuni di tal fatta, la facoltà di questa sovrimposta è inutile, perchè tra le imposte erariali e le sovrimposte comunali si raggiunge presso a poco il 70 od il 72 per cento per lira, e ora come sovraccargarli di altre imposte?

In quanto alle altre circostanze che potrebbero concorrere a fornire il fondo speciale, noi crediamo che, vista la qualità dei comuni, sia ben difficile ottenere un risultato efficace.

Imporrete, per esempio, il pedaggio in una strada per la quale non passeranno due veicoli alla setti-

mana, dacchè il montanaro non vorrà percorrerla preferendo sempre la via più breve; le capre non pagheranno niente, e certo non potrebbero passarvi che le capre; quindi il pedaggio non renderebbe tanto da pagare il guardiano incaricato di esigerlo.

Quanto ai sussidi dello Stato, io credo che il Governo farà molto meglio a darli per opere che possano riuscire di qualche utilità.

In questo caso sarebbe denaro sprecato.

Per conseguenza, io vorrei pregare l'onorevole ministro, perchè trovasse modo che la legge 30 agosto 1868 sulle strade comunali obbligatorie venisse applicata con un po' più di benignità, accogliendo le istanze di quei comuni che trovansi in tristi condizioni.

Qui sarebbe finita la mia interrogazione, e non so se adesso mi sia permesso esporre poche parole sopra un altro argomento. Se posso parlare, parlerò; altrimenti mi taccio.

Voci. Parli! parli!

CUCCHI LUIGI. Non è questione niente affatto di campanile quella che io prendo a trattare; e lo posso dimostrare con brevi argomenti. Io voglio toccare una questioncella dello scalo merci alla stazione di Bergamo...

PRESIDENTE. Onorevole Cucchi, non è più nell'argomento.

CUCCHI LUIGI. Ella ha ragione, signor presidente, perciò aveva domandato se mi fosse lecito il parlare.

PRESIDENTE. La sua interrogazione si limita alle strade comunali. Vi sono 16 iscritti. Mi permetta che dia la parola all'onorevole Speciale, che è quello cui spetta.

CUCCHI LUIGI. Mi riservo allora di parlare ai capitoli.

PRESIDENTE. Sì, qualora sia in alcuno dei variati. Onorevole Speciale, ha facoltà di parlare.

SPECIALE. All'onorevole ministro dei lavori pubblici sono certamente giunti i reclami della Camera di commercio ed arti di Catania, della Giunta municipale, del Circolo degli operai, e di tutte le associazioni di quel patriottico paese, contro il disegno di legge votato ultimamente dalla Camera per la concessione di servizi postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China con le società R. Rubattino e Comp. ed I. V. Florio e Comp.

Prima di entrare nell'argomento, è mio debito di dichiarare, *Cicero pro domo sua*, che di tutti questi reclami la Camera di commercio non ne fece mai giungere alcuno ai nove deputati della provincia, per illuminarli coi suoi consigli del danno possibile che ne avverrebbe al commercio catanese, sanzionandosi quel progetto di legge. A me, in particolare, non

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

fece poi alcuna comunicazione; talmente che il silenzio serbato dalla Camera di commercio era per me eloquentissimo, tanto più se io mi fo a considerare il tempo trascorso fra la stipulazione delle convenzioni marittime, e se vuoi dalla pubblicazione fatta nel 5 febbraio, e la discussione in quest'Aula il 18 maggio! Debbo però soggiungere che a me quelle convenzioni sembrarono favorevoli al commercio di Catania, avendo io preventivamente ottenuto dalla giustizia del signor ministro tutto quanto seppi chiedergli... cosicchè a me parvero ottime, ed anzichè sconcerto e delusione, credevo che avrebbero dovuto apportare in seno di quello illustre consesso, gioia e riconoscenza verso il Governo e la Camera, che si diedero tutta la premura di migliorare al possibile le condizioni attuali del commercio catanese col continente, e se non altro di non averlo offeso nelle congiunzioni con Genova senza trasbordo, lasciando, le congiunzioni con trasbordo, nello stesso numero di viaggi.

Niun altro desiderio mi fu manifestato che solo quello da un commerciante (si intende, mai dalla Camera di commercio) e che si riferiva ad un corso di navigazione a vapore postale e commerciale da Catania ad Alessandria, a Porto-Said. Ricorderà l'onorevole ministro che a questo riguardo gli feci una preghiera, prima che fossero stipulate le convenzioni, ed egli colla cortesia che tanto lo distingue, mi avvertiva con lettera che i desiderii di quei commercianti erano bell'e soddisfatti, come effettivamente lo furono col progetto di legge che abbiamo approvato.

Però, onorevole signor ministro, i reclami e le proteste della illustre Camera di commercio ed arti di Catania e di tutta quella cittadinanza sono concordi, e mi sembrano di rilevata efficacia, tanto da non potersi lasciare senza una risposta esplicita. Molto più che io, innocente vittima di un voto di biasimo, speravami... non voglio dire qual trionfo speravami dai miei concittadini... oggi che ogni speranza se l'ha portata il vento!

In quei reclami si afferma « che per le passate convenzioni il porto di Catania aveva un approdo settimanale della linea dell'Adriatico e quattro approdi della linea del mar Tirreno; cioè due della società Peirano per Genova, uno dei quali proveniente dal litorale dell'Adriatico sino a Marsiglia, ed altri due della società Florio, uno diretto per Napoli-Genova con prolungamento sino a Marsiglia, l'altro indiretto con trabalzo Palermo-Napoli col prolungamento sino a Genova.

« Che tali approdi erano insufficienti e non rispondevano punto agli svariati e sempre crescenti bisogni della esportazione dei nostri prodotti, per tro-

varsi Catania centro di produzione ed esportazione; e spessissimo deploravasi che le merci restavano nelle barcacce per deficienza di stiva.

« Che la Camera di commercio, sollecita degli interessi industriali e commerciali della provincia di Catania, non mancò in ogni tempo di far presente al Governo del Re l'insufficienza degli approdi in quel porto, e la necessità di un notevole aumento dei medesimi.

« Che il signor ministro dei lavori pubblici riconosciuti giusti i desiderii di quella rappresentanza, ha con reiterate note date le più esplicite assicurazioni, che il Governo non avrebbe obliato i vitali interessi del catanese commercio.

« Ma quale non è stata la sorpresa ed il dolore di quella provincia, allorchè essa dalle nuove convenzioni marittime è venuta ad apprendere che, lungi di esaudire i voti di quella rappresentanza, lungi di rendere giustizia e provvedere ai più urgenti bisogni, esse sanziano la rovina e la quasi cessazione del commercio catanese? Avvegnachè sia noto come Catania invece di migliorare, perde la linea che ogni settimana aveva dall'Adriatico, come del pari due linee da Catania-Genova e Marsiglia, una diretta diviene limitata sino a Napoli, ed un'ultima arriva soltanto sino a Genova. »

Quanto alla soppressione della linea dell'Adriatico, ne parlerò brevemente in ultimo. I reclami per questa linea sono per me legittimi e ben fondati. Soppressa la linea dell'Adriatico (sono aeree parole della cennata deliberazione della Camera di commercio), trovansi compromessi i più vitali interessi di quella ricca provincia, ove vengono depositati dai paesi vicini grandi masse di prodotti; e l'aumento di spese per noli, trabalzi e trasporti sulle ferrovie, il maggior tempo per la percorrenza distruggono pienamente quel piccolo margine che incoraggia il commercio, e tolgono ogni ragione di convenienza alle spedizioni, talchè l'agevolezza che vuoi dare alle ferrovie si traduce in una amara delusione col danno dei generali interessi del paese.

I miei lunghi sforzi non valsero presso l'onorevole ministro, e n'è prova evidente questa lunga e non interrotta corrispondenza. Nè valsero le mie preghiere presso l'onorevole Commissione di cui l'onorevole presidente, il mio amico La Porta, associando ai miei sforzi la sua valevole autorità, non valse a vincere l'inesorabile *ragion finanziaria* e quel fatale principio accettato, cioè: che le linee di navigazione devono costituire un prolungamento delle linee ferroviarie che convergono alla capitale, che si completano a vicenda, e le prime sono destinate a gradualmente soppressioni mano mano che si completano le altre, in guisa da surrogarle efficacemente per le

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

interne comunicazioni e per la trasmissione delle corrispondenze postali. Da questo sistema, soggiunge la relazione, consegue che viene eliminata qualunque sovvenzione per le linee di cabotaggio parallele alle ferrovie, procedendosi così a sopprimere, senza surrogarla altrimenti, quella esercitata dalla società Peirano, per cui cessa il servizio destinato a collegare i porti dell'Adriatico, del Jonio e del Mediterraneo. Fu questo lo inesorabile giudizio delle varie Commissioni, che dal 1870 in poi studiarono quel problema.

Ritorniamo a Genova. Signori, tolte pure da quei reclami le frasi un po' vivaci, e forse anche troppo vivamente colorate, dobbiamo confessarlo che una grave offesa (sebbene io non me ne persuada punto per questa linea) è stata arrecata al commercio; ed ecco riassunte le considerazioni di quella onorevole Camera: che la immensa esportazione della ricca provincia di Catania si farà da un solo vapore che approderebbe nel porto di Catania una volta la settimana; e che quest'unico vapore ritornando da Alessandria, importantissimo emporio commerciale, sarà sempre stivato di mercanzia, per modo che le nostre merci resteranno, come fu avvertito, sulle barcacce; che essendo diminuiti i mezzi di esportazione, i nostri prodotti ritorneranno al mercato indigeno e perderanno del loro valore; che proprio è un colpo fatale lo sviamento che si fa del nostro commercio all'estero, già da tanti anni affermato con le facilitazioni dei servizi dei vapori, a determinate condizioni; che finalmente le tante spese sostenute e da sostenersi per il nuovo porto di Catania saranno proprio spese infruttuose e buttate inutilmente in mare!

Questo è il reclamo pressochè per esteso della Camera di commercio ed arti di Catania; ed ora mi permetterà l'onorevole ministro che io ricordi alla Camera le promesse fattemi e che io, certamente per ignoranza, ho credute realizzate e vantaggiosissime nelle nuove convenzioni, oggimai combattute ad oltranza dalla illustre Camera di commercio ed arti, con telegrammi vivacissimi, e voti di sfiducia ai suoi deputati!

Mi permetta ugualmente di esporre gli appunti e le indicazioni che per cortesia volle inviarmi con lettere cortesissime, e di metterli a raffronto, invitandolo a darmi spiegazioni perchè non contentino la Camera di commercio a tale da muovere cotanti reclami!

Io, per maggiore esattezza, ho riassunto le promesse fatte dall'onorevole ministro da questo fascio di lettere, gentilmente inviatemi sin da quando le trattative si iniziavano.

Dalla prima lettera rilevo che l'onorevole mini-

stro promettevami una speciale cura per il commercio di Catania, e di soddisfarne i bisogni, non ostante le vive obiezioni e di diversa natura (che non è qui il momento di rilevare) sollevate dai concessionari.

Questa lettera, se non altro, dice questo, che il deputato di Catania, senza che alcuno gliene avesse ricordato il dovere, trattava con affetto e propugnava i diritti del proprio collegio e di quella Camera di commercio, che oggi gli ha decretato in premio un voto di sfiducia, pubblicandolo per le stampe e distribuendolo ai 508 deputati!!

Dall'altra lettera rilevasi (16 febbraio) che tutte le corse internazionali facessero scalo a Catania, mentre era quel porto toccato solo in andata dalla linea di Bombay, cioè 12 volte all'anno! Invece, per effetto delle nuove convenzioni, sarà toccata 104 volte nella linea settimanale dell'Egitto, 104 volte in quella di Costantinopoli, 24 volte in quella di Bombay e 8 volte in quella di Singapore; con che si avranno 240 approdi annuali in luogo di DODICI!

Venendo agli approdi sulle linee interne, soggiunge l'onorevole ministro, mentre prima vi era una sola linea obbligatoria per Malta con approdo a Catania, e l'altra libera della Florio che non toccava Catania, si avrà dal primo luglio: due corse alla settimana obbligatorie che toccheranno Catania, d'onde un nuovo aumento di 134 approdi annuali!!!

A fronte di tutti questi aumenti stanno i mancati due approdi settimanali delle corse del Peirano, delle quali una era veramente facoltativa e fu anche soppressa in alcuni periodi per modo che non se ne deve tener conto.

Assicuravami poi l'onorevole ministro che questa corsa facoltativa da Napoli a Catania, toccando gli scali di Calabria e di Messina non si effettuava, come dicesi, con piroscampo proveniente da Genova, ma bensì con piccoli battelli in partenza da Napoli, spesso in condizioni nautiche poco soddisfacenti, potendo rammentare che per quel servizio, per molti anni, fu adoperato il piroscampo *Venezia* dichiarato poi non atto alla navigazione.

Avendo dopo poco tempo fatto rilevare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la vera deficienza dell'approdo obbligatorio delle linee di circumnavigazione Genova, Napoli, Catania, Ancona, il che costituiva una diminuzione di 104 approdi (e cioè, si intende, senza che alcuno me ne ricordasse; solo avendo a compagno l'illustre ed onorevole deputato Longo), così l'onorevole ministro rispondevami (testuale): « Ma non sono questi approdi suppliti dalla sola linea Alessandria-Catania-Napoli-Genova, la quale è fatta con piroscampi di maggiore portata e velocità, e non è obbligata a tutti gli scali dell'A-

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

driatico, del Jonio e del Tirreno, a cui era obbligata la linea del Peirano? »

E soggiungeva di più: « A me questo pare di luminosa evidenza, e non trovo punto giustificato il dubbio che il piroscafo da Alessandria giunga a Catania con carico completo, poichè non è molto rilevante il movimento dell'Italia coll'Egitto D'altronde il numero dei viaggi dell'Egitto è aumentato da 36 a 52. Tanto meno poi è ammissibile che questo fatto non fosse avvenuto col battello Peirano, il quale caricava a Trieste, a Venezia, ad Ancona, a Bari ed in complesso in 12 scali da Ancona sino a Catania.

« Ma oltre alla linea di Alessandria ed a quella di Bombay e di Singapore, vi ha la linea settimanale proveniente da Sira, la quale, dopo avere approdato a Catania, continua per Messina e Palermo, e poi con trasbordi per Napoli e Genova. »

Soggiungevami poi l'onorevole ministro: « Mi pare di avere comprovato così che le condizioni del commercio di Catania sono grandemente migliorate per effetto delle nuove convenzioni. »

Onorevole signor ministro, posti questi dati, che io ho rilevati dalle lettere di cui ho dato lettura, se mel permette la Camera, le porrò in confronto con gli itinerari che andranno a scadere.

Eccovene il quadro:

Approdi in Catania

SITUAZIONE PRECEDENTE

Obbligatorii.

Napoli-Catania-Malta (Florio)	104
Genova-Napoli-Catania-Ancona-Venezia (Peirano)	104
Genova-Napoli-Catania-Bombay (Rubattino)	12
Totale	220

Liberi.

Napoli-Catania-Malta (Florio)	104
Napoli-Catania (Peirano)	104
Totale generale	428

SITUAZIONE NUOVA

Obbligatorii.

Napoli-Catania-Malta (Florio)	208
Genova-Catania-Alessandria d'Egitto (Rubattino)	104
Genova-Catania-Bombay (Rubattino)	24
Genova-Catania-Singapore (Rubattino)	8
Palermo-Catania-Sira (Florio)	104
Totale	448

Liberi.

Napoli-Messina-Catania (Florio)	104
Totale generale	552

È questa la situazione in quanto agli approdi; vediamo ora le congiunzioni con Genova che formano il maggior attacco di quella Camera di commercio ed arti:

Catania — Congiunzioni con Genova

I.

CONGIUNZIONI SENZA TRASBORDO

Situazione precedente.

Genova-Napoli-Catania-Ancona (Peirano), obbligatoria	104
Genova-Napoli-Catania-Bombay, solo all'andata (Rubattino), obbligatoria (1)	12
Totale	116

Situazione nuova.

Genova-Catania-Alessandria d'Egitto (Rubattino), obbligatoria	104
Genova-Catania-Bombay (Rubattino), obbligatoria	24
Genova-Catania-Singapore (Rubattino), obbligatoria	8
Totale (2)	136

II.

CONGIUNZIONI CON TRASBORDO

Situazione precedente.

Genova-Napoli-Catania (Peirano), libera	104
Catania-Napoli-Genova (Florio e Peirano), obbligatoria e libera	104
Totale	208

Situazione nuova.

Sira-Catania-Palermo-Genova (Florio), obbligatoria (3)	104
Catania-Napoli-Genova (Florio e Peirano), obbligatoria e libera (4)	104
Totale	208

Dopo l'esposizione completa dei reclami della Camera di commercio di Catania, e dall'altro canto, delle promesse esplicite fattemi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, pregherei l'onorevole mi-

(1) I dodici approdi del viaggio Genova-Bombay, giusta le vecchie convenzioni, erano inutili perchè solo in andata, mentre ora sono anche in ritorno.

(2) Catania non fu mai capolinea con le convenzioni vecchie.

(3) Siccome lo stesso vapore giunto a Palermo proseguirà a Marsiglia, così Catania avrà pure una linea settimanale senza trasbordo per Marsiglia.

(4) La società Rubattino ha iniziato un servizio libero da Genova a Napoli, la ditta Florio continua a far proseguire liberamente fino a Catania uno dei viaggi obbligatori Napoli-Messina, così avrà luogo il congiungimento Catania-Genova come in modo analogo aveva luogo in passato.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

nistro di farmene una situazione netta, affinché io possa così soddisfare le legittime esigenze del mio paese da cui, con mio grande rammarico, fui aspramente giudicato!!

Ora, mi si vorrà permettere egualmente, onorevole signor ministro, che io rientri in quella questione accennata da me nell'esordire, e che fu così dibattuta alla Camera, cioè la malaugurata soppressione della linea adriatica di cui furono strenui difensori il mio amico personale l'onorevole Maldini, e l'illustre Maurogò nato, e moltissimi altri oratori; il Cesarò e lo Elia, il Lazzaro, il cui ordine del giorno da me appoggiato e da lui svolto, essendo autorevole la sua parola più che non fosse la mia.

L'ordine del giorno dell'onorevole Lazzaro concertato da me con la Commissione ed approvato dalla Camera è questo:

« La Camera confida che il Governo provvederà valendosi dell'opera di compagnie nazionali all'avvenire della navigazione... e di Brindisi-Messina (toccando Catania già s'intende), Bari, ecc., ecc. sino a che non siano aperte le comunicazioni ferroviarie fra Gallipoli, Brindisi e Taranto, e passa all'ordine del giorno. »

Or io non vengo qui a ricordare all'onorevole ministro tutto quanto avvenne alla Camera nella tornata del 7 maggio appunto perchè l'onorevole Longo se ne occuperà domani svolgendo la sua interrogazione; io quindi non entro a falciare il campo altrui.

Dirò semplicemente che quello che mi fu promesso non è stato ancora ottenuto.

L'onorevole ministro dopo i vivissimi miei reclami, rispondevami: « Posso assicurarti, a te mio carissimo amico che si degnamente rappresenteri la industrie città di Catania, che non ho punto dimenticato il fatto di procurare un allacciamento fra l'Adriatico ed il Mediterraneo. A questo riguardo io studio una combinazione dalla quale spero di ottenere soddisfacenti risultati, mentre parmi che verrebbero ad appagare ad esuberanza ogni legittima aspirazione di Catania. Credimi, che anche nello stipulare le convenzioni marittime io ebbi sempre presente con vera predilezione la tua sì fiorente e superba e ospitalissima città. »

Ebbene, dopo questa formale promessa, ancora i legittimi desiderii di Catania non sono nè punto, nè poco appagati! Ed aggiungo che è così urgente il provvedere, che già il sindaco funzionante di Catania è partito, tuttochè fosse già in Roma il sindaco proprietario, e mi si telegrafa che verrà assieme con tutti i sindaci delle città che l'Adriatico bagna.

Dopo tutto questo, io prego l'onorevole ministro di affrettare gli studi per ottenere il desiderato e

promesso allacciamento fra l'Adriatico ed il Mediterraneo, e di prolungare la linea Napoli-Messina per Catania rannodandola anche settimanalmente con quella dell'Adriatico. Io chiudo questa mia breve interrogazione con le parole stesse con le quali il presidente della Camera di commercio ed arti pregava l'eccellentissimo Senato del Regno, così non ci saranno più equivoci:

« Signor ministro, voglia solennemente riparare a tanto danno, apportando al progetto di legge già votato dalla Camera elettiva quei necessari emendamenti reclamati dalle imperiose necessità del commercio catanese, col prolungare sino al nostro porto quei sei vapori che si fermano in Messina, la quale non ha altri prodotti a caricare se non quelli che giungono da Catania e ripristinando la linea Venezia-Catania. »

Ho detto! (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica al tocco.

Ordine del giorno. Seguito della discussione...

CARNAZZA. Domando la parola sull'ordine del giorno.

Io aveva rimesso alla Presidenza una interrogazione, e l'onorevole presidente del Consiglio mi aveva dichiarato che per domani era al caso di potere ascoltarla.

Quindi credo che potrà essere messa all'ordine del giorno di domani.

PRESIDENTE. Il presidente del Consiglio non ha fissato il giorno, ma detto soltanto che lo avrebbe fatto sapere; quindi non abbiamo ancora una deliberazione della Camera. Se questa ci fosse stata, io avrei messa la sua interrogazione all'ordine del giorno di domani.

DEPRETIS, presidente del Consiglio. Io pregherei l'onorevole Carnazza di accordarmi una piccola proroga, perchè domani, al principio della seduta, comincia nell'altro ramo del Parlamento la discussione sulla tassa dei fabbricati, discussione a cui, come intende l'onorevole Carnazza, mi è impossibile di mancare; ma nella seduta, per esempio, di dopodomani, l'onorevole Carnazza potrà svolgere la sua interrogazione.

CARNAZZA. Io accondiscendo di buon grado al desiderio dell'onorevole presidente del Consiglio, ma bramerei si stabilisse fin d'ora che dopodomani sarà messa all'ordine del giorno.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Non ci ho nessuna difficoltà.

PRESIDENTE. Se la Camera non dissente, la interrogazione dell'onorevole Carnazza sarà messa all'ordine del giorno del 6 corrente.

È dunque così stabilito.

La seduta è levata alle 7.

SESSIONE DEL 1876-77 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 GIUGNO 1877

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del bilancio di definitiva previsione pel 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.

