

XLIV.

TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Congedo al deputato Carancini. = Giuramento del deputato Della Rocca. = Lettura della proposta di legge del deputato Polti per l'aggregazione dei comuni di Arzegno e di Pigra al mandamento di Castiglione d'Intelvi. = Annunzio d'interrogazioni dei deputati Costantini e Borgnini al ministro della pubblica istruzione. = Seguito della discussione dei capitoli variati del bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1878 — Lettura delle interrogazioni dei deputati Razzaboni, D'Ippolito, Borroso ed Ercole; il cui svolgimento è rinviato dopo la discussione in corso — Il capitolo 95 è approvato — Al capitolo 126 il deputato Chimirri fa una proposta pel porto di Santa Venera, che in seguito a dichiarazioni del ministro, egli ritira — Capitolo 132, Nuovi fari, proposta del deputato Friscia e raccomandazioni del deputato Damiani — Risposta del ministro — Il deputato Friscia non insiste — Il capitolo 144 bis è approvato — Avvertenze del presidente sui capitoli 145, 146, 147 e 148 — In seguito a proposta del deputato Sella si apre la discussione sul capitolo 146 relativo alle ferrovie Calabro-Sicule — Discorso dello stesso, ch'egli conchiude con la presentazione di una risoluzione — Risposta del deputato La Porta — Considerazioni del deputato Cavalletto intorno ai tracciati delle linee in questione, all'ordinamento del Genio civile e alle sue operazioni nei progetti ferroviari — Osservazioni del deputato Depretis in risposta alle considerazioni del deputato Sella — Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici — Obbiezioni del deputato Morana — Replica del ministro — Avvertenze dei deputati Sella e Di Rudinì — Il deputato Minghetti dà alcune spiegazioni sulla questione, anche a nome della Sotto-Commissione pel bilancio dei lavori pubblici — I deputati La Porta e Sella parlano per fatti personali; il deputato Maurigi per una mozione d'ordine — Il ministro dei lavori pubblici presenta una risoluzione che è rinviata alla Commissione generale del bilancio unitamente a quella del deputato Sella.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

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

Il segretario Quartieri legge il sunto della petizione seguente:

1671. Le rappresentanze di varie Camere di commercio e di 19 municipi rassegnano alla Camera distinte petizioni per domandare la reiezione delle disposizioni del progetto di legge sulle convenzioni ferroviarie riguardanti le linee trasversali e secondarie.

PRESIDENTE. L'onorevole Carancini scrive chiedendo alla Camera, per malattia, un congedo di 20 giorni.

Se non vi sono obbiezioni, questo congedo s'intenderà accordato.

(È accordato.)

(L'onorevole Della Rocca giura.)

LETTURA DI UNA PROPOSTA DI LEGGE DEL DEPUTATO POLTI PER L'AGGREGAZIONE DI DUE COMUNI AL MANDAMENTO DI CASTIGLIONE D'INTELVI.

PRESIDENTE. Gli uffici avendo, nella seduta di stamane, ammesso alla lettura una proposta di legge dell'onorevole deputato Polti, vi si procede.

PISSAVINI, segretario. (Legge)

SIGNORI! — I comuni di Arzegno e di Pigra, in provincia di Como, da diciotto anni domandano con insistenza il distacco dal mandamento di Menaggio per venire restituiti al mandamento di Castiglione, a cui già prima degli ordinamenti sanciti dalla legge 23 ottobre 1859, n° 3702, non cessarono di appartenere colla buona prova di una amministrazione regolare, pronta ed economica, quando Castiglione dal primo regno italico all'ultimo periodo della do-

minazione austriaca, fu per lunga serie di anni la sede degli uffici amministrativi e giudiziari della valle Intelvi.

Le condizioni topografiche e la comunanza degli interessi locali per ragioni di possidenza, di industrie e di commerci, agevolati nei giornalieri ricambi da facili transiti e da brevi percorrenze, hanno sempre additato nella valle Intelvi la sede di Castiglione a capoluogo e centro naturale dei numerosi comuni che con Arzegno e Pigra completano la circoscrizione di quella zona montuosa. Mentre per contrario, allo stato di fatto, l'aggregazione di Arzegno e di Pigra al mandamento di Menaggio, costituisce in permanenza una situazione anormale ed onerosa, senza che nemmeno al designato capoluogo ne derivi un vero vantaggio dall'unione di due piccoli centri che complessivamente rappresentano una popolazione di poco superiore ai mille abitanti.

Devesi quindi ad un errore, sia pure involontario, ma di grave momento nelle sue conseguenze; e che ripete la sua origine dall'affrettata opera della unificazione legislativa attivata nelle provincie lombarde all'epoca dei pieni poteri del 1859, se d'allora in poi i terrieri di Pigra a tre chilometri di sentiero montuoso e quelli di Arzegno a quattro chilometri di comoda strada carrozzabile da Castiglione d'Intelvi, ne devono percorrere venticinque i primi e venti gli abitanti di Arzegno, col disagio di una viabilità nel suo complesso mulattiera, quando in altro modo ed a pari distanza per accedere da Arzegno a Menaggio, paesi di riviera, non si voglia ricorrere ai mezzi prestati dalla navigazione.

Ai lamentati inconvenienti che per le accennate circostanze perdurano e si ripetono ad ogni giorno col danno della pubblica azienda e degli interessi privati, senz'altro fra le dilatorie di promessi rimedi abbiano ancora sortito un esito favorevole le deliberazioni 10 maggio 1870 e 14 maggio 1862 dei Consigli comunali interessati e il voto unanime del Consiglio provinciale di Como, è ormai di necessità stringente ed imprescindibile l'applicazione di un provvedimento di riparazione che col presente schema di legge sottopongo al vostro benevolo esame.

Art. 1.

Dal 1° gennaio 1879 i comuni di Arzegno e di Pigra, del circondario di Como, cesseranno di far parte del mandamento di Menaggio e saranno aggregati nei rapporti amministrativi e giudiziari al mandamento di Castiglione d'Intelvi dello stesso circondario.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere con decreto reale alla esecuzione della presente legge.

PRESIDENTE. Onorevole Polti, quando intende svolgere la sua proposta di legge?

POLTI. Mi metto interamente a disposizione della Camera e dell'onorevole presidente.

PRESIDENTE. In tal caso, quando sarà presente il ministro dell'interno, si fisserà il giorno in cui potrà aver luogo questo svolgimento.

ANNUNZIO DI INTERROGAZIONI DEI DEPUTATI COSTANTINI, BORGNI NI AL MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE, E DEI DEPUTATI RAZZABONI, BORRUSO, D'IPPOLITO ED ERCOLE AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Do lettura di due domande di interrogazione state presentate alla Camera e rivolte al ministro per l'istruzione pubblica:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione pei ratizzi comunali in vantaggio del liceo ginnasiale di Teramo.

« Costantini. »

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione: 1° sul pagamento delle tasse per gli esami di licenza nei licei e negli istituti tecnici comunali pareggiati; 2° sulle condizioni imposte ai giovani studenti cui vengono accordati gli assegnamenti menzionati nell'articolo 198 della legge 13 novembre 1859 sulla pubblica istruzione.

« Borgnini. »

L'onorevole ministro dei lavori pubblici avrà la compiacenza di darne notizia al suo collega della pubblica istruzione, onde, di concerto, fissare il giorno in cui possa farsene lo svolgimento. (*Segni d'assenso del ministro*)

L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio definitivo pel 1878, del Ministero dei lavori pubblici.

Sono state inviate al banco della Presidenza altre quattro domande d'interrogazione, rivolte all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e di cui do lettura:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sui progetti idraulici relativi alla immissione di Panaro in Cavamento, ed alle bonificazioni del cavo Burano.

« Razzaboni. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il signor ministro dei lavori pubblici sui provvedimenti pei torrenti Piazza e Cantagalli nel circondario di Nicastro.

« D'Ippolito. »

« Il sottoscritto domanda d'interrogare il mini-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

stro dei lavori pubblici sulle sue intenzioni riguardo al miglioramento dei porti di Fiumicino ed Anzio.

« Borruso. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sulla prolungata sospensione delle disposizioni dell'articolo 85 del regolamento 15 novembre 1868 di polizia stradale.

« Ercole. »

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

BACCARINI, ministro per i lavori pubblici. Potrò rispondere dopo quelle che sono già all'ordine del giorno, quando sia ultimata la discussione del bilancio.

PRESIDENTE. Sta bene, ne abbiamo già 9.

Una voce. E dell'altre ne verranno!

PRESIDENTE. Ieri chiudemmo la seduta approvando il capitolo 86.

Capitoli 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, non variati.

Capitolo 95, variato. Stagni di Vada e Collemezano, lire 18,700, lire 4172 71, lire 22,872 71.

(È approvato.)

Capitoli 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, non variati.

Al capitolo 126, Porto di Santa Venere, di 3^a classe: Costruzione del porto nel golfo di Sant'Eufemia (spesa ripartita), che non è posto che *pro memoria*, l'onorevole Chimirri propone l'iscrizione della somma di lire 420,000.

L'onorevole Chimirri ha facoltà di parlare.

CHIMIRRI. Onorevoli colleghi, questo capitolo si vede mantenuto *pro memoria*, comunque la spesa sia cessata, nell'intendimento di allogarvi la somma occorrente per la costruzione della banchina, la quale dovrà unire la diga già costruita alla terra ferma.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel presentare lo stato di prima previsione, promise di presentare per ciò analogo progetto di legge. La Commissione generale del bilancio, fino dal novembre del 1877, in questa guisa affrettava coi voti la presentazione di questo progetto: « È annunciata dal Ministero la prossima presentazione di un progetto di legge per i porti di Girgenti e Santa Venere, e per nuovi fari lungo le coste del regno. Affrettiamo coi nostri voti questa presentazione. »

La promessa del Ministero e i voti della Commissione sono tuttavia insoddisfatti, ed è necessità che vi si provvegga con urgenza non solo per completare quel porto, ma per conservare le opere già fatte, imperocchè mantenendo tuttavia aperta la

bocca di mezzogiorno del porto accade questo che le rapide correnti e le risacche finiranno per interire il bacino del porto medesimo, ed i navigli che in tempo di fortuna di mare vi cercheranno ricovero, v'incontreranno invece naufragio.

Io non insisterei per l'iscrizione al capitolo 126 della somma di lire 420,000, somma fissata per la costruzione della banchina, se l'onorevole ministro volesse prendere impegno di provvedere in guisa che nel venturo esercizio questa somma sia stanziata, e il capitolo non stia più sul bilancio per semplice memoria.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. I lavori pel congiungimento della nuova diga a quelli a terra già eseguiti nel porto di Santa Venere, che costano precisamente le 420,000 lire a cui alludeva l'onorevole Chimirri, si possono dire tecnicamente già espletati. Manca soltanto la presentazione di un progetto di legge; imperocchè per la somma eccedente le 30,000 lire non sarebbe in facoltà del Governo di proporre l'iscrizione nel capitolo del bilancio. Però l'onorevole Chimirri ricorda che una disposizione della legge generale dei lavori pubblici del 1865 stabilisce che le opere dei porti, per le quali contribuiscono le provincie interessate, non si possano fare, quando sono di miglioramento o di sistemazione, senza prima interpellare gli enti locali.

Ora lo stadio dell'istruttoria è questo: che furono interpellate le tre provincie interessate e soltanto quella di Catanzaro ha mandato la sua risposta adesiva.

Quando le altre due provincie avranno fatto altrettanto, sarà mia cura di proporre il relativo progetto di legge.

CHIMIRRI. Mi dichiaro soddisfatto dei chiarimenti dati dall'onorevole ministro, e non insisto sulla mia proposta, che ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Chimirri avendo ritirato la sua proposta, si passerà al capitolo 127 non variato.

Capitoli 128, 129, 130, 131, non variati.

Al capitolo 132: Nuovi fari lungo le coste del regno, che è iscritto soltanto per memoria, l'onorevole Friscia propone l'iscrizione di lire 10,000.

Ha facoltà di parlare per svolgere la sua proposta.

FRISCIA. Quando fu stipulata l'ultima convenzione postale colla società Florio-Rubattino ed altri, fu riconosciuta la necessità di stabilire due nuovi fari sulla costa del mezzogiorno della Sicilia, l'uno nelle vicinanze di Palma-Montechiaro, e l'altro nelle vicinanze di Sciacca, perchè essendo accresciuti gli approdi del viaggio settimanale che i vapori della compagnia Florio debbono fare sulla costa del mez-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

zogiorno, gli approdi in Palma-Montechiaro e Sciacca ricadevano nella notte.

Or quelle rade essendo aperte, e gli approcci non molto facili, si riconobbe che fosse indispensabile per lo meno la guida di un faro perchè si potessero senza danno, o senza grave pericolo d'uomini e di naviglio, dar fondo di notte in quei paraggi per compiervi il servizio postale e di commercio.

Io chiedo all'onorevole ministro che voglia avere la bontà di dirmi che cosa ha egli fatto per la costruzione di quei fari, e se mai sia disposto e pronto a provvedere a questa urgente necessità per la sicurezza della navigazione e del servizio in quei luoghi.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ricorderà la Camera che più volte venne presentato un progetto di legge per costruzione di nuovi fari. Esso fu presentato la prima volta nel 20 gennaio 1873. Ma quel progetto di legge non si è mai potuto condurre a termine in causa della chiusura delle Sessioni.

Quel progetto importava una spesa di 900,000 lire, che poi, per l'aggiunta di altri fari riconosciuti necessari, importerebbe adesso la spesa di un milione all'incirca.

Tra i fari, di cui fu stabilita dalle competenti Commissioni la necessità, non trovo notati i due ai quali fa allusione l'onorevole Friscia. Mi permetta quindi che io non possa accettare così *ex abrupto* l'iscrizione di una somma nel capitolo del bilancio. Piuttosto io lo pregherei di contentarsi della mia dichiarazione, vale a dire che prenderò in esame questa sua proposta per tenerne conto quando si dovrà ripresentare (e non sarà certamente tardi, perchè è una grave necessità) il progetto di legge relativo alla costruzione di nuovi fari.

FRISCIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. La facoltà di parlare ora spetta all'onorevole Damiani.

DAMIANI. Poichè l'onorevole ministro per i lavori pubblici ha riconosciuto la necessità di presentare un progetto di legge per la costruzione di nuovi fari, credo di dovergli ricordare quello di Pantelleria. Riguardo a questo faro furono fatte molte promesse dai suoi predecessori, fra le quali rammenterò quelle dell'onorevole Zanardelli e dell'onorevole Depretis.

Insisto ora perchè una buona volta si traducano in fatti queste promesse e sieno ripresentati quei progetti, e dei quali credo che alcuno sia presso la Camera allo stato di relazione.

Spero che l'onorevole ministro non abbia bisogno di altre raccomandazioni per effettuare l'esecuzione di detti progetti.

FRISCIA. Della costruzione di quei fari, ai quali

ho accennato, si tenne conto nella relazione del progetto per le convenzioni postali marittime, a cui ho accennato.

A me consta che ingegneri governativi si sono recati sui luoghi a far dei rilievi, e stabilire il punto sul quale dovrebbero sorgere i fari, tanto sulle coste di Sciacca, nonchè in vicinanza di Palma-Montechiaro.

Se l'onorevole ministro dice che pel momento non è in istato di dar conto di quei due fari a cui ho accennato e promette d'occuparsene seriamente, io prenderò atto delle sue promesse, non senza dichiarare alla Camera che sia urgente necessità che quei fari s'innalzino; perchè, sebbene un inverno sia già passato fortunatamente senza danni, ma non senza la mancanza di alquanti approdi in quelle due località, giusto pel pericolo di accedervi di notte senza segnali, non bisogna permettere che si rischi per una seconda stagione invernale, con pericolo grave di uomini e del materiale della società.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Onorevole Friscia, ripeto la dichiarazione che ho fatta, vale a dire, che terrò in gran conto la sua raccomandazione, ma che non potrei adesso accettare d'affrettare una spesa per costruzione di fari, mentre ve ne sono dieci o dodici dei quali s'aspetta l'erezione da molti anni, e fra i quali v'è quello dell'isola di Pantelleria, onde ha parlato l'onorevole Damiani.

A questo riguardo credo che l'onorevole Damiani si persuaderà facilmente, che se dico di presentare un disegno di legge, lo presenterò realmente, e forse lo presenterò anche dentro l'anno.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Friscia nella sua proposta?

FRISCIA. Prendo atto delle promesse dell'onorevole ministro e ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Passeremo ai capitoli seguenti. Capitoli 133, 134, 135, non variati.

Onorevole relatore manca il capitolo 136.

ALVISI, relatore. È stato soppresso.

PRESIDENTE. Capitoli 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, non variati.

Capitolo 144 *bis*. Acquisto di tre fabbricati da destinarsi ad uso di magazzini idraulici, il 1° a Torricella Parmense sul Po - Parma - il 2° a Stellata sul Po - Ferrara - ed il 3° in Villa Motta sul Secchia - Modena, lire 18,500.

Non essendovi osservazioni questo stanziamento s'intende approvato.

Spese di costruzione di ferrovie.

I capitoli 145, 146, 147, 148, apparirebbero, per l'asterisco appostovi nel progetto che è sotto gli occhi degli onorevoli deputati, come variati; però io debbo far notare che se tale variazione risulta,

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

mettendo a fronte del bilancio che discutiamo quello di prima previsione, poichè in quest'ultimo i capitoli di cui sopra erano soltanto iscritti per memoria, variazione per se stessa non esiste; inquantochè, votato il bilancio di prima previsione pel Ministero dei lavori pubblici ed iscritti questi capitoli soltanto per memoria, si venne più tardi alla votazione del bilancio dell'entrata, nel quale bilancio, all'articolo 5, furono iscritte le spese di 3, 35, e 16 milioni che formano appunto gli stanziamenti dei capitoli sovra-detti, ed è perciò che a me pare che essi non debbano ritenersi come variati.

La parola spetta all'onorevole Sella.

SELLA. Io non voglio interloquire sulla questione se questi capitoli debbano ritenersi o no come variati; su ciò non avrei che a rimettermi agli apprezzamenti dell'onorevole presidente, ma mi resterebbe a fare un'osservazione sopra un caso speciale che si presenta, vale a dire sulla destinazione da darsi ad uno di questi stanziamenti; io parlo del capitolo 146 relativo alle ferrovie calabro-sicule. Io non contesto la somma, nè propongo variazione per la somma nemmeno per ricavarne pretesto a discorrere; ma osservo che vi è una diversità d'apprezzamento, in questo senso, che secondo taluni, si può con questa somma, senza bisogno di altri provvedimenti, costruire le due linee di Vallelunga e delle Caldare.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Sella, ella entra nell'argomento.

SELLA. No, espongo solo il caso, e poi la Camera vedrà se io possa parlarne qui, oppure farne oggetto d'interrogazione.

PRESIDENTE. A me parrebbe questo più regolare.

SELLA. Io espongo solo il caso, non entro in materia.

Il caso è questo: secondo taluni, con la somma stanziata in questo capitolo si può provvedere alla costruzione di queste due linee.

Infatti alla pagina 112 della relazione vi è un allegato il quale parla della continuazione dei lavori autorizzati colla legge del 1870, compresa la costruzione delle linee di Vallelunga e delle Caldare. Altri invece crede, ed io sono tra questi, che occorra di proporre una legge speciale per poter fare tutte e due quelle linee. La legge attuale dà la facoltà di farne una, e non due.

Ora questa questione dove e quando si ha da sollevare?

Io sono ossequente alla deliberazione della Camera di discutere soltanto i capitoli variati, ma quando vi è contestazione insorta dopo la votazione degli stati di prima previsione e correlativa alla destinazione da darsi alla somma sebbene non

variata, mi sembra che sorga un caso non previsto dalla regola generale che la Camera s'impose. Io credo sia più opportuno trattare i casi di questo genere in occasione del relativo capitolo del bilancio, sebbene non ne sia variato lo stanziamento; ed infatti la Commissione del bilancio trattò la questione delle due linee delle quali parlo in occasione del capitolo 146, come si vede a pagina 12 della relazione.

Detto ciò io mi rimetto interamente a ciò che la Camera e l'onorevole presidente crederanno di fare.

Se la questione non si potesse fare qui, mi riserverò anch'io di fare una interrogazione, e di aggiungerne una di più a quelle tante di cui ha dato lettura l'onorevole presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Sella propone si discuta pure questa questione?

SELLA. Faccio la mozione, che si lasci discutere la destinazione della somma stanziata al capitolo 146.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Sella propone che sul capitolo 146, il quale egli pure ammette si possa considerare come non variato, si apra una discussione per trattare della destinazione della somma inscritta nel medesimo.

Coloro i quali appoggiano la mozione dell'onorevole Sella sono pregati di alzarsi.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la pongo ai voti.

(È approvata.)

Allora il capitolo 145 si considera come non variato, e per conseguenza è approvato.

Sul capitolo 146: *Ferrovie calabro-sicule, completamenti ed ampliamenti*, do facoltà di parlare all'onorevole Sella.

SELLA. Credo che i miei colleghi conoscano abbastanza lo stato di questa che l'onorevole Zanardelli chiamava, l'anno scorso, *annosa questione*, perchè io possa essere dispensato dal parlarne lungamente:

La legge 28 aprile 1863 ordina la costruzione di una linea da Catania a Palermo con una diramazione sopra Girgenti e con una sopra Licata.

Dopo questa vi furono altre leggi; l'una che affidò la costruzione di queste strade alla Società *Vittorio Emanuele*, un'altra che la diede alla società Vitali, Charles e Compagni, e poi la legge del 1870 che ordinò la costruzione, per conto diretto dello Stato, delle strade ferrate Calabro-Sicule.

Ma quanto al numero e natura delle linee da costruirsi, per quello che io sappia, non vi ha mutamento, si fece sempre capo alla legge del 1863 che ordinava la costruzione della linea Catania-Palermo, con una diramazione sopra Girgenti ed un'altra sopra Licata.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

Sorse poscia la questione della direzione da darsi a questa linea Palermo-Catania.

Vi erano dapprima tre progetti; la linea del Salito più al nord, quella di Montedoro al centro, e quella delle Caldare più al sud. Si disputò un pezzo, si agitò molto la questione, vi fu un gran movimento nelle popolazioni interessate e nei rappresentanti delle medesime, acciò si adottasse piuttosto l'uno che l'altro di questi tre progetti.

Abbandonata poi la linea del Salito come troppo difficile, la lite si concentrò (e probabilmente ne avete tutti memoria) tra la linea di Montedoro, che sarebbe stata più centrale, e quelle delle Caldare, la quale era più al sud.

In tutto questo tempo si è parlato delle ragioni in favore dell'una o dell'altra linea, ma nessuno osò mai dire che fossero da farsi tutte e due a carico dello Stato. Ed anzi mi ricordo di aver assistito personalmente a discussioni in cui si diceva che che forse la soluzione avrebbe potuto essere questa, cioè che lo Stato facesse interamente a conto suo una di queste linee, come era prescritto esplicitamente dalla legge del 1863, e che per l'altra vi concorressero i corpi morali e gli speculatori privati che vi erano interessati; perocchè ci sono nelle regioni delle solfare importantissimi stabilimenti che possono benissimo concorrere in qualcuna di queste linee. Ma nessuno parlava di addossare tutte e due le linee a carico dello Stato.

Forse, anzi senza forse, questa lotta nocque alla rapidità della costruzione dell'una o dell'altra delle due linee.

LA PORTA. Domando la parola.

SELLA. Imperocchè s'intende molto bene che, quando si tratta di decidere fra due ordini d'interessi grandi e rispettabili, tra il tempo che ci vuole a risolvere, e la non troppo grande voglia che hanno gli amministratori di pigliarsi l'odiosità di vulnerare gl'interessi che non si possono soddisfare, le cose vanno più per le lunghe.

Ma ad ogni modo, nell'agosto del 1873, secondo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dei consultori del Ministero, fu decisa la linea di Montedoro come la più centrale, ma sgraziatamente cosa accadde?

Accadde che quando si andò per cominciare la linea si ebbe occasione di riconoscere meglio le cose, e si trovò che vi erano delle difficoltà gravi, ed una spesa molto ragguardevole non solo per la costruzione della strada, ma anche per la sua conservazione, una volta che fosse costruita, e ciò a cagione della natura speciale dei terreni che si dovevano attraversare.

Riconosciute queste gravi difficoltà si trovò mo-

ralmente così minacciata questa linea di Montedoro che si cominciò a riparlare di altri progetti più al nord, come quelli di Vallelunga e delle Due Imere.

Finchè pareva potersi continuare la linea di Montedoro che era la più centrale, della linea delle Caldare, la quale era più al sud, si discorse meno; infatti questa linea centrale, benchè non fosse quella che soddisfacesse tutti gli interessi, pur pure era quella che meno li offendeva. Ma una volta che parve non potersi eseguire la linea di Montedoro, e doversi trasportare la linea Palermo-Catania più al nord, era naturale che l'offesa agli interessi del sud essendo più grave, rinascesse la questione della strada delle Caldare.

Ed ecco in qual modo, abbandonata in certo modo moralmente la linea centrale, cominciò a prender corpo il pensiero di fare le due linee: tanto quella del nord, come quella del sud.

Venne la questione alla Camera, e l'onorevole Zarnardelli in uno splendido discorso che voi ricorderete tutti...

ERCOLE. L'alleato.

SELLA. (Mi sia lecito almeno riconoscere che nell'apprezzamento del bello non c'è dissenso) ... trattò a fondo la questione. Egli sostenne in modo assoluto che la legge non dava facoltà di costruire che una di queste linee e non due, e poi osservò: « Io credo di poter quindi usare anche pubblicamente la frase che ho adoperata con alcuni amici miei, scrivendo o dicendo loro che in questa occasione mi sarei mostrato più siciliano dei siciliani, inquantochè le due linee non mi erano state domandate da alcuno, e tutta la ressa era *hinc inde* diretta ad ottenere una linea anzichè l'altra, ma quello che non posso dissimulare e tacere si è che quanto a una linea di congiunzione il Governo ha facoltà di farla eseguire senza bisogno di legge, in forza dell'articolo 14 della citata convenzione approvata per legge; ma quanto all'altra per provvedervi occorrerebbe una seconda legge, dappoichè una volta decretatane una di queste linee la concessione autorizzata dal citato articolo 14 è adempiuta, ed il Governo avendone usato esso non è più investito della facoltà che gli è stata concessa dalla precitata legge. »

Questo discorso è stato fatto il 6 giugno 1877. Non basta.

Nelle convenzioni ferroviarie presentate dall'onorevole Depretis nel novembre ultimo vi ha un articolo sopra questo argomento, il quale dice:

« Saranno costrutte per conto ed a totale spesa dello Stato, le ferrovie per completare le reti Calabro-Sicule, ecc.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

« Saranno pure in sostituzione del tronco di ferrovia da Campofranco a Serra di Falco per Montedoro costruiti quello detto di Valledlunga nella linea Palermo-Catania e quello di diramazione per Girgenti da Canicattì alle Caldaie. »

Qui si riconosce ancora che ci voleva una legge, onde avere la facoltà di costruire due linee anzichè una.

Vi fu una discussione alla Camera sopra questo argomento nel dicembre dell'anno passato.

Questa discussione, mentre esplicava per parte del Governo il concetto che dovessero farsi le due linee, anzi che si dovessero cominciare contemporaneamente, ha dato luogo ad un linguaggio, per me almeno, poco chiaro sopra questo punto, se ci volesse o no una legge per avere la facoltà di farle tutte due.

Infatti diceva l'onorevole Depretis :

« Si darà mano immediatamente alla costruzione delle due linee appena l'approvazione dei progetti lo consenta. Per le spese, ben inteso, che sono a carico dello Stato, si provvede col progetto di legge che ho presentato il 22 del mese passato per le convenzioni e le nuove costruzioni ferroviarie. »

Confesso che questo è un linguaggio in cui ci stanno tutti i gusti: ci sta l'opinione di coloro i quali trovano che la facoltà di fare le due linee s'intende che la ci sia, poichè possono dire che le convenzioni ferroviarie provvedono solo al modo di trovare i danari, e non compromettono la facoltà di impegnare la spesa. Ma ci sta anche l'opinione degli altri, i quali interpretano invece essere concetto del Governo che si debbano cominciare, come fu ripetutamente dichiarato, contemporaneamente tanto l'una quanto l'altra di queste linee per ben rendere chiaro che non si vogliono vulnerare gli interessi nè degli uni nè degli altri: però una volta che è ancora in sospenso la questione dei mezzi di pagamento, il Parlamento ha ancora la facoltà d'interloquire, e di decidere definitivamente se si ammettono due linee o se, invece, si ammette una linea sola, sì e come era stato evidentemente voluto dal legislatore sino a quel momento. Invece accade questo, che il 26 febbraio, se non erro, furono senz'altro appaltate le due linee, quella di Valledlunga e quella da Canicattì alle Caldaie.

Io confesso che, per mio conto, quando ho veduto compiersi questo fatto, ne ho provato una spiacevole sorpresa, inquantochè mi sono sentito nella condizione di chi trova che le cose accadono diversamente da ciò che in buona fede credeva dovessero accadere.

Io non ho mai posto in dubbio che una sola fosse la linea di cui era autorizzata la costruzione; sfido

a pensare diversamente con tutti questi precedenti parlamentari che duravano anni ed anni, tanto più poi per chi si era, per sua disgrazia, trovato in mezzo a queste questioni, per chi aveva avuto i più vivi uffici perchè si facesse piuttosto la linea in su, che quella in giù, per chi si era trovato a fare queste conversazioni con personaggi importanti e a dire, se si vuol fare una seconda linea, si farà, purchè vi sia il concorso dei corpi locali, non si poteva mai pensare che vi fosse la facoltà di farne due.

Io confesso che sono tra coloro che sono cascati dalle nuvole, e mi sono trovato non dico ingannato, la parola è troppo dura, ma almeno nella condizione di dover confessare a me stesso che non aveva capito niente di tutto ciò che si era passato sopra questo argomento da quindici anni a questa parte; che proprio non aveva capito nulla, perchè se c'era una cosa che io riteneva per certa, da giurarci sopra, era questa, che le due linee non si potevano fare, se non si fosse approvata una legge la quale desse la facoltà di farne una seconda.

Ma è stato osservato che il fare degli appalti non vuole ancora dire approvarli; che prima di approvare i contratti ci sono tante formalità da compiere, e che nel frattempo il Parlamento poteva avere occasione di pronunziarsi sulle convenzioni ferroviarie, dove c'era una frase *esplicita*, quella che ho testè letto, la quale decideva la questione.

L'osservazione è giusta, ma fino ad un certo punto.

Prima di tutto come effetto morale, mi immagino che se tale fosse stata l'intelligenza, con cui furono fatti quei contratti, quella tale posizione in cui mi sono ritenuto io il giorno in cui ho veduto fare gli appalti di due linee anzichè di una, si sarebbero trovate le popolazioni quando avessero saputo che ci voleva ancora una legge onde rendere esecutori gli appalti.

Evidentemente poi la buona regola è che i contratti si facciano quando si ha la facoltà di farli, e di approvarli; la riserva di non approvarli, può valere soltanto, o quando è esplicitamente dichiarato nel contratto che a renderli esecutori occorre una legge, come accade nelle convenzioni ferroviarie, o quando si presentano casi estremi, per esempio, la cognizione di grave circostanza anteriormente ignota, il voto contrario del Consiglio di Stato, il rifiuto di registrazione della Corte dei conti e simili.

Ma le sventure di queste linee non sono finite a quanto pare: e dico sventure, perchè una dolorosa fatalità perseguita le strade di cui parlo. Infatti ancora non si riesce a farne nessuna, con gran disgusto delle popolazioni. Le lotte tra questa e quella linea

ritardarono ogni cosa, ed ora la precipitazione altri ritardi cagiona.

Io non so come sia accaduto il fatto, ma ora sento mettere in questione la linea di Vallelunga; a quanto sembra vi sono delle difficoltà così gravi, e sotto il punto di vista della spesa della costruzione, e sotto il punto di vista della conservazione della linea, una volta che fosse costruita, che vedo dai giornali come il ministro si è creduto nella necessità di far riconoscere la cosa.

Mi si aggiunge ancora che il contratto per l'antica linea di Montedoro non si sa se è sciolto o se non è sciolto.

Una voce a sinistra. Fu risoluto.

SELLA. Tanto meglio se fu risoluto; perchè a un certo punto mi era stato detto che non era ancora risoluto quando furono fatti gli appalti.

Attualmente ci troviamo in una strana posizione, se bene la conosco. Sono fatti gli appalti delle due linee; ma a quanto pare sono entrambe sospese.

A quanto si dice devesi prima esaminare se non si debba preferire la linea delle Dae Imere a quella di Vallelunga.

Dall'altra parte il tronco Caldare-Canicattì, dove non ci sono quelle difficoltà tecniche che apparvero per la linea di Montedoro e di Vallelunga, non la s'intraprende, perchè si vuole che l'inizio dei due tronchi sia contemporaneo.

Come devono le popolazioni interessate vedere tutto questo?

E perciò io ho creduto mio dovere di sollevare questa questione. Prima di tutto io confesso che rimango sempre nello stesso avviso in cui siamo rimasti tutti dal 1863. Sono molti anni, signori!

CRISPI. Anche dal 1860.

SELLA. Anche dal 1860. Io non osavo andare al decreto dittatoriale a cui accenna l'onorevole Crispi; mi accontento dell'antichità del 1863. Dal 1863 al gennaio o febbraio 1878 non è stato mai messo in dubbio che c'era la facoltà di fare una linea e non due.

CAVALLETTO. Domando la parola.

SELLA. Fu bene risolvere la quistione nel modo che la si risolvette?

Io mi considero come l'ultimo dei rappresentanti del paese, come quello che meno intende di queste faccende, ma mi trovo in questa condizione di avere per tanti anni ritenuto per certo che la facoltà di fare una linea la c'era, ma non certo quella di farne due. Fu un bene ora il mutare questa condizione di cose nel modo che fu fatto? In tutte le cause vi sono degli avvocati che sostengono il pro e il contro; e ciò vuol dire che tutte le cause si possono sostenere; non lo nego mica. Figuratevi

se non ci deve essere il modo di sostenere anche la tesi che nella legge si parla di una linea, ma ciò vuol dire due. (*Uarità*)

Ne ho vedute delle altre non meno gravi di questa, che a me non pare sostenibile. Quindi io desidero sapere quale sia l'intenzione del Governo sopra la questione in discorso.

Se io guardo su quei banchi e ci veggo, non solo moralmente, come un momento fa, ma anche materialmente, come in questo momento, l'onorevole Zanardelli, io debbo ritenere che egli ha conservato la sua opinione che annunciava alla Camera in quel suo discorso di cui parlava testè, e che quindi egli crede ancora che per far una seconda linea ci vuole una legge. Ed allora le cose come rimangono? Signori, a parte i miei apprezzamenti intorno ai modi tenuti in questa faccenda, una volta che v'è un'interpettazione così conforme alla lettera della legge, ammessa senza contrasti per tanto tempo, e sostenuta con grande autorità dai ministri, io mi preoccupo delle popolazioni; perchè qual'è l'effetto che queste nostre dispute debbono fare? Noi sappiamo tutti che, sopra questo argomento delle strade, la fibra di tutte in genere, ma specialmente di certe popolazioni, è molto suscettibile; e specialmente quando sventuratamente accade quel che è successo in Sicilia nella quale con tutti questi contrasti non s'è ancor riusciti a fare una strada ferata che congiunga Palermo con Catania.

Vi sono, mi sembra, dei progetti di costruzione, ma si tratta di linee lunghe, costose e difficili, per cui non vedo ancora che questo voto possa essere presto soddisfatto.

E mi sia lecito lodare altamente il Governo, se è vero ciò che dicono i giornali, che cioè egli voglia riconoscere se è buona la condizione di questa linea. Perchè, o signori, non solo sotto il punto di vista della spesa, che è pure da considerarsi se può risparmiarsi qualche milione, con cui fare qualcuna delle tante altre cose di cui abbiamo bisogno, ma è anche sotto il punto di vista della conservazione delle linee che dobbiamo guardare la questione. Credo che siamo tutti in grado di poter dire a quali conseguenze abbia portato lo avere qualche volta adottato dei tracciati senza studi sufficienti. Ai miei colleghi di Piemonte basterebbe ricordare il famoso pozzo di San Paolo e le difficoltà e le spese e le perturbazioni di servizio cui per tanti anni ha dato luogo.

Ma dall'altra parte a questa legittima ed inevitabile causa di ritardo, che nasce dalla natura delle cose, e la cui forza è al di sopra della volontà umana, io sarei molto dolente di associare una ulte-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

riore complicazione per le nostre divergenze di apprezzamento intorno alla questione legale.

Per conseguenza io mi domando qui, che cosa sia da fare? Io sono pienamente d'accordo con coloro, i quali dicono che si hanno da costruire le due linee. Io credo che una linea sola ad intiero carico dello Stato, bastasse quando la si fosse potuta tracciare verso il centro; ma quando la linea di Montedoro parve ineseguibile per quelle che furono dette poco meno che insuperabili difficoltà che si sono affacciate, e per cui il tracciato della linea vuol essere trasportato molto più al nord, allora io credo ne venga per conseguenza inevitabile di dover fare anche la seconda linea da Canicattì alle Caldare. In questo non ci è dissenso tra me e quelli a cui ho alluso in questo discorso. Ma mi preoccupa che oggi la situazione resta questa: le due linee si vorrebbero cominciare contemporaneamente. Non è sicuro ancora che si debba decidere per il tronco di Vallelunga, o per quello delle Due Imere, ed a pronunziare un giudizio definitivo può occorrere ancora qualche tempo. Sicchè io non so quando si potranno cominciare i lavori.

Ma, domando io, quella dichiarazione di contemporaneità d'inizio di lavori, che voleva l'onorevole Depretis nello scorso dicembre...

DEPRETIS. Chiedo di parlare.

SELLA... che scopo aveva? Si ha, suppongo, sempre uno scopo elevato e non basso, come sarebbe se una regione invidiasse il beneficio di un'altra, perchè la linea che più interessa questa seconda si finisse alcuni mesi od anni prima. Non è possibile supporre nelle popolazioni un movente di questa natura.

Credo che lo scopo sia stato questo; cioè, che la simultaneità dell'inizio dei lavori dovesse significare che le due linee si facevano entrambe per modo che dai nemici del Governo italiano, astrazione fatta del partito a cui questo Governo è affidato, non si potesse far credere a quelle popolazioni impressionabili che in realtà la linea non cominciata subito, non si volesse farla. Or bene, per evitare quest'inconveniente, mi domando se allo stato in cui siamo, giudicando ciascuno come crede in coscienza, la condotta che fu tenuta, mi domando, dico, se la soluzione da adottarsi non sarebbe la seguente: cominciare subito il tronco Canicattì-Caldare: compiere al più presto gli studi comparativi tra la linea di Vallelunga e quella delle Due Imere, per decidere quale si debba definitivamente adottare per intraprenderla e compirla al più presto possibile. A questo secondo proposito parmi intenda con energia l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Veggo nei giornali che anche l'ex-nostro collega, l'onore-

vole Corte, attualmente prefetto di Palermo, e con lui molti altri, s'occupino di fare sollecitamente questi studi comparativi.

Dunque nulla c'è da mutare all'attuale indirizzo; per ciò che riguarda la linea Palermo-Catania al nord; ma mi domando s'è necessario sospendere l'esecuzione del tronco Canicattì-Caldare fino a che sieno decise le questioni relative a Vallelunga od alle Imere; mi domando se la condizione della contemporaneità è veramente necessaria. Apprezzo questa contemporaneità, quando le leggi rimanessero come sono oggi, imperocchè ritengo sempre che le leggi attuali non autorizzano altro che la linea Palermo-Catania, e non una strada che andasse troppo al sud, come quella di Canicattì alle Caldare. Imperocchè sopra questo punto il Ministero dei lavori pubblici, il Consiglio superiore, ecc. furono tutti d'accordo che la legge, parlando di una linea Palermo-Catania, non intendeva trattare di una linea che scendesse fino in vicinanza di Girgenti. Ma, se si autorizzano per legge le due linee, la contemporaneità di inizio dei lavori non ha più senso.

A me pare pertanto che la miglior soluzione dovrebbe essere questa: continuare sollecitamente gli studi comparativi sulle linee Vallelunga e Due Imere, affined'intraprendere testo la migliore, come se ne ha facoltà per legge: autorizzare per legge, e fin d'ora, l'inizio della linea Canicattì alle Caldare. Io quindi concludo le mie osservazioni colla proposta, che nella legge del bilancio sia incluso un articolo in questi termini:

« Il Governo del Re è autorizzato a comprendere nella rete Sicula, statuita nella legge 28 aprile 1863, anche il tronco Caldare-Canicattì. »

Perchè quanto alla linea verso il nord è fuori di dubbio che già è autorizzata dalle leggi vigenti.

« I fondi necessari saranno prelevati sul capitolo 146 del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici. »

Qualcuno mi dirà che in proposito si provvede col progetto di legge presentato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e relativo alle nuove costruzioni ferroviarie.

Questo progetto non essendo ancora stato distribuito, e non avendo di esso alcuna conoscenza, io non so se la voce corsa, e ripetuta anche nel seno della Commissione del bilancio, sia vera o no. Ma non veggo in ciò una sufficiente obbiezione.

Io credo che noi soddisfaremmo a tutte le condizioni, adottando la mia proposta, perchè da un lato si salverebbe il rispetto dovuto alla legge, rispetto che alcuni, ed io sono fra costoro, non credono esservi stato, nè vi sarebbe, qualora senza una legge si volessero eseguire le due linee contemporanea-

mente; dall'altro lato non si ritarderebbe per nulla la esecuzione dei lavori e per l'una e per l'altra linea appena fossero possibili, e verrebbe meno la necessità della contemporaneità d'inizio di lavori che desiderava l'onorevole Depretis nello scorso dicembre; imperocchè i cittadini di Palermo, come quelli di Girgenti sarebbero certi che per legge sono ammesse le due linee, e che quindi non è più l'opinione di questo o di quell'uomo politico che possa modificare lo stato delle cose.

Io non credo che vi sia, nè a Girgenti, nè a Palermo, alcuno il quale voglia lagnarsi, se essendo minori le difficoltà di una delle linee, possa un tronco essere terminato prima dell'altro.

Mi si osserverà che non è un buon sistema quello di risolvere questioni di questo genere con un articolo della legge del bilancio; ed è vero; anzi io confesso che da qualcheduno mi era stato nello scorso dicembre tenuto discorso del pensiero di risolvere la questione con un articolo di legge nel bilancio, ed io aveva detto: non credo che sia la sede opportuna; mi pare che vi si debbe provvedere o con una legge speciale (e piacesse al cielo che fosse stata presentata subito), o colle convenzioni ferroviarie, ove già si buccinava che fossero incluse le due linee. Ma allo stato attuale delle cose, o signori, ci troviamo davanti a noi questo fatto (molto grave), cioè dell'essersi appaltate le due linee.

Convieni riflettere che le popolazioni guardano i fatti complessivi, e non i dettagli; esse non sono una Corte dei conti che debba esaminare attentamente la legalità dei provvedimenti governativi e la cosa si presenta per esse molto grave, se le obiezioni di legalità pareissero compromettere l'avvenire di questa o quella linea.

Havvi poi dissenso fra noi intorno al doversi fare le due linee? Io non credo che nessuno dei colleghi nostri, anche il più restio alle spese di strade, quando ci guardi un poco, voglia oggi contestare la necessità delle due linee.

La necessità della congiunzione diretta di Palermo a Catania risulta fino dal 1860, come diceva testè l'onorevole Crispi. Quanto all'altro tronco da Camicattì alle Caldare, signori, è un tronco che attraversa una delle parti più importanti della Sicilia, specialmente a cagione dell'importantissima industria delle zolfare.

Laonde, allorquando viene costruita una linea molto al nord, come sarebbe quella di Vallelunga o delle Due Imere, io credo che nessuno vorrà contestare che sia da farsi anche quella di Camicattì-Caldare.

In conclusione noi ci troviamo in una condizione estrema di cose. Abbiamo qui una questione dispu-

tata da parecchi lustri, condotta a questo punto di aver tutti persuasi della necessità di costruire le due linee, pregiudicata in modo che alle popolazioni sembra decisivo, cioè cogli appalti (avesse o non avesse il Governo la facoltà di farli), ed intralciata da una dichiarazione di contemporaneità d'inizio di lavori veramente perturbatrice, dacchè sono sorti dei dubbi gravi intorno alla linea di Vallelunga. Mi pare quindi, o signori, che qui vi sono tali estremi da poter ammettere un provvedimento eccezionale il quale salvi tutte le cose, salvi la legge, salvi le giuste suscettività delle popolazioni, ne salvi i giusti interessi economici, interessi della più grande importanza.

Quindi è che io mi permetto di pregare i miei colleghi e l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler considerare se la soluzione, il modo di venir fuori da questa difficoltà, nella quale ci troviamo, non sia questo: di ammettere quando faremo la legge del bilancio, un articolo come quello di cui mi sono permesso di dar lettura.

PRESIDENTE. Do lettura anzitutto della mozione dell'onorevole Sella:

« Il Governo del Re è autorizzato a comprendere nella rete Sicula, statuita dalla legge 28 aprile 1863, anche il tronco Caldare-Camicattì. I fondi necessari saranno prelevati sul capitolo 146 del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

LA PORTA. Signori, la questione sollevata dall'onorevole Sella è un episodio dei più dolorosi nella storia, purtroppo non felice, che si chiama delle ferrovie calabro-sicule.

Io oggi dichiaro che mi sento sciolto da quella riserva la quale, come relatore del bilancio dei lavori pubblici, mi era imposto quando ferveva una lotta giudiziaria tra il Governo e l'impresa Charles e Picard.

Allora io temeva che, aggravando le censure le quali già pesavano sull'amministrazione dello Stato, non avrei recato giovamento agli interessi degli industriali privati, con danno delle ragioni e degli interessi del Governo.

Oggi però che sul capitolo delle ferrovie calabro-sicule si è sollevata questa questione, è bene che la Camera se ne formi un criterio più preciso, e conosca che cosa si è fatto pel lasso di 15 anni a proposito delle calabro-sicule.

Noi abbiamo dei documenti ufficiali, abbiamo due inchieste, una delle quali sotto forma di colloquio, eseguite dagli ingegneri dello Stato, quando appunto era in vita il litigio tra l'impresa Charles e Picard ed il Governo.

Ora voglia compiacersi la Camera di ascoltare

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

quali sieno i risultati degli studi e delle ispezioni governative sulle ferrovie calabro-sicule, sulla linea calabrese da Taranto a Reggio.

Mettiamo da parte il tracciato sul Jonio in confronto a quello del Tirreno; mettiamo da parte il suo allontanamento dai centri più popolosi: ma occupandoci soltanto di ciò che riguarda la parte tecnica, sapete che cosa risulta da quelle ispezioni? Che esso fu sviluppato lungo l'estremo lembo della marina, attraverso l'instabile suolo formato dai conchi di deiezione dei torrenti, sicchè coll'avvicinarsi delle piene, delle corrosioni e degli interrimenti, sono state scalzate le opere e trasportato il corpo stradale. Nè le costruzioni dei manufatti si trovarono in condizioni meno infelici. Qui l'interesse degli intraprenditori non ebbe alcun freno nella vigilanza del Governo: le luci dei ponti scarse, insufficienti le loro fondazioni. Sicchè la Commissione di collaudo ebbe a constatare che nella piena dell'ottobre 1873, in una sol volta, ben 25 ponti andarono distrutti.

Voci. Oh!

DEL ZIO. Fu un ponticidio.

LA PORTA. Nè la rete siciliana, signori, ebbe miglior sorte. Se dal lato economico il suo tracciato non può dirsi totalmente infelice come quello della rete calabra, dal lato tecnico anche esso fu infelicissimo, specialmente nella linea Catania-Palermo, e nei tratti di diramazione sopra Girgenti. Nè là furono tenute presenti le difficili condizioni dei terreni; là furono tagliati i terreni a mezza costa, e si provocarono frane estesissime che in molti punti resistono ad ogni efficace opera di consolidazione, tanto che in uno dei punti più difficili si è proposto, il che non è ancora eseguito, una deviazione della ferrovia, e la perforazione di un monte con una galleria di tre chilometri.

Non vi parlo delle pendenze che si riscontrano nella rete siciliana, di cui molte volte in quest'Aula si è parlato; voi per lunghi tratti troverete pendenze del 20, 25 e fino del 31 per mille, e perciò occorrono macchine speciali a doppia trazione, il che si risolve in una spesa a carico del bilancio dello Stato, per di cui conto ha luogo l'esercizio sociale.

Signori, io potrei dilungarmi, ma non vorrei che le mie parole non avessero il conforto di qualche testo ufficiale degli ingegneri governativi, parlo della relazione degli ispettori Baggiani, Ponzo e Passerini; e leggerò un solo punto del verbale che si riferisce alla rete calabrese; a pagina 281, esso dice:

« Da questi studi, dal confronto dei bacini che alimentano i torrenti nei diversi tratti e dalle quote di luce per chilometro quadrato di superficie dei bacini stessi assegnate dall'impresa ai diversi tratti di questa ferrovia (non si comprende con quale

criterio ora esuberanti ora scarsissimi) la Commissione ha potuto acquistare la profonda convinzione che se possono in parte avere contribuito al disastro le mal complete difese ai ponti, la scarsa profondità delle fondazioni dei ponti stessi e la depressione in molti punti della piattaforma stradale, dovette però esservi una causa più potente e generale senza della quale mal si comprenderebbe come potesse crollare un sì considerevole numero di opere, e come potesse essere quasi generalmente e quasi totalmente tracimato e distrutto l'argine stradale sopra una considerevolissima lunghezza del tratto Bianco-Rocella sulla quale in molti punti non rimase quasi traccia della preesistente strada; e non ha ritardato molto a riconoscere e fondatamente ritenere che causa principalissima di quel disastro sia da imputarsi alla assoluta e generale insufficienza di luce che trovarono le acque su tutta la lunghezza di quel tratto che ne impedì il libero e pronto deflusso. »

Signori, io potrei aggiungere altre citazioni, e, occorrendo, le aggiungerò. Del resto l'onorevole ministro dei lavori pubblici senza dubbio conosce questi fatti, e la sua parola autorevole potrà valere al bisogno di conferma e sostegno delle mie.

La conseguenza, o signori, di questo fatto che pesa sulla rete calabro-sicula, si tramuta per le popolazioni in un danno al loro commercio ed in un sacrificio per lo Stato sotto forma di spese di riparazioni straordinarie. Ed invero nella relazione ufficiale presentata dal ministro dei lavori pubblici sulle ferrovie, e nella relazione di collaudo della predetta Commissione d'inchiesta noi troviamo che otto milioni furono preventivati per ispesse di riparazione nell'anno 1863, osserviamo poi che nel 1872-73-74 e 1875 vennero erogati 7 milioni, ed altri 10 nel 1876 e 1877, e quindi in totale 17 milioni che si possono dire di ricostruzione.

Queste cose è bene che la Camera le conosca, perchè essa valuti quale e quanto fondamento abbiano quelle popolazioni a querelarsi di una rete ferroviaria che lo Stato ha decretata, e che nella esecuzione rappresenta tanti vizi e tanti inconvenienti e tante perdite per le finanze stesse.

Ma veniamo a quello che io chiamo uno dei dolorosi episodi rilevati dall'onorevole Sella.

Egli ha svolto la storia dei precedenti della questione e naturalmente, non per voler essere meno amico della verità, ma perchè aveva un obbiettivo da sostenere, egli ha dimenticato qualche tratto di questa storia e non ne ha riferito completamente altri. Mi si permetta pertanto di fermarmi su questa parte della storia parlamentare-governativa che si riferisce alla questione di questi due tronchi ferroviari, affinchè la Camera possa avere tutti gli ele-

menti atti a formarsene un adeguato concetto. Mentre ferveva la lotta intorno ai tracciati si eseguivano le costruzioni delle linee ferroviarie in Sicilia. Il Governo fece quasi un tracciato teorico della rete dell'isola, e dico teorico, perchè determinò il tracciato delle linee senza aver prima determinato definitivamente il tracciato del centro di queste linee. Ora ognuno di voi, signori, sa meglio di me che in una rete insulare l'obbiettivo delle ferrovie è quello di mettere il centro in comunicazione con i principali sbocchi marittimi.

La prima cosa dunque alla quale l'Amministrazione doveva provvedere era quella di determinare il tracciato del centro rispetto alla periferia della rete. Ma il tracciato del centro fu fatto teoricamente, le linee incominciarono ad eseguirsi dalla periferia verso il centro e che cosa avvenne? Che quando eransi già cominciate a costruire le linee dagli estremi verso il centro, ed anzi dopo che furono quasi ultimate e poste in esercizio, si intavolò la questione per il tracciato che la ferrovia dovesse avere nei tratti in lacuna.

Il tracciato teorico della parte centrale della rete si voleva svolgere per la valle del Salito, ma gli studi che si intrapresero, la condizione dei terreni, le condizioni economiche, perchè era una valle deserta d'abitanti e funestata dalla malaria, fecero abbandonare quel tracciato il quale si presentava vicino al centro. Allora venne il pensiero di un tracciato per Montedoro e vennero pure i contrasti per una linea molto distante dal centro che fu chiamata Canicatti-Caldare. E quale fu la conseguenza di tutto questo? Il Governo decretò la costruzione della linea di Montedoro, la decretò prima di averla studiata e l'appaltò prima di conoscere ed essere sicuro che la si potesse eseguire.

SPAVENTA. Domando di parlare.

LA PORTA. Quando l'appaltatore cominciò a lavorare su questa linea si manifestarono delle condizioni che, riferite al Governo, motivarono l'ordine della sospensione.

Si parla, o signori, di quasi quattro anni addietro.

Allora si mandò una Commissione per esaminare questa linea.

Si fecero lunghi ed accurati studi; si trovò che la rete era rotta nel suo centro; la linea centrale trovavasi interrotta, la diramazione sopra Girgenti non era compiuta.

I risultati degli studi sulla linea di Montedoro noi li troviamo, o signori, nella relazione della Commissione d'inchiesta mandata in Sicilia dal Senato, dalla Camera e dal Governo, e nei voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ebbene, la Commissione d'inchiesta ebbe a di-

chiarare che da tutte le informazioni più accurate risultava come quella valle di Montedoro si potesse classificare col titolo, che le diede uno dei più distinti ingegneri, col titolo, cioè, di negazione di viabilità.

Ora è difficile, senza la carta innanzi, parlare dell'ubicazione delle linee di una rete ferroviaria; ma io prego la Camera di seguirmi in queste mie considerazioni.

Vi era un punto obbligato nel primitivo tracciato, che si chiamava Campofranco. Campofranco doveva essere il punto, col quale si legava la linea principale, si colmava il tratto in lacuna della linea centrale, e si dipartiva la linea di diramazione sopra Girgenti.

Una volta abbandonata la linea di Montedoro, Campofranco finì di essere il punto di partenza della linea, e restò a formare una nuova linea, che si chiamò Palermo-Girgenti, linea non compresa nella legge del 1870, ma che lo fu in quelle dittatoriali del 1860, non mai sinora dalle leggi posteriori rinvocate.

Andiamo alla legge del 1863, confermata da quella del 1870, per vedere che cosa dispose. La legge dispose una linea da Catania a Palermo ed una diramazione su Licata e su Girgenti; ma la linea principale, una volta abbandonati i tracciati di questa linea di Montedoro, ha un tratto in lacuna da Roccapalumba a Caltanissetta; la diramazione sopra Girgenti ha un tratto in lacuna da Canicatti alle Caldare. Ecco signori come si è sostenuto che la legge stessa del 1870, tenendo conto della esecuzione viziosa che ha avuto, non può essere eseguita allo stato attuale, se non completando la diramazione sopra Girgenti per Caldare a Canicatti, e la linea centrale completandola col tronco per Roccapalumba a Vallelunga.

Questa interpretazione ha una prova convincentissima nel quadro delle distanze.

Immaginate, per un momento, che si volesse fare la sola linea Roccapalumba e Vallelunga, in forza della legge del 1870. Io qui non parlo sul terreno della convenienza di fare due tronchi, cosa ammessa da tutti; parlo ed argomento per dimostrare che i due tronchi stanno nella legge del 1870.

Immaginate dunque che si facesse il solo tronco Roccapalumba-Vallelunga e vedete quali ne sarebbero le conseguenze. La diramazione sopra Girgenti metterebbe Girgenti in comunicazione col centro di Caltanissetta alla distanza di 137 chilometri, mentre per linea rotabile la distanza è di 72 chilometri, e per la ferrovia delle Caldare di 74 chilometri.

E di fronte a questa assurda, impossibile conse-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

guenza, trovereste che Licata, distante da Caltanissetta 73 chilometri per la via rotabile, si troverebbe per ferrovia in contatto con Caltanissetta con 75 chilometri.

Ora è questa o signori la diramazione voluta dalla legge del 1870 sopra Girgenti? Quale è il concetto di quella legge quando parla di una diramazione? Quello di spostare la distanza naturale con le vie rotabili, in modo da triplicare la distanza colla diramazione ferroviaria di fronte alla linea rotabile? È un assurdo; non si può comprendere che il legislatore intendesse ordinare questo, quando stabilì la diramazione sopra Girgenti.

Questo concetto malgrado i precedenti parlamentari, i dubbi, le controversie, le discussioni che erano avvenute, trovò in quest'Aula una dichiarazione solenne nel 16 dicembre 1877.

Io non so se l'onorevole Sella era presente nella tornata del 16 dicembre 1877. In ogni modo vi erano i suoi amici, ed io ho l'obbligo di ripetere tutta la testuale dichiarazione che il presidente del Consiglio, reggente il Ministero dei lavori pubblici, pronunciava in quell'occasione:

« Io desidero di fare una dichiarazione alla Camera, la quale credo potrà anche semplificare questa discussione.

« Questo capitolo racchiude una questione, sulla quale si è già trattenuta la Camera, e riguarda la costruzione della linea di Vallelunga e di quella delle Caldare.

« Io posso dire che il primo provvedimento che riguarda le ferrovie della Sicilia fu emanato da me, quando ero prodittatore a Palermo.

« Il concetto della legge, che poi fu promulgata, e anche quello di altra legge del 1870 è di una ferrovia che deve congiungere Catania a Palermo.

« Questa nel concetto della legge, era evidentemente la linea principale. La legge aggiunge che dovevano esservi le diramazioni su Girgenti e Licata.

« La Camera conosce le vicissitudini di queste linee che dovevano completare la rete siciliana. Ora, allo stato delle cose, io posso annunziare alla Camera che l'altro ieri il progetto per la linea di Vallelunga è partito da Palermo, sarà qui dunque oggi o domani. Questa linea di Vallelunga è evidentemente parte della ferrovia, contemplata dalla legge, da Palermo a Catania.

« È dunque questa linea inclusa nel concetto essenziale della legge. Ma non si può negare che, col tracciato, quale lo troviamo adottato ed eseguito, colle altre linee già costrutte, diventa una necessità anche la linea delle Caldare, la quale poi, quantunque sia una diramazione, è un necessario comple-

mento della rete di Sicilia che si costruisce dallo Stato. Essa viene a soddisfare a bisogni importantissimi, ed ha il pregio di essere una strada che si pagherà da se stessa: come quella che percorre una plaga ricca di prodotti e dove il movimento commerciale sarà grande. Perciò l'intenzione del Governo è questa, che si darà mano immediatamente alla costruzione delle due linee appena l'approvazione dei progetti lo consenta. Per le spese, bene inteso, che sono a carico dello Stato, si provvede col progetto di legge che ho presentato il 22 del mese passato, per le convenzioni e le nuove costruzioni ferroviarie.

« La loro costruzione poi dovrà cominciare contemporaneamente (*Bene!*); e ciò per eliminare qualunque dubbio, qualunque sospetto che il principio dell'una possa ritardare il principio o la fine dell'altra.

« Io spero, con queste dichiarazioni, di avere, se non mi lusingo invano, semplificato la discussione.»

Di questa dichiarazione fu preso solenne atto, e nessuno la contrastò nella Camera; non vi fu un'opposizione, non una rettifica. E ricordo anzi che parecchi deputati delle provincie siciliane, che sul capitolo si erano iscritti per parlare della questione, dopo la dichiarazione dell'onorevole Depretis, allora presidente del Consiglio dei ministri, rinunziarono alla parola. Dimodochè quella dichiarazione ebbe una esplicita e solenne sanzione dalla Camera colla dichiarazione di presa di atto delle parole dell'onorevole Depretis.

Era allora che l'onorevole Sella, o i suoi amici dovevano fare le loro riserve, protestare, domandare la discussione, opporre le loro idee. (*L'onorevole Sella domanda di parlare*) Invece è soltanto ora che è nata la meraviglia, la sorpresa. L'onorevole Sella è cascato dalle nuvole quando ha inteso che il precedente Ministero aveva iniziato quegli atti preparatorii ed amministrativi che si chiamano le aste. Ha detto ch'egli non vede ancora impegni, non vede contratti, non vede alcun atto impegnativo ed irrevocabile da parte del Governo; pure egli crede in questa occasione di sollevare la bandiera della legalità e di censurare il precedente Ministero, e richiamare la dichiarazione dell'onorevole Zanardelli, una volta ministro dei lavori pubblici, per metterla in contraddizione alle parole dell'onorevole Depretis affine di rompere il fascio della sinistra parlamantare. (*Rumori a destra*) In ciò l'onorevole Sella è nel suo diritto: faccia il suo mestiere, come lo facevamo noi altra volta.

Ma v'ha un'altra circostanza che la Camera non conosce, e che può spiegare in qualche modo il discorso fatto dall'onorevole Sella. L'anno scorso

prima che fosse fatta la citata dichiarazione dall'onorevole Depretis, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici nella Sotto-Commissione del bilancio, io, per troncane la quistione, aveva proposto un articolo di legge al bilancio per la costruzione della linea Caldare-Canicatti. Non che io avessi dubbio sull'interpretazione da dare alla legge del 1870 riguardo alla linea Caldare-Canicatti, ma per troncane ogni dubbio e veder costruita questa linea, io feci la proposta che oggi fa l'onorevole Sella.

Ebbene, signori, sapete chi fu tra gli oppositori delle mia proposta? Indovinatelo, ve ne prego. Fu l'onorevole Sella. E sapete con quali ragioni? Con quelle che ci ha dette più tardi, che una legge di bilancio non è la sede opportuna, più naturale, per introdurre una disposizione di legge che riguardi la costruzione di una linea, che ciò si doveva fare con una legge speciale, con una legge generale di costruzione. Dimodochè, potendo io essere combattuto dall'autorità, dalla parola, dall'argomentazione dell'onorevole Sella, io non presentai alla Commissione generale quella proposta.

Quale è dunque oggi l'obbiettivo, lo scopo della proposta che fa l'onorevole Sella, e che egli combattè anni addietro prima delle dichiarazioni dell'onorevole Depretis, prima degli esperimenti d'asta fatti dal Ministero passato? Naturalmente l'onorevole Sella vuol mettere in falsa posizione chi ha l'onore di parlare. Deputato di Girgenti, posso io rifiutare una proposta che tronca la questione, che rompe la sospensiva messa dal presente ministro dei lavori pubblici alla stipulazione dei contratti, alla costruzione della linea Caldare-Canicatti? E d'altra parte, accettandola, l'onorevole Sella tende a dimostrare che il precedente Ministero senza l'autorizzazione della legge approvò gl'incanti, insomma violò la legge.

Ecco la contraddizione, in cui vuol mettere gl'interessi elettorali del deputato La Porta cogl'interessi politici che lo legano al suo partito.

Onorevole Sella, egli è nel suo diritto, come oppositore, ma mi permetta che io, messo in una posizione così difficile, mi dichiaro avanti alla Camera, mi dichiaro anche davanti ai miei elettori.

Io lo devo ringraziare francamente delle dichiarazioni che egli ha fatte sulla necessità dei due tronchi, sull'importanza che egli, distinto ed illustre mineralogista, ha attribuito alla linea delle Caldare, come gliel'attribuì l'illustre ingegnere Parodi quando fu incaricato dal Governo di fare una inchiesta sulle miniere su quel ricco territorio che deve attraversare il tronco ferroviario Caldare-Canicatti.

Egli ha confermato, come diceva l'onorevole De-

pretil, che il tronco delle Caldare pagherà le spese di costruzione. Aggiungo che non solo pagherà le spese di costruzione, ma che all'intera rete darà un tale movimento da far profittare le finanze dello Stato.

Convenendo adunque sulla necessità di costruire questo tronco ferroviario, non saprei adottare la proposta dell'onorevole Sella, se non quando la Camera ed il Ministero avessero dichiarato che in base alla legge del 1870 non si possono eseguire quei tronchi ferroviari. Allora la sua proposta sarebbe una proposta di necessità, ma prima della dichiarazione del Governo, prima delle deliberazioni della Camera, non vorrei che la proposta sua venisse a far danno alla parte politica nella quale mi trovo.

Del resto l'onorevole Sella ci ha dichiarato che non v'è illegalità nel fatto del precedente Ministero. Egli ben comprende che gli esperimenti d'asta non essendo giunti allo stadio di contratto, non impegnano il Governo, mentre è questa una questione di convenienza e d'opportunità. Riconosco che appena le popolazioni ebbero notizia dell'esperimento d'asta, acquistarono la certezza della pronta costruzione del tronco. Ricordo alla Camera che uno degli uomini politici importanti della destra, voglio dire l'onorevole Minghetti, trovandosi, pochi giorni dopo l'apertura dell'aste, invitato ad un banchetto in Palermo, pronunciò queste parole, che trovo riferite nel giornale *Lo Statuto* del 4 marzo 1878:

« Io mi compiaccio che siasi dal Governo deliberato di fare entrambi i congiungimenti ferroviari, quello di Caldare-Canicatti e l'altro diretto da Palermo a Catania. Quando si vide che la linea Montedoro aveva tali difficoltà da rendersi d'impossibile esecuzione, io non esitai dichiarare all'onorevole Zanardelli nel principio del suo Ministero, il concetto del Ministero precedente di fare entrambe le linee, perchè ciò rispondeva veramente allo spirito delle leggi del 1863 e del 1870.

« Io non sono competente a giudicare sulla linea ch'escluso Montedoro possa più sicuramente e rapidamente costruirsi. Auguro che si studi bene il tracciato per non correre rischio di perdere nuovo tempo e nuovo danaro. »

Io credo che l'onorevole Minghetti, ove le parole da lui pronunziate e riportate dal giornale *Lo Statuto* di Palermo, che è l'organo dell'associazione costituzionale di quella città, sono esatte, non vorrà in quest'occasione in cui si è messa in dubbio la legalità del procedimento governativo, nello stipulare i due contratti delle Caldare e Vallerlunga, non vorrà, dico, non confermare quanto egli disse con molto plauso di quella popolazione nel banchetto offertogli a Palermo.

Poichè vedo l'onorevole di Rudinì, senza eccitarlo di entrare in una discussione nella quale le passioni politiche hanno sempre la loro influenza, poichè egli all'epoca dell'esperimento d'asta in quel turno di tempo, si trovava in Sicilia e precisamente in quella contrada che deve percorrere la linea Caldare-Canicattì da cui prende nome il collegio che egli rappresenta, io vorrei che dicesse quale diffidenza, quale lunga aspettativa abbia generato in quelle popolazioni la sospesa costruzione di questa linea, e quale amara delusione costerebbe loro il ritardo di essa.

L'onorevole Sella che conosce il carattere degli solani di quelle parti, ha parlato della loro suscettibilità e con ragione.

Io non ho presentato le petizioni che mi sono pervenute l'altro ieri dai cittadini e dalla Giunta municipale di Girgenti e di altri comuni interessati, perchè reclamavano la pronta esecuzione della linea perchè confidava che il Governo avrebbe al più presto stipulato i contratti per la costruzione di essa. Oggi però che la questione si è sollevata di nuovo, credo mio dovere di tener parola di queste petizioni e di presentarle al banco della Presidenza, perchè la Camera ne possa prendere conoscenza.

Io mi auguro, o signori, che risollevarsi questa questione oggi, la nostra discussione debba conchiudersi con un pratico e definitivo risultato, e non abbia a ripercuotersi nelle provincie siciliane, come un altro amaro disinganno, fra i tanti che hanno subito quelle popolazioni, le quali sono assai scosse nella loro fede verso le promesse del Governo, poichè tante volte si sono vedute vicine alla realizzazione dei loro desiderii, e poi furono costrette a sentire il fischio della vaporiera da un tratto all'altro della linea ferroviaria, e viaggiare colle carrozze postali, e le merci non poter passare da una linea all'altra, dalla orientale alla occidentale. Certamente quando appresero che già gli esperimenti d'asta si facevano, esse ebbero una legittima aspettazione che il compimento dei loro voti, dal Governo decretato, sarebbe stato realizzato. Facciamo in modo che ciò avvenga, altrimenti esse non crederanno più alla parola del Governo, e, direi anche, alla parola della Camera.

PRESIDENTE. Spetta all'onorevole Cavalletto di parlare.

DEPRETIS. Ma io ho domandato di parlare.

PRESIDENTE. Prima c'è l'onorevole Cavalletto, poi lei.

CAVALLETTO. Le sciagurate vicende subite dalle grandi concessioni delle ferrovie liguri e delle ferrovie calabro-sicule ci devono fare andare cauti, ed ammonirci a non metterci così facilmente ancora

nella via delle grandi concessioni, perchè esse, quando pei concessionari sono evidentemente dannose, non riescono mai a buon fine.

Noi abbiamo veduto la concessione delle ferrovie liguri fallire all'aspettazione che se ne era concepita e dopo molti litigi finire colla rescissione del contratto ed il Governo obbligato a sottentrare alla società concessionaria, per compiere la costruzione di quelle ferrovie con grandissimo pubblico sacrificio.

Abbiamo veduto la concessione *Vittorio Emanuele* delle calabro-sicule pure fallire, e quindi esserne derivata al Governo un'eredità assai passiva, assai onerosa. L'onorevole La Porta accusò i tracciati che furono fatti per queste ferrovie all'epoca della società concessionaria *Vittorio Emanuele*; ma egli doveva avvertire che i progetti che servivano di base alla concessione *Vittorio Emanuele* non erano progetti particolareggiati, non erano progetti esecutivi, erano progetti piuttosto approssimativi ed abbastanza larghi: perchè quando un concessionario deve costruire la strada e poi esercitarla per un lungo termine di anni, ha interesse ad eseguire per bene i lavori, e non è quindi necessario che i progetti tecnici sieno tanto particolareggiati, quanto occorre invece per gli appalti parziali delle costruzioni.

Ma la società *Vittorio Emanuele* fallì ben prima di compiere le costruzioni, e quindi fu forza venire ad una seconda concessione, alla concessione Charles, Vitali e Picard. E qui si commise un errore ben grave, perchè sarebbe stato utile compenetrare nella concessione tanto la costruzione quanto l'esercizio delle ferrovie calabro-sicule.

Ma sventuratamente, contrariamente alla proposta ministeriale di allora, fu deliberato di scindere questa concessione e di stralciarvi la parte relativa allo esercizio che si abbandonò.

Si volle fare una concessione *à forfait* per le sole costruzioni, mantenendo a questo riguardo le condizioni tecniche della *Vittorio Emanuele*, e per contesto *forfait* delle costruzioni si mantenne un capitolato che era correlativo alla proposta originaria della concessione complessiva delle costruzioni e dell'esercizio di coteste ferrovie.

Ad ogni passo sorgevano questioni: il capitolato di appalto conteneva articoli equivoci che davano continuamente argomento a contestazioni ed a litigi, che ci portarono poi alla convenzione ultima delle indennità in via di transazione accordate alla società Charles e compagni. Ma lasciamo stare adesso il malaugurato tema della concessione Charles e compagni, e veniamo ai lavori che furono fatti direttamente dal Governo per appalti parziali.

E qui sorge il gravissimo guaio dei progetti non bene maturati e degli appalti che importarono spese ben maggiori delle previste.

Avvertirò a questo riguardo prima di tutto il non retto e imperfettissimo ordinamento del corpo del genio civile.

Su questo argomento io più volte dovetti intrattenere il Parlamento e mostrare la necessità di un radicale riordinamento del corpo del genio civile, nel quale non vi è una vera direzione tecnica superiore che dal centro ispiri e che conduca con opportunità e unità di concetti, secondo le più sane tradizioni teoriche e pratiche tutti i lavori.

Ci sono uffici locali i quali fanno quello che possono, fanno del loro meglio; ma senza un'autorità superiore centrale che dia loro positive e sicure norme e certezza d'indirizzo; vi è bensì un corpo consultivo tecnico centrale, ma questo spesso volte giudica senza conoscere perfettamente la condizione vera e locale dei lavori; e quindi derivano contraddizioni e ordini e prescrizioni qualche volta meno opportuni.

Se non si riordina il corpo del Genio civile, sarà difficile assai che noi evitiamo nuovi guai nei nostri lavori pubblici più importanti, nuovi disordini e spese maggiori sorpassanti di molto le somme previste e stipulate negli appalti.

Questo è un argomento, ripeto, sul quale io più volte richiamai l'attenzione della Camera, sventuratamente finora con nessuno utile risulamento.

Ma sono colpevoli gli ingegneri del Genio civile? No. Quando si ordinano loro progetti di ferrovie, ci è sempre la urgenza, la sollecitudine, ci è sempre la fretta; e questa fretta e questa sollecitudine al Governo sono imposte dalla sollecitazioni delle popolazioni, giustificabili sino a un certo punto e dalle istanze e dalle pressioni continue dei deputati; per cui agli ingegneri non si dà il tempo e la calma per maturi studi e rilievi, e li si incalza a presentare sollecitamente i progetti con telegrammi che ripetono il ritornello: *presentate i progetti al più presto*.

E che progetti si fanno? Si fanno progetti non particolareggiati, non perfettamente studiati, ma progetti approssimativi.

Ma veniamo adesso all'argomento su cui parlò l'onorevole Sella.

I due progetti, quello delle Caldare e quello di Montedoro, erano stati studiati in via approssimativa. Quando sorse e si fece viva fra Girgenti e Palermo la questione sulla preferenza da darsi all'uno piuttosto che all'altro si vollero nuovi studi; ed io ricordò di avere fatto parte di una Commissione che doveva proporre al Consiglio superiore dei la-

vori pubblici il voto per la scelta definitiva fra le due linee che si contendevano la preferenza. I due progetti erano stati ristudiati, a quanto appariva, accuratamente, e pareva che fossero attendibili.

Si preferì la linea di Montedoro perchè la legge stabiliva una sola linea, non due, come ha bene osservato l'onorevole Sella; e perchè la linea di Montedoro soddisfaceva meglio alla lettera e allo spirito della legge; perchè se si fosse preferita la linea delle Caldare, si veniva ad alterare veramente il concetto della legge che prescriveva una ferrovia da Catania a Palermo con diramazione per Girgenti; se si fosse preferita la linea delle Caldare si sarebbe fatta una ferrovia da Catania sino quasi a Girgenti con una diramazione ben lunga e viziosissima diramazione per Palermo. Lo spirito della legge sarebbe stato veramente offeso; e quindi noi, quantunque il progetto della linea di Montedoro fosse più costoso di quello delle Caldare, ed importasse una spesa quasi tripla, abbiamo preferito il progetto di Montedoro, ritenendo per fermo che il progetto, dopo tanti studi fosse attendibile. Invece si appalta il lavoro, e si trovano difficoltà imprevedute, non però, credo, invincibili.

Ma da che dipendono queste difficoltà? E da che dipende questa impreveduta emergenza delle difficoltà? Dipende da un altro vizio delle nostre amministrazioni.

Gli ingegneri delle miniere, che sono specialisti nella scienza geologica, dipendono dal Ministero di agricoltura, industria e commercio; gli ingegneri del Genio civile dipendono dal Ministero dei lavori pubblici. Fra i due Ministeri non vi sono relazioni immediate o facili, ma vi passano quasi le relazioni che si hanno da Governo a Governo, da Stato a Stato, come fra l'Italia e gli Stati Uniti, fra l'Italia e la Russia, ecc. Questa difficoltà di relazioni è comune a tutte le nostre amministrazioni centrali.

Queste amministrazioni non si armonizzano, non si coordinano, non si aiutano reciprocamente. Ma perchè quando si fanno studi di ferrovie in terreni distinti, in terreni franosi, dove il geologo deve prima di ogni altro indagare la natura del terreno ed esplorare i tracciati proposti per le ferrovie, perchè, dico, il ministro di agricoltura e commercio non dà a quello dei lavori pubblici il sussidio e il concorso dei suoi ingegneri delle miniere, egli che ha ingegneri valentissimi nella geologia, fra cui posso citare il chiarissimo ispettore Giordano? Per la sciagurata indipendenza delle nostre amministrazioni centrali.

Invece quando si fece il progetto per il traforo del Moncenisio gli studi di geologia furono allora

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

saviamente premessi e furono mandati colà geologi illustri i quali determinarono la formazione di quell'alpe in modo tale, che quando si fece il traforo della galleria si trovarono le stratificazioni che erano state prevedute dai geologi.

Quindi io devo raccomandare che quando si fanno ferrovie l'ingegnere del Genio civile, che non è uno specialista nella geologia, sia accompagnato nella scelta dei tracciati da un valente geologo, da un ingegnere valente delle miniere.

Il Governo li ha questi uomini valenti, sappia utilizzarli, sappia occuparli opportunamente. (*Bene!*)

Io credo di dire cose che torneranno utili, se saranno osservate, alla pubblica amministrazione.

Del resto nello stato presente delle cose quale è la soluzione da adottarsi?

Certo che Palermo ha diritto di essere finalmente soddisfatta nei suoi desiderii, nei suoi diritti, certo che la linea delle Caldare non si dovrebbe abbandonare, e credo che la soluzione proposta dall'onorevole Sella sia attendibile.

Io non mi permetto di fare altre osservazioni oltre le giustissime fatte dall'onorevole Sella, e raccomando che la proposta dal medesimo fatta, la quale scioglie la questione in modo legale e con soddisfazione delle provincie interessate, sia accolta dalla Camera, e raccomando che, relativamente alla ferrovia che deve congiungere Caltanissetta con Palermo, si studi bene la linea, e non si incorra nel pericolo di incontrare gli ostacoli che abbiamo trovato nella intrapresa della esecuzione della linea di Montedoro.

DEPRETIS. Io piglio la parola per una specie di fatto personale e la prendo nella mia qualità di defunto e per fare qualche osservazione alle critiche di oltre tomba dell'onorevole Sella.

Io debbo premettere una osservazione d'ordine generale.

Le questioni delle ferrovie e in generale delle opere pubbliche in Sicilia non sono come tutte le altre; esse hanno una importanza tutta speciale.

Io non ho bisogno di entrare in molte considerazioni per dimostrare che la questione delle opere pubbliche costituisce una vera questione politica nel senso più rigoroso della parola. Quindi allorché si esamina codesta questione la si dovrebbe esaminare sotto un punto di vista speciale; è una questione d'ordine pubblico anche nel senso contemplato dalla legge, che ha determinato il Ministero Ricasoli nel 1866 a provvedere per decreto reale alla continuazione delle opere pubbliche in Sicilia.

Che questo sia il senso e la portata di questa questione, la Camera lo deve aver visto da alcune considerazioni della seconda Commissione d'inchie-

sta che ha visitata la Sicilia. È una questione grossa, o signori, e che merita tutta l'attenzione della Camera. Sta bene che si studii, ma bisogna studiare e decidersi presto e lavorare anche più presto per riuscire all'intento.

Mi si permetta di ricordare e di leggere queste parole della Commissione d'inchiesta.

Essa considerò la questione sotto i suoi diversi aspetti. Cominciò col fare una breve storia della linea di Montedoro per la quale erasi stabilito il contratto per 6 milioni 854 mila lire. Fatto il contratto si cominciarono i lavori e si trovò che la linea era a un dipresso inesequibile, oltrechè la spesa veniva aumentata notevolmente. L'appalto erasi stipulato per 6 milioni e rotti e si riconobbe che occorrevano almeno altri dieci milioni. Ed era ancora un calcolo preventivo.

E qui sul punto degli studi una parentesi.

L'onorevole Sella ha citato il pozzo di San Paolo. Ebbene, io vorrei domandare all'onorevole Sella se egli lamenta l'ostinazione colla quale il Governo subalpino, malgrado i rumori che sorgevano intorno a lui, malgrado le critiche, malgrado l'insuccesso di molti replicati tentativi, ha continuato l'opera ed ha compiuto la strada attraverso al pozzo di San Paolo. È forse d'avviso l'onorevole Sella che il Governo subalpino dovesse sospendere, abbandonare quel tracciato, perdere anni ed anni per trovare il tracciato migliore?

Io sarei d'un avviso contrario e, sempre per principio, nel caso del quale ora trattiamo, che per le specialissime condizioni dell'isola bisogna compiere al più presto le ferrovie, ed ottenere l'intento anche a costo di spendere di più del dovuto.

Ora, ecco quello che dice la Commissione d'inchiesta trattando la questione sotto l'aspetto politico:

« Sotto l'aspetto politico, dice la Commissione, il tracciato più favorevole è quello che più rapidamente si compie. »

Colla autorità di questo giudizio, sotto l'influenza delle considerazioni di cui ho fatto cenno, se il Ministero precedente ha tentato di affrettare il cominciamento dei lavori, parmi gli sia permesso di sperare una circostanza attenuante.

« È già vivo, continua la Commissione, ed aspro il malcontento destato da questo fatto che, dopo sedici anni, Palermo non si trovi ancora in diretta comunicazione ferroviaria colle città orientali dell'isola. Riesce difficile a molti lo indagare con animo scevro di passione le cause di siffatto ritardo, ed uomini eletti per intelligenza e patriottismo non sempre sanno difendersi contro ingiuste impressioni. »

« Prolungando ancora di troppo l'epoca di questo

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

congiungimento » (la relazione è fatta 3 anni fa) « possono soffrirne alcuni interessi commerciali di Palermo... »

Ed io noterò con un'altra parentesi: non solo alcuni interessi commerciali, ma molte industrie private della città di Palermo si trovano minacciate e sofferenti per questo ritardo.

« Prolungando ancora di troppo l'epoca di questo congiungimento, seguita la Commissione, possono soffrirne alcuni interessi commerciali di Palermo, ma ne soffrirà assai più lo spirito pubblico e l'indirizzo politico di quella illustre città.

« Palermo ha bisogno di rompere l'incanto che la tiene segregata dal Platani, e dalle Madonie; la via del mare non le basta: bisogna che per la via di terra, la più rapida che si possa, si senta abbracciata da interessi, da affetti, da idee col resto della Sicilia, al resto dell'Italia a Roma. »

Mi pare che queste parole spieghino il concetto dominante, a cui deve pure ispirarsi il Governo nell'amministrare l'azienda delle opere pubbliche in Sicilia.

Io vengo, dopo aver cercato un'attenuante, alla questione principale; a vedere, cioè, se il contegno del Governo fu, o non fu, corretto, anche fatta astrazione da queste considerazioni politiche.

Un ministro che parla alla Camera, ed espone le sue opinioni, può sbagliare; ma quando le espone, e vede che nella Camera non trovano contrasto, e poi dopo con tranquilla coscienza le applica, io credo che questo ministro dovrebbe ritenersi giustificato, se non altro nell'ordine amministrativo.

Certo si possono risuscitare le questioni di legalità, di costituzionalità, non solo 4 o 5 mesi dacché si sono presentate come sarebbe il caso attuale, ma anche 20 anni dopo che i fatti si sono compiuti. Ma vediamo che cosa ho detto alla Camera.

Io non leggerò la prima parte delle mie parole, perchè esse furono già lette dall'onorevole deputato La Porta, rileggerò solamente quelle parole che parvero di colore oscuro all'onorevole deputato Sella e sono queste:

« L'intenzione del Governo è questa, che si darà mano immediatamente alla costruzione delle due linee, appena l'approvazione dei progetti lo consenta. Per le spese, bene inteso, che sono a carico dello Stato, si provvede col progetto di legge che ho presentato il 22 del mese passato, per le convenzioni e le nuove costruzioni ferroviarie.

« La loro costruzione poi dovrà cominciare contemporaneamente e ciò per eliminare qualunque dubbio, qualunque sospetto che il principio dell'una possa ritardare il principio o la fine dell'altra. »

Dopo queste mie parole non c'è che una sequela

di oratori, che le accettano, le approvano, ne prendono atto; però qua e là nella discussione quel sospetto di cui ho fatto un debole cenno nelle mie parole, si è sollevato e si è detto: ma spiegatevi, comincerete proprio l'una e l'altra ferrovia? Possiamo essere sicuri?

Ed io allora risposi queste altre parole:

« Vi sono parecchi dei miei onorevoli colleghi in questa Camera che possono far fede dell'opinione mia riguardo alla linea delle Caldare e di Vallerlunga; sul modo col quale questo problema deve essere risoluto non ho mai cambiato. Parecchi miei colleghi che siedono anche a destra della Camera ne possono far fede.

« Io ho sempre sostenuto che le due linee sono necessarie; ma io aggiungo, rispondendo all'onorevole Tumminelli, che ho già dichiarato che la linea di Vallerlunga è una parte della linea, contemplata dalla legge, da Palermo a Catania. Che vuole di più? Non farebbe veramente bisogno della mia risposta: risponde per me la geografia. Volete considerarla come una diramazione questa linea, che è il più breve tragitto tra le due città? Mi pare dunque che altre spiegazioni più esplicite di queste non potrei dare, mentre torno a ripetere; per altre considerazioni, *egualmente desunte dalla legge*, anche la linea delle Caldare è una necessità. »

Dunque io credeva nella mia buona, e forse troppo buona fede, che anche per la linea delle Caldare si potesse trovare un argomento ed un appoggio nella legge. Posso essermi sbagliato. Se fosse stato presente l'onorevole Sella, forse mi avrebbe convertito alla sua opinione; poichè io era ancora a quell'epoca ministro delle finanze, e, quando si tratta di spendere meno, i ministri delle finanze sono sempre esposti al pericolo di cedere a chi consiglia la spesa minore. Ma infine durante la discussione nessuno mi ha risposto, nessuna opposizione mi fu fatta, non ebbi che approvazioni, ed io aveva il diritto di credere che la mia opinione era nella legalità, e che feci bene nello stabilire la costruzione temporanea e possibilmente rapida delle due ferrovie.

Mi si dirà, e mi si dice: vedete in che posizione avete messo adesso le popolazioni! Si dice che la linea di Vallerlunga sia a un dipresso un'altra linea Montedoro. Si crede che ci sieno filtrazioni enormi, che la linea sia inesequibile. C'è lotta ancora nella scelta dei tracciati!

Ma onorevole Sella, questi son fatti recenti. A quell'epoca era unanime l'opinione a favore di Vallerlunga.

L'immensa maggioranza della popolazione di Palermo la reclamava come un beneficio insigne: gli

uomini tecnici, non elevavano dubbio sulla convenienza di adottare questo tracciato. Si ordinarono gli studi, e si affidarono alla direzione di un ingegnere valentissimo e appunto quando io parlavo alla Camera mi si annunciò che il progetto era fatto e che si era spedito al Governo; ed è su quel progetto che si potevano aprire gli appalti più tardi.

Io credo dunque di avere argomenti sufficienti per dire che il Ministero ha creduto di essere nella legalità.

Ma l'onorevole Sella dirà ancora: insomma la discussione della Camera è stata una conversazione. Le ragioni non le avete spiegate!

Io potrei limitarmi a rispondere, che se avessi trovato un contraddittore non avrei mancato di spiegarvi. Ma pure dirò brevemente il concetto mio.

Le leggi che riguardano le ferrovie siciliane nel loro generale significato, vollero una linea vertebrale che, attraversando la Sicilia nelle sue regioni centrali arrivasse a Catania, e di là a Messina e Siracusa, e vollero che da questa linea vertebrale si staccassero due diramazioni, una per Licata, l'altra per Girgenti.

Qual'è il criterio che doveva fissare il tracciato della linea vertebrale? Evidentemente quello di una congiunzione la più rapida, per quanto tecnicamente fosse possibile fra i punti estremi e centrali, e la più vantaggiosa agli interessi economici dell'isola.

Quali sono i criteri con cui dovevano essere tracciate le diramazioni su Girgenti e su Licata? Qui pure il criterio economico deve armonizzare col criterio tecnico, e devono quindi queste diramazioni servire al trasporto dei prodotti della regione centrale ai porti di Girgenti e di Licata.

Ora credete voi che colla linea principale eseguita e quella che si potrebbe compiere col tronco di Valledlunga e ritenendo come diramazione la ferrovia eseguita fino a Girgenti questi concetti, che mi paiono pure la più semplice, la più retta e la più chiara espressione della legge e del suo spirito, si avrebbe la diramazione di Girgenti come l'ha voluta la legge? Per contro se la linea vertebrale arrivasse fin presso a Girgenti e da Caldare, cioè a pochi chilometri da Girgenti, si fosse diretta per Canicattì a Caltanissetta, credete che la linea vertebrale avrebbe corrisposto alla legge? No certamente, come certamente non potrebbe corrispondere alla legge una diramazione per Girgenti che si staccasse dalla linea vertebrale dalle vicinanze di Palermo. Si cercò una soluzione con una linea intermedia, quella di Montedoro, condannata tecnicamente e che economicamente non soddisfaceva a nessuno. E da ciò la necessità di correggere il tracciato e di uniformarsi

allo spirito della legge accettando le due linee di Valledlunga e delle Caldare.

Del resto quando fu che le opposizioni di Palermo sursero, e si fecero più vive? Quando gradatamente allontanandosi dalla capitale dell'isola e dal Salito passando a Montedoro e da Montedoro a Caldare, presentavasi un tracciato, vagheggiato per compiere al più presto una linea vertebrale, ma che andava fin vicino a Girgenti, per risalire a Caltanissetta, e discendere a Catania. Allora fu un *tolle* generale contro simile soluzione, che certo non corrispondeva all'idea di una linea vertebrale. Ed in tutti i progetti ideati dappoi che si fece? Si cercò di avvicinarsi ad una linea che meglio soddisfacesse al senso delle leggi.

Condannata la linea di Montedoro si pensò alle Due Imere, e in fine si accettò il tracciato di Valledlunga.

Se non che si dovette considerare se la linea che da Roccapalumba, cioè dall'innesto del nuovo tronco di Valledlunga, va fino a Girgenti sia veramente una linea di diramazione nel concetto della legge?

No, o signori, non lo è; almeno tale è la mia convinzione, perchè non potrebbe servire agli scopi economici che informano la legge.

Questo è il ragionamento che, ripeto, avrei fatto allora, che feci nella Commissione del bilancio, e che oggi, per isfogo di coscienza, ripeto senza esitazione alla Camera.

Ma, fra le parole di colore oscuro notate dall'onorevole Sella, vi sono anche queste: « Per le spese che sono a carico dello Stato si provvede col progetto di legge che ho presentato il 22 del mese passato per le convenzioni e nuove costruzioni ferroviarie. » Dunque, dice l'onorevole Sella, bisognava fare la legge.

Ma, onorevole Sella, quando io parlavo non era ancora approvato il bilancio di prima previsione del 1878, in cui sono stanziati i 35 milioni per le ferrovie Calabro-Sicule; sapeva che una piccola parte di questi 35 milioni era destinata alla costruzione delle linee di Valledlunga o di Caldare. Sa quanti ce n'erano? L'ho annunciato alla Camera: 3 milioni e non più. Per modo che, qualunque sia il partito a cui la Camera vuole attenersi, siccome per la costruzione delle due linee, come risulta dal progetto delle convenzioni e delle costruzioni ferroviarie, che ho presentato, occorrono 35 milioni, evidentemente occorre una legge per sopperire alla spesa dell'una o dell'altra linea.

E non credo che si possa fare diversamente; e che la libertà del Parlamento, dal momento che deve votare una legge per lo stanziamento di una

somma di tale importanza, si possa credere pregiudicata.

Infatti nel disegno di legge pel compimento delle linee Calabro-Sicule erano aggiunti pel 1878 altri 4 milioni, e pel resto la somma era ripartita negli esercizi venturi. Mi pare quindi che non potesse nemmeno sorgere nel caso concreto una questione di legalità. E quando pure si voglia fare, vi sono ragioni e considerazioni decisive che nel suo grande amore della rigorosa legalità l'onorevole Sella ha dimenticato. L'onorevole Sella ha detto che gli appalti furono fatti il 20 febbraio. Ora egli non deve dimenticare i fatti che sono avvenuti dal 16 dicembre, giorno in cui ho parlato alla Camera, al 26 marzo, giorno in cui si è aperto regolarmente il Parlamento colla nuova amministrazione.

Fra queste due epoche abbiamo visto scorrere molti dolorosi giorni; e senza la sventura che ci afflisse e ha impedito al Parlamento di riunirsi, l'onorevole Sella deve pure ammettere che se al Governo fosse nato anche un piccolo dubbio sulla rigorosa legalità degli appalti, egli avrebbe trovato un facile rimedio chiedendo un provvedimento alla Camera nei primi giorni della sua riconvocazione.

Spero che la Camera non vorrà essere dell'avviso dell'onorevole Sella. Tenendo conto dell'importanza politica, che hanno i lavori che si fanno in Sicilia, e tenendo conto delle circostanze che ho esposte, essa non vorrà biasimare il Ministero d'aver affrettato cogli appalti, che però non hanno vincolato l'erario, l'esecuzione di opere che sono reclamate dalla giustizia e dalla politica.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ha risuonato tante volte in quest'Aula la disputa relativa al completamento della rete sicula, ch'io farei opera interamente vana se ricominciassi a fare la storia delle varie fasi relative alla costruzione delle diverse linee, storia del resto ripetuta oggi dagli onorevoli Sella e La Porta.

Io, andando diritto all'argomento, dirò che qualunque fosse l'espressione di decreti e di leggi anteriori, il testo sul quale doveva esplicarsi l'azione del potere esecutivo era la legge del 1870 che sola è in vigore per questa materia.

La legge del 1870 all'articolo 7 si esprime chiaramente così:

« Una linea da Catania a Palermo con diramazione a Girgenti ed a Licata. »

L'onorevole La Porta intorno a questa questione ci ha fatto una dimostrazione geometrica, alla quale io per dire la verità non saprei in verun modo associarmi. Imperocchè per me finchè le leggi della geometria non cambiano il loro antico significato, una linea da un punto ad un altro con diramazione a

due punti diversi non può voler dire in nessun modo l'introduzione di un tronco di congiungimento dei rami delle due diramazioni. (*Bene!*)

Basta tracciare sopra un foglio di carta la figura che ne verrebbe fuori, per convincersi che ciò sarebbe la negazione assoluta di quello che la legge ha inteso di esprimere con la parola diramazione.

Per la esecuzione di questa legge, il potere esecutivo che aveva la facoltà discrezionale di scegliere l'andamento delle linee, lavorò dai due capi opposti, da Palermo e da Catania, andando verso il centro dell'isola a Caltanissetta. Al centro dell'isola s'incontravano le maggiori difficoltà e quindi si capisce facilmente come il punto intermedio fosse quello che domandava maggior tempo, sia per gli studi tecnici, sia per l'intrapresa dei lavori. Fatto sta che l'esecuzione fu condotta di guisa che attualmente si trova compiuto sulla linea principale o direttrice il tratto che conduce sino a Xirbi, adesso a Caltanissetta; poi la diramazione verso Licata quasi per intero; dall'altro capo, venendo da Palermo verso Caltanissetta, si è compiuta la diramazione di Girgenti.

Considerate le cose come sono attualmente, queste non sarebbero più diramazioni, perocchè non sono che due linee le quali vanno, una da Palermo per Caltanissetta a Girgenti, e l'altra da Catania a Licata.

Ma non bisogna considerare le cose come si trovano adesso per dare una interpretazione alla legge; bisogna immaginare la legge eseguita come sta scritta. Se la linea di Montedoro, da Campofranco a Serradifalco, sulla quale si è tanto discusso, e che era già stata messa in attuazione, si fosse compiuta, la legge avrebbe trovato la sua piena e geometrica applicazione; imperocchè la linea di Montedoro era la continuazione forse la più naturale, rispetto alle accidentalità del terreno, certamente era la continuazione dei due tronchi, che sono così rimasti interrotti, della linea principale da Catania a Palermo.

Le difficoltà tecniche e le difficoltà di spesa che s'incontrarono dopo poco tempo per la costruzione della linea di Montedoro, condussero a soprassedere ai lavori, a soprassedere a tal punto che si è dovuto finire per risolvere il contratto coll'impresa. Questa risoluzione di contratto era una necessità inevitabile, imperocchè non si può pretendere che una impresa rimanga, tre, quattro o cinque anzi a discrezione della stazione appaltante senza averne dei danni. Ma qui nasceva veramente il gruppo della questione: dopo che il potere esecutivo aveva esaurito, direi, quella facoltà discrezionale che gli dava la legge di scegliere una linea, poteva egli, in

certo qual modo, divertirsi a spendere qualche milione sopra un andamento, poi pentirsene a mezza strada, e riprendere la costruzione di un altro tronco?

Io non solleverò qui una quistione di diritto costituzionale, ma non credo nemmeno fuori di dubbio uno scrupolo costituzionale.

Se si trattasse di sostituire al tronco di Montedoro un altro tronco che costasse presso a poco la medesima somma, io credo che si potrebbe, per le considerazioni dell'onorevole Depretis, tirar diritto e diritto molto francamente.

Infatti finchè si trattava di sostituire alla Montedoro, che costava un 7 od 8 milioni, la linea Caldare-Canicatti, che ne costava altrettanti, io credo che non vi sarebbe stato impedimento alcuno, e nessuno avrebbe potuto sollevare questioni di legalità di procedimento.

Ma la questione ha mutato ben gravemente d'aspetto quando, invece della Caldare-Canicatti, si è cominciato parallelamente a discutere e a domandare la esecuzione di due linee; l'una da Caltanissetta a Roccapalumba, che è la vera, verissima continuazione della linea principale, l'altra la Caldare-Canicatti.

La Caldare-Canicatti ho già detto che non poteva in nessun modo trovare il suo posto, quando la linea diretta da Catania a Palermo avesse trovata la sua continuazione nel tronco da Serradifalco a Campo-franco, ossia nel tronco di Montedoro. Ma quando si voglia sostituire a questo tronco una linea per Vallelunga, peggio poi se si volesse sostituire per le Due Imere, che molto più se ne discostano, egli è evidente, per me evidentissimo, che si mancherebbe al fine (non dico allo spirito, ma al fine di quella legge) non costruendo eziandio la Caldare-Canicatti.

Imperocchè, mentre la Caldare-Canicatti non poteva soddisfare in alcun modo agli interessi della provincia di Palermo, perchè per andare a Palermo da Catania bisognava quasi ridiscendere fino al mare, evidentemente le diramazioni di cui parlava originariamente la legge verrebbero a perdere quasi del loro significato, adottando una linea, sia pure la più naturale, quella di Vallelunga.

Infatti per andare a Girgenti da Catania bisognerebbe ridiscendere fino a Roccapalumba, quasi nelle vicinanze di Palermo.

Io dunque, dal lato della interpretazione della legge, credo che le cose debbano riguardarsi sotto questo punto di vista. Il Governo, per la espressione genuina della legge non poteva e non può eseguire che una sola linea, e secondo me non può che eseguire una linea, nei limiti, o pressochè nei limiti

della spesa, che era considerata dalle precedenti leggi di finanza.

Però, allo stato in cui sono le cose, se veramente non può eseguirsi il tronco di Montedoro per difficoltà tecniche insuperabili, io non veggo altra linea, apparentemente almeno, migliore di quella della Vallelunga per soddisfare alla parola della legge.

Ma in questo caso, per le ragioni che ho dette, diventa una specie di conseguenza inevitabile la costruzione anche del tronco Caldare-Canicatti. Ed informandomi a questo concetto, d'accordo cogli onorevoli miei colleghi, ho inserito nel progetto di legge per nuove costruzioni ambedue le linee.

Tutto ciò può bastare, io credo, per giustificare l'espressione dell'onorevole mio collega Zanardelli, alla quale mi associi di gran cuore, vale a dire che noi saremo più siciliani dei siciliani, in questo senso, che ci adatteremo facilmente a due linee, anzichè ad una sola, come noi crediamo doversi intendere secondo la legge del 1870. Dico questo perchè siano manifesti gl'intendimenti del Governo rispetto alla necessità, che io credo non abbia contestata nemmeno l'onorevole Sella, di eseguire due linee.

Ma qui finisce, dirò, la parte delle mie dichiarazioni, che può essere accettata da tutti i lati della Camera.

Ora bisogna che incominci una brevissima storia amministrativa, la quale spieghi il perchè non si lavora ancora nè sulla linea delle Caldare, nè su quella della Vallelunga.

Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole Depretis nella seduta del 16 dicembre dell'anno scorso, il mio predecessore ebbe l'intuizione d'interpretare la legge in un modo diverso da quello che era stato fin allora interpretato: dico diverso da quello che era stato fin allora interpretato, imperocchè dalle stesse dichiarazioni dell'onorevole Depretis, fatte in quella seduta, a me non passò mai per la mente che dovesse dedursene che la Camera avesse approvato una costruzione che a vece di 6 milioni ne costava 45 o 46. Io ho sempre inteso che dopo quelle dichiarazioni il Ministero avrebbe in tutti i modi affrettato la presentazione di un progetto di legge, che a quest'ora sarebbe già stato sanzionato dal Parlamento per la costruzione delle due linee.

Ma io, prescindendo anche da queste considerazioni, bisogna che dia un po' di spiegazione su quello che è avvenuto dopo l'ultima interpretazione data alla legge.

L'onorevole Zanardelli, quando era ministro dei lavori pubblici, ordinò degli studi completi sulla possibilità di costruzione della linea di Vallelunga. Questi studi non sono nemmeno adesso compiuti; però vennero progetti abbastanza esaminabili, mi

spiegherò così, che furono sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il Consiglio superiore esaminò i quattro progetti della linea di Vallelunga, imperocchè era stata divisa per comodità di indagini tecniche in quattro tronchi, esaminò i quattro progetti e ne approvò due senza veruna eccezione per la parte facile della linea che da Roccapalumba veniva verso Caltanissetta. Ma in questa linea, o signori, si incontrano delle difficoltà di una gravissima importanza.

È inutile farsi illusione; la linea di Montedoro si è abbandonata, fu detto, per difficoltà tecniche, ma la ragione primissima per la quale si abbandonò si è che invece di otto milioni, come si calcolava, ne avrebbe costato diciotto.

Ora, rimpetto a quello che va necessariamente ad accadere, la linea di Montedoro sarebbe divenuta una linea economica.

Adunque il Consiglio superiore esaminando il progetto dove si accumulano le gravissime difficoltà, specialmente per una galleria così detta del Castellaccio, lunga 4000 metri circa e cogli accessi forse non meno difficili della galleria medesima, di 6000 metri, emise questo voto: « Che occorran altri studi col concorso di un distinto geologo per assegnare un altro andamento alla galleria del Castellaccio con una variante di tracciato nel terzo tronco che eviti tutta la parte franosa del monte ed anche il passaggio della linea nel vallone della Stretta, senza aumentare la pendenza massima del 25 per mille fuori della galleria o tutto al più del 26 con raggio non minore di 600 metri; che non possa perciò emettersi una definitiva deliberazione neanche sul progetto del quarto tronco, che può subire modificazioni per la variante suddetta. »

Ora francamente (forse non ho compreso bene), non so come l'onorevole Depretis abbia potuto affermare che tutti i corpi tecnici erano d'accordo.

DEPRETIS. Non ho detto questo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Qualche cosa di simile mi parve di avere inteso.

Ma ad ogni modo il Consiglio superiore dei lavori pubblici non ha affatto approvato in linea tecnica il progetto di Vallelunga, ha approvato un progetto di due tronchi facili e dirò di pianura, ma il vero tronco su cui si annoda tutta la questione tecnica è rimasto in sospenso.

In questa condizione di cose, l'onorevole mio predecessore ha proceduto all'appalto dei due tronchi di linea approvati e contemporaneamente ha proceduto all'appalto di due altri tronchi della linea Caldare-Canicatti, ritenendo risolta, per la dichiarazione dell'onorevole Depretis che non aveva trovato opposizioni, la questione di legalità non solo,

ma altresì la questione tecnica della linea di Vallelunga.

I quattro appalti importavano: per i due della linea di Vallelunga 8,813,000 lire; e per la linea delle Caldare 5,469,000 lire.

Queste sono le cifre dopo il ribasso d'asta; senza il ribasso il costo sarebbe stato di circa 18 milioni. Gli appalti erano in corso quando io ho avuto l'onore di succedere all'onorevole Perez, e la scadenza di tutti e quattro è avvenuta sotto la mia amministrazione.

Io, in presenza del voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per quanto gravi siano le considerazioni fatte dall'onorevole Depretis, dedotte da un ordine diverso dell'ordine tecnico, ho creduto mio strettissimo dovere di fare esaminare lo stato delle cose, e ciò senza punto preoccuparmi dei clamori dai quali io mi sono trovato costantemente assediato; clamori che non vengono da una parte sola, imperocchè al Ministero dei lavori pubblici è una tempesta quotidiana di dispacci telegrafici, di chi vuole le Due Imeri e di chi la Vallelunga.

Ora, tutto ciò può provare il grandissimo e giustissimo desiderio della popolazione di vedere in fine risolta questa questione, ma non è un argomento sufficiente perchè il ministro dei lavori pubblici ad occhi ciechi si metta in una galleria, dentro la quale rimarrebbe inevitabilmente sepolto. (*Benissimo! — Movimenti*)

Dirò di più: che certe esigenze abbiano qualche cosa di soverchio, e dico esigenze rispetto al dubitare, che so io, delle buone intenzioni del ministro, della sua buona fede quasi, che abbiano, dico, qualche cosa di soverchio mi pare che resti evidentemente provato da un semplicissimo argomento.

L'argomento è questo: la linea di Vallelunga, come dissi, è divisa in 4 tronchi, i 2 tronchi appaltati, secondo i patti del capitolato, si debbono costruire in una ventina di mesi.

Sapete voi quanti anni si richiedono per costruire il resto della linea?

Otto o nove anni.

Ora domando io, di fronte ad uno stato di cose di questa natura, che furia può avere un ministro dei lavori pubblici di avventurare una costruzione, mentre non ha ancora la coscienza che possa poi essere proseguita?

Io non dubito che la linea della Vallelunga sia pienamente eseguibile, perchè questa è la mia convinzione dedotta da quei pochi studi generali, dirò così, che ho potuto fare intorno ad essa.

Ma io non posso, nè voglio, mettere la mia opinione personale di contro a quella di un corpo costituito dalla legge per consigliare tecnicamente il

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

ministro, quando questo corpo gli dice che, prima di approvare, esso ha bisogno di ulteriori lumi.

Ora perchè non avrei io dovuto dare corso alla clausola, che è la clausola infine suggerita dalla più elementare prudenza (e in ciò mi associo alle parole dette dall'onorevole Cavalletto) di inviare, cioè, un distinto geologo sul luogo? Ed io ho fatto anche di più: ho inviato colà un distinto costruttore, affatto estraneo al corpo del Genio civile, e che non ebbe mai ad ingerirsi di questa questione.

Io dunque ho inviato sopra luogo nel più breve termine che è stato possibile, visti gli studi preparatorii che si erano dovuti fare, l'illustre ispettore Giordano, accompagnato dall'ispettore delle ferrovie meridionali, a servizio della società, ingegnere Lanino.

CAVALLETTO. Eccellente!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Finora non è stato possibile che io ricevessi il dettagliato rapporto della visita, ma ho ricevuto un cenno della visita medesima, dal quale risulta che la linea di Vallelunga è una strada eseguibile, che però non è consigliabile la costruzione della galleria del Castellaccio, che è preferibile la costruzione di un'altra galleria, così detta di Marianopoli, oltre ad un'altra variante.

Mentre dunque questa Commissione non esclude *a priori* la possibilità dell'esecuzione di questa linea, trova però che è da cambiarsi in gran parte l'andamento. Ma trova ancora di peggio, o signori, secondo me; trova che questa linea di Vallelunga, il costo della quale si cominciò ad annunciarlo nella cifra di una ventina di milioni, poi di 27 e poi di 30, molto probabilmente ne costerà 35 o 38.

Ora la questione si va raggruppando così. La legge del 1870 dava facoltà al Governo di scegliere l'andamento che credeva migliore per la linea da Catania a Palermo. Il Governo l'aveva scelta, mettendo in appalto il tronco di Montedoro; ma questo tronco non fu potuto eseguire, e la finanza dello Stato ha perduto verso i due milioni, abbandonando i lavori, e compensando l'impresa a termini di legge.

Nel bilancio dell'anno presente si trovavano iscritti 3 milioni, con questa dizione che non è nell'articolo del bilancio stesso, ma nella nota che vi è richiamata.

« Secondo le ultime proposte delle Direzioni tecniche governative, il costo dei lavori da eseguirsi nel 1878, esclusi quelli della linea trasversale, ascenderebbe a 17 milioni 200 mila e tanti; a cui aggiungendo quei lavori della linea trasversale che sarà scelta, 3 milioni, ecc. »

Di fronte a tutto ciò che è stato detto intorno alla

chiara (almeno per me), chiarissima significazione della legge; di fronte a questa illustrazione del bilancio, pur presentato sotto l'amministrazione dell'onorevole Depretis; di fronte ad una spesa da impegnarsi di 40 milioni invece che di 6 o di 8; e non avendone che 3, per una linea e non per due; io domando se il ministro dei lavori pubblici, così stando le cose, possa avere il coraggio di impegnare lo Stato in una spesa tanto sproporzionata o piuttosto non sia meglio che presenti addirittura un progetto di legge per esserne facoltizzato? (Bene! Bravo! *a destra*)

Questo progetto di legge fu da noi già presentato; vale a dire fu presentato un progetto di legge di nuove costruzioni, nel quale ripetendo quello che aveva fatto l'onorevole Depretis sono inserite le due linee.

Se la Camera crede di voler anticipare anche la discussione di quell'articolo che riguarda le linee, fra le quali si trovano comprese quelle di Vallelunga e delle Caldare, per parte mia non ho certamente difficoltà veruna; ma finchè la Camera non abbia sentenziato su quello che il potere esecutivo debba fare, io dichiaro che non mi sento in facoltà di approvare i contratti dipendenti dagli appalti messi in corso. (Bravo! *a destra*) Dico approvare i contratti, imperocchè se si trattasse solamente dei due relativi alle Caldare-Canicatti, io non avrei nessunissima difficoltà. Ma qui si ricade precisamente in quell'ordine di considerazioni a cui faceva ricorso l'onorevole Depretis, vale a dire le considerazioni d'ordine politico.

Io non ho mai capito, o, per meglio dire, per rendermene conto ho sempre dovuto ricorrere a quell'ordine di considerazioni, non ho mai capito la necessità di eseguire contemporaneamente le due linee. Che bisogno ci sarebbe, tecnicamente parlando, di contemporaneità d'incominciamento di lavori per eseguire una linea che è di prontissima esecuzione, mentre si deve attendere il compimento di studi indispensabili ad un'altra linea, per la costruzione della quale si domandano nove anni? Io credo che sarebbe assai semplice, se non si volesse aver riguardo all'ordine di considerazioni accennate dall'onorevole Depretis, di fare precisamente quello che diceva l'onorevole Sella, vale a dire, cominciare addirittura la costruzione dalla linea Caldare-Canicatti... (No! no! *a sinistra* — Rumori) Non dico di farlo. Ho già dichiarato che non faccio nè l'una nè l'altra cosa. (*Si ride*) Dico che quando si dovesse prescindere dall'ordine delle considerazioni dell'onorevole Depretis, io non vedrei proprio nessuna ragione di dover soprassedere a cominciarne una fino a che si possa cominciare l'altra. Ma, ripeto, poichè

queste considerazioni hanno un grandissimo valore, io non potendo completamente soddisfare i desiderii di tutti, mi adatto a non soddisfarne alcuno pel momento, aspettando che la Camera pronunci il suo verdetto. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di far silenzio.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Adunque, riassumendomi in pochissime parole, io ripeto che il Governo, per tutte le considerazioni fatte, non s'intende facoltizzato a poter dar corso ai contratti per le due linee contemporaneamente, specialissimamente per la considerazione che la spesa, alla quale si deve andare incontro, eccede di gran lunga quella per la quale finora intervennero i voti del Parlamento.

Il Governo dichiara per mia bocca che egli è favorevole alla esecuzione di tutte e due le linee, sempre fino ai limiti del possibile.

MORANA. Per lo meno non ci derida.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Onorevole Morana, io non derido nessuno, espongo molto francamente le mie opinioni (*Bravo! Bene! a destra e al centro*), e queste nulla vogliono dire di disistima verso i siciliani e verso la Sicilia, imperocchè per me tutte le parti d'Italia sono eguali, egualissime nell'amore del mio cuore, come quella del mio nido natio. (*Bravissimo! Benissimo! a destra e al centro*)

Io perciò ho accennato che nel progetto di legge presentato alla Camera per nuove costruzioni sono comprese ambedue le linee, una per Vallelunga, e l'altra da Caldare a Canicatti a spese esclusivamente dello Stato.

Se pertanto si crede, come può esserne il caso, alla necessità di affrettare una risoluzione su quest'argomento, per non tenere più oltre in ritardo i lavori, io penso che non ci sia nulla di meglio che di distaccare dal progetto di legge delle nuove costruzioni, non foss'altro che l'articolo il quale riguarda queste linee, e di votarlo anche precedentemente agli altri.

Una voce a destra. È la proposta Sella.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Qui prima di chiudere darò ancora una spiegazione alla Camera, sulla quale credo di avere sorvolato troppo, ed è sulla linea delle Due Imere, alla quale qualcuno ha accennato.

La linea delle Due Imere, secondo le informazioni che io ne ho, è una linea che, probabilmente, riuscirebbe di eguale, se non di superiore costo a quella di Vallelunga. Certo è, secondo le mie vedute, che si allontanerebbe di troppo da quella linea più diretta tra Catania e Palermo, alla quale alludeva veramente la lettera della legge.

Con queste vedute io non mi sono punto preoc-

cupato di mettere in istudio parallelo la linea delle Due Imere con quella di Vallelunga. L'incarico dato da me all'ispettore Giordano ed all'ispettore Lanino era limitato allo studio delle difficoltà geologiche e tecniche che si sarebbero incontrate lungo la linea di Vallelunga.

Dissi che pressioni ne ebbi moltissime dalla parte dell'isola interessata alla linea delle Due Imere; ma, dopo tutto, io non disposi che i due ispettori si recassero sopra quei luoghi, imperocchè prima importava di stabilire, se c'era ragione, per rimettere in istudio una cosa che infine era stata ritenuta possibile. Adunque la linea delle Due Imere non è oggi in confronto con alcun'altra, e non può per nulla avere influito nel ritardare le deliberazioni del Ministero.

Egli affretta coi suoi voti quanto lo possano fare i più interessati all'una od all'altra linea, il giorno in cui si possa efficacemente metter mano ai lavori, e si augura che non si debbano più rinnovare su quest'argomento le dispute che da troppi anni si suscitano e che forse forse non sono l'ultima causa per la quale non si venne ad una conclusione.

MORANA. Signori, io domando il vostro compatimento. Io non credeva di dovermi oggi impegnare nella questione di cui si va discutendo e proprio nel momento che essa sembra divenir ardua.

Allorchè la Camera ha voluto ritornare sulla deliberazione già presa di non sollevare questioni sulle ferrovie a proposito di questo bilancio, ed ha concesso all'onorevole Sella di parlare sopra una questione siffatta, immaginai subito che essa farebbesi ardentissima, ma ad un tratto dovetti mutar pensiero.

L'onorevole Sella che già in Commissione di bilancio s'era vivamente opposto che fosse chiamato il ministro nel seno della Commissione del bilancio, per ottenere da lui, se mai fosse stato possibile, l'aggiunta dell'articolo da lui oggi proposto nella legge del bilancio...

SELLA. È in errore l'onorevole Morana; a ciò non mi sono mai opposto.

PRESIDENTE. Non interrompa, risponderà a suo tempo.

MORANA. Sono lieto di essere in errore, peraltro rammento all'onorevole Sella che io feci la proposta di chiamare l'onorevole ministro nel seno della Commissione, e l'onorevole Sella, rammentando come nell'anno scorso egli s'era opposto che quella disposizione da noi desiderata s'includesse nella legge del bilancio, mi fece convinto che valeva meglio desistere dalla mia proposta, poichè è venuta contro di essa gente rispettabilissima e...

SELLA. Non ho mai detto verbo per oppormi a

che fosse chiamato il ministro in seno alla Commissione del bilancio.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Sella: l'onorevole Morana ricorda un fatto dell'anno scorso. (*No! no!*)

Io ho udito parlare dell'anno scorso; non so a che cosa abbia voluto alludere.

MORANA. Io credeva che egli fosse ritornato alle sue idee.

Questa ■ fatti è una discussione che ha avuto luogo due giorni or sono; del resto poichè l'onorevole Sella dice che non pensò mai a questo, io me ne felicito con lui.

SELLA. Io non ho mai parlato di...

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Sella di non interrompere.

SELLA. Ha ragione.

MORANA. Del resto se non fu l'onorevole Sella, fu certamente qualcuno della minoranza della Giunta. (*Viva ilarità a destra*)

Non ridano, o signori!

Io non mi lascio facilmente imporre dalle risa; io parlo col calore di una coscienza convinta: so quello che dico; so che l'onorevole Sella, seppure non rispose alla proposta che fu fatta d'inserire un articolo aggiuntivo alla legge del bilancio, l'anno scorso vi si oppose talmente, da indurmi ragionevolmente a credere che anche in quest'anno sarebbe rimasto nella medesima opposizione. Ma poichè si è levato qui a dimostrarci di essersi pentito della teorica già sostenuta, non ho null'altro d'aggiungere su questo argomento.

MAZZARELLA. Dopo un anno si è cambiato. (*Ilarità*)

PRESIDENTE. Non interrompa.

MORANA. Sebbene io mi fossi proposto, dopo aver già domandata la parola, di rinunziarvi e di ringraziare l'onorevole Sella di quell'insperato aiuto che ci aveva voluto accordare, sento il dovere, ora che pur troppo la discussione è stata portata dal ministro dei lavori pubblici sopra un terreno sul quale io non posso lasciarla, di rispondere qualche cosa in nome di quegli alti interessi che rappresento; dappoichè se è vero che ogni deputato rappresenta l'interesse di tutta Italia, non è men vero che egli rappresenti specialmente anche quelli del proprio collegio, della provincia cui appartiene.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha voluto lanciare un dardo contro il suo predecessore. (*Voci di contraddizione*)

Non si facciano gl'interpreti del ministro: se lor signori (*Rivolto a destra*) hanno il diritto d'interpretare, mi permettano che mi valga anche io di questo diritto.

Diceva dunque che l'onorevole ministro lanciò un dardo contro il suo predecessore allorchè disse che questi ebbe l'intuizione d'interpretare; ma egli poi a sua volta ebbe l'intuizione d'interpretare le quattro leggi esistenti, credendole tutte abrogate, tutte annullate dalla legge del 1870.

Onorevole ministro, io sento il debito d'amicizia e di lealtà di difendere un uomo assente, un uomo che se ha potuto opinare in un senso piuttosto che in un altro, non ha potuto certamente avere e non ha avuto che delle rette intenzioni. E tanto più sento questo dovere in quanto che ella ha voluto basare tutta la questione delle ferrovie siciliane sulla legge del 1870, che per me non è il solo titolo sul quale si fondi il diritto della Sicilia alla costruzione di nuove ferrovie.

Ella ha rammentato, onorevole ministro, come in forza di quella sola legge, e precisamente dell'articolo 7, il Governo abbia obbligo di costruire semplicemente la linea Palermo-Catania con diramazione Girgenti-Licata. Or bene, onorevole ministro se fosse vera questa sua interpretazione, mi risponda di grazia, donde desumerebbe ella il diritto che Caltanissetta vanta ad una ferrovia?

L'onorevole deputato di Caltanissetta non ha bisogno delle mie difese per provarle come il diritto di Caltanissetta sorga da una legge ben diversa da quella del 1870. Io quindi non aggiungo altro; non voglio mieterne nel campo altrui, se il deputato di Caltanissetta vorrà egli stesso dire... (*Interruzioni vicino all'oratore*)

Mi si avverte che il mio onorevole amico non è presente; e in tal caso i vincoli di amicizia e di fratellanza che ci stringono obbligano me a supplirlo in questo momento.

Se pertanto il diritto di Caltanissetta sorga da altra legge, come dimostrerò fra poco, non è men vero non esser codesto il solo diritto che emani da quella legge.

V'ha il diritto della linea Palermo-Trapani, onorevole ministro, riconosciuto dal Governo, e il quale se fosse vero che la sola legge imperante in fatto di ferrovie siciliane fosse quella del 1870, non sarebbe stato riconosciuto dal Governo allorchè si venne ad una convenzione con il consorzio delle due provincie di Palermo e di Trapani.

Dunque, onorevole ministro, da ben altre leggi che non siano quella da lei citata emerge il diritto dei Siciliani alle ferrovie.

Dirò di più, onorevole ministro, che da quella legge sorge unicamente l'obbligo al Governo e alla impresa della *Vittorio Emanuele*, nei loro rispettivi rapporti, di costruire le ferrovie e di pagarne le spese, non mai certo il diritto per le popolazioni

perchè fossero soddisfatte, perchè la rete fosse costruita. Il diritto, signori, dei Siciliani alle ferrovie deriva da quattro leggi.

La prima, del 1860, del dittatore Garibaldi nella quale si diceva all'articolo 1:

« Sarà costruita la ferrovia da Palermo a Messina, passando per Caltanissetta e Catania. »

Ecco l'origine del diritto di Caltanissetta: Caltanissetta ha diritto ad avere il passaggio della ferrovia dalla legge del 1860.

Che se non fosse così, mal si apporrebbe Caltanissetta cercando un diritto nella legge del 1870. Ed io sfiderei l'onorevole ministro di trovarlo in quella del 1863, o in quella del 1870.

Poichè, tra le altre cose, io ho assunto il dovere di giustificare, se non fosse altro, la buona fede del precedente ministro che procedè all'appalto, e di giustificarla, perchè sono convinto che anch'egli erasi basato sulle quattro leggi le quali, a creder mio, esprimono cosa diversa da quella che si è voluto far significar loro, io vi prego, signori, di volermi seguire con benevolenza in questa dimostrazione.

Nel 1860, oltre alla legge 25 giugno, della quale fu parlato, si riscontra un altro decreto-legge del 25 settembre. È la legge-concessione, una legge simile (notatelo) a quella sulla quale si fonda l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e che fu dalla Camera approvata nel 1870. In questa legge noi troviamo scritto: si concedono le linee di Sicilia da Messina a Catania e Siracusa, e da Catania a Castrogiovanni e Palermo, colle trasversali di Palermo, Girgenti e Trapani, ecc. Notate, signori, che questa legge ha usato la parola *trasversali*.

Da ciò io voglio trarre quelle conseguenze che a me paiono legittime e che intesi trarre una volta in un'amichevole conversazione dall'onorevole ex-ministro di cui io ho debolmente assunto oggi la difesa.

Ho inteso osservare che con la promulgazione della legge del 1863, le precedenti venissero annullate: a me questo non pare per le ragioni che ho esposte, e che tanto maggiormente ritengo valide, dacchè i ministri di altro tempo, dei quali non saprei citare i nomi in questo momento, non avendo fatto precedentemente le opportune indagini, convennero col consorzio di Trapani e di Palermo, concedendo ad esso, sotto forma di concorso, quel tanto che il Governo si sarebbe impegnato di spendere per la costruzione della strada Trapani-Palermo.

La legge del 1863 conteneva all'articolo 3 queste parole:

« Accorda la costruzione di una linea da Messina

a Siracusa per Catania, ed una da Catania a Palermo con diramazione sopra Girgenti e Licata. »

Notate, o signori, che questa volta la legge non usa più la parola *trasversale*, ma invece usa la parola *diramazione* che per me è cosa ben diversa; e statuisce una nuova linea; quella di Licata.

Mettendo a confronto queste tre leggi, ne deduco che le linee le quali devonsi costruire in Sicilia per le leggi del 1860 sono le linee Palermo-Caltanissetta-Catania, oltre alle altre non entrano nella mia tesi, con la trasversale da Palermo a Girgenti.

Ora qual modificazione ha portato la legge del 1863 a questa disposizione?

La legge del 1863 ha modificato tutto il complesso del tracciato? No davvero. Essa non ha modificato se non quella parte di cui si discorre con la nuova legge. Quella che andava costruendosi da Palermo a Girgenti per Roccapalumba continuò a progredire, e si principiarono solamente i lavori della diramazione Caltanissetta-Licata-Caltanissetta-Girgenti, nel tronco comune.

Da tutto ciò deduco che per lo meno non può intaccarsi la buona fede di chi ha creduto di scorger nelle parole della legge l'esistenza di quattro linee anzichè di tre. Può darsi che egli abbia interpretato meno esattamente la legge, ma non può certamente accusarsi di averlo fatto scientemente. E qui finirei avendo detto quanto basta per la difesa dell'operato dell'onorevole ex-ministro Perez; ma le cose descritte con sì foschi colori dal presente ministro dei lavori pubblici, a proposito della linea di Vallelunga, m'impongono l'obbligo di rispondere una qualche parola, anche su questo argomento. A me sembrava che, e per l'unanime consenso del passato Ministero, di cui faceva parte l'onorevole Zanardelli, per la propensione dell'onorevole Zanardelli stesso e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale sull'esordire della sua carriera, allorchè sorsero dei dubbi sulla paterna sua affezione per le provincie siciliane, fece dichiarare che egli era più siciliano di qualsiasi siciliano, e per la tenerezza oggi mostrata verso la Sicilia dall'onorevole Sella, mi sembrava, dico, che non si dovesse mettere in forse non solo la costruzione di queste due linee, ma neppure il dovere di costruire fra esse di preferenza quella che gli interessi di Palermo suffraga.

Eppure, mentre quest'accordo procedeva con la più bella armonia, della quale ognuno di noi rallegravasi, ecco ad un tratto il ministro fare delle dichiarazioni che dovevano impressionare la Camera, allontanarla dalla proposta generosa fatta dall'onorevole Sella, persuaderla esser inutile tale proposta, convincerla che di questa linea di Valle-

lunga tanto desiderata dall'onorevole ministro, invocata da tutti, non si potesse parlarne se non fra qualche diecina d'anni. Infatti egli così tenero per la via di Valledlunga, egli il quale confessa che, dovendosi costruire una ferrovia, bisogna assolutamente tracciare quella che appunto suffraga gli interessi economici della città di Palermo, incute un improvviso spavento alla Camera col dire: ma abbiamo delle difficoltà insormontabili, abbiamo una galleria di sei chilometri, ci annegheremo, o resteremo sepolti, per usare la sua stessa frase, dentro questa galleria. Ho detto: ci annegheremo; mi perdoni la Camera di questo *lapsus linguae*, ma vi fui trascinato da un'associazione d'idee.

L'onorevole ministro parlò del pericolo di rimanere egli sepolto nella galleria di Castellaccio, ed io che ho inteso parlare di 500,000,000 di metri cubi d'acqua, nella quale cifra fortunatamente fu poi avvertito l'errore di uno zero soverchio, associando questo ricordo con quello della sepoltura, che io non auguro al ministro e al Ministero in quelle frane e in quelle terre arenose, ho confuso il suo sotterramento con l'annegamento di cui altro ha altrove parlato.

Ritorno quindi sul mio argomento, chiedendo venia della digressione.

Dunque l'onorevole ministro vi ha parlato di una galleria di 6000 metri, di pendenze al 26 per cento, come se queste non fossero normali in Sicilia, dove se ne hanno del 30 e persino del 32 per cento. Vi ha parlato finalmente della spesa; della cosa cioè di cui la Camera maggiormente poteva impressionarsi, di cui tutti, compreso io, lo confesso, ci spaventiamo, e si spaventa in ispecial modo l'onorevole Sella, tanto che non mi recherebbe meraviglia ch'egli potesse, dopo la dichiarazione ora dal ministro fatta, ritornare sopra i suoi passi per timore che veramente lo Stato non si trovi impegnato in una spesa di 40 milioni.

Ora, onorevole ministro, quando si ha della tenerezza per qualcuno, si ha, è vero, malgrado questa tenerezza e questo affetto, il dovere di non illudersi, ma non si ha il diritto di precorrere i fatti; non si ha il diritto di impressionare un'assemblea, che vive, come tutte le assemblee, di impressioni, con delle frasi cacciate abilmente in mezzo alla discussione, e che tendono a pregiudicare la questione. E tanto meno si ha il diritto di far ciò, quando non si è ancora sicuri di quanto si assevera. L'onorevole ministro ha mandato sul luogo due illustri scienziati, innanzi all'autorità dei quali io pel primo, che sono il più meschino fra voi, sentivo il dovere di inchinarmi, poichè non saprei davvero che cosa rispondere al pronunciato di quei chiarissimi uomini quando fosse

contrario alla via che reputo più opportuna. Però, fino a tanto che essi non abbiano detta l'ultima parola, fino a che essi non abbiano dichiarato se è possibile o no traversare la galleria del Castellaccio senza rimanervi sotterrati, o annegati; fino a che essi non abbiano fatta la dimostrazione del costo di quelle linee, è lecito, lo domando ancora una volta, impressionare un'assemblea, col gittare in mezzo ad essa, pascolo alla sua curiosità, al suo sentimento di economia, la impossibilità tecnica e la spesa enorme?

Signori, se questo è un tratto di abilità dell'onorevole ministro, per volere e disvolere ad un tempo; per mostrarsi generoso ed affezionato alla Sicilia e al tempo stesso dolente di non poterla contentare; io non posso però ammettere che sia cosa, che oggi dovesse e potesse farsi.

Naturalmente l'onorevole ministro, che è superiore a tutte le piccolezze della politica militante, ed a tutte le influenze deleterie che questa politica può fomentare in mezzo alle popolazioni, non doveva, egli uomo della scienza, darsi pensiero se domani la Sicilia, incoraggiata a sperare dalle parole dell'onorevole Minghetti, dalla generosa iniziativa presa, oggi, dall'onorevole Sella, mostrasse il suo disgusto per tutto quello che succede. Mentre io desidero che in quel paese la calma non venga meno, dico però che non è conveniente che un ministro non tenga alcun conto delle condizioni politiche di una provincia. Ed egli, e, se non egli, l'intero Gabinetto, doveva accorgersi che, nel calore della improvvisazione, voglio crederlo, era passato oltre i confini che aveva voluto segnare a se stesso.

Io voglio perciò credere che quando egli, o gli altri suoi colleghi, si sono accorti di questo straripamento, hanno dovuto fermarsi. E noi abbiamo visto le esitazioni, le titubanze sul banco del Ministero, ed il ministro ritornare con parole più modeste sulla via percorsa, per dirci che in sostanza il Ministero prometteva di fare tutte e due le vie, quando la Camera gli desse i famosi 40 milioni che dice necessari, e di non opporsi a che gli fossero dati.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Li ha compresi nel progetto delle nuove costruzioni.

MORANA. Abbia pazienza. Io non nego che li abbia compresi. La questione che fo io è tutt'altra, onorevole presidente del Consiglio. Io dico che quando si mostrano delle buone intenzioni e si pigliano delle risoluzioni col fermo e costante proposito di mantenerle (anche tenendo conto della possibilità di poterle mantenere, cosa a cui è bene pensare poichè, ripeto, non è possibile che il Ministero sia eterno e, non essendo possibile che sia eterno, esso deve

fare in modo di lasciarle compiute oggi senza abbandonarle all'incerto domani), quando, dico, si vantano queste buone intenzioni non si viene poi a spaventare la Camera con una domanda la quale naturalmente scuoterebbe chiunque. Si dica almeno che ancora gli studi non sono compiuti.

In tutto il discorso del ministro, abilissimamente condotto, io non ho, allo stringer dei conti, veduto che questo: noi abbiamo due vie da fare: per quale ragione volete voi aspettare 9 anni (egli già sa che ci vogliono 9 anni) per vedere la fine di questa via? Non val meglio spendere 6 milioni (dico 6 milioni) ed andare a passare per le Caldare?

L'onorevole ministro dice: « Bisogna far prima gli studi comparativi tra la linea di Vallelunga e quella delle Due Imere. » E l'onorevole Spaventa, quando io parlai per la prima volta su questa linea, se non vado errato, disse che sarebbe costata dei milioni a decine, che richiedeva un altro traforo come quello del Cenisio...

SPAVENTA. Non ho detto mai questo.

PRESIDENTE. Non interrompano.

MORANA. Mi sembra che in una discussione, che ebbe luogo qui, l'onorevole Spaventa esponesse che veramente gli studi non erano fatti, ma che dalle notizie raccolte aveva appreso che quella strada sarebbe costata enormemente.

SPAVENTA. 32 milioni.

MORANA. Parlò di una galleria molto lunga; del resto, se l'onorevole Spaventa dice che non l'ha detto, io mi rassegno, poichè cito a memoria, senza avere nulla riscontrato.

Torno all'argomento e dico: il ministro, colla sua proposta, ha voluto contrapporre l'una all'altra queste due idee; abbiamo bisogno di 40 milioni per fare la strada di Vallelunga; ne bastano per contro 6 od 8 per fare quella delle Caldare. Fra qualche anno si termineranno gli studi comparativi fra la linea di Vallelunga e quella delle due Imere, ed allora si vedrà se convenga fare l'una o l'altra.

Io forse sbaglierò, ma sa, onorevole ministro, cosa vedo io in tutto questo? Da una parte, il desiderio, lodevolissimo forse, di non fare spendere molto danaro allo Stato: cosa giustissima, quando lo Stato non ha dei doveri da compiere. Ma dall'altro lato ci vedo il desiderio di congiungere la rete per la via più corta e meno dispendiosa, affinché non si parli più di questa benedetta questione di Vallelunga, della linea centrale, della linea delle Due Imere, che da tanto tempo inquietano la Camera.

Ora, io dico schietto che non posso seguire il ministro ed il Gabinetto su questa via. In Sicilia si crede che, quando le due strade non si comincino

ad un tempo stesso, e se ne cominci invece una sola, si dimostra con ciò l'intenzione di seppellire l'altra.

Ma il ministro dice: non comincerò nè l'una nè l'altra, e così saranno tutti soddisfatti. No, onorevole ministro, non saremo neanche soddisfatti così, perchè dopo sedici anni dacchè fu deliberata la concessione della rete ferroviaria in Sicilia, noi abbiamo il diritto di vedere compiuta quella rete, e messe le provincie del settentrione dell'isola in comunicazione con quelle del mezzogiorno, e le provincie dell'oriente in contatto con quelle dell'occidente.

Per conseguenza, io credo che la risoluzione che il ministro ha l'obbligo di promuovere dalla Camera debba essere piuttosto nel senso di quella proposta dall'onorevole Sella, cioè a dire, di pregare la Camera a voler consentire che si stacchi dal progetto generale delle nuove costruzioni ferroviarie l'articolo che si riferisce alle due strade della Sicilia, e si metta subito in votazione. Così sarà dissipata ogni dubbiezza, sarà spiegato, o meglio sarà tolto tutto quello che alcuni hanno potuto credere che ci fosse di anormale (e che anormale non è stato, a mio avviso) nella concessione della strada; e la Sicilia potrà vedere compiuti una volta i suoi voti.

Finalmente, giova che io faccia presente all'onorevole ministro dei lavori pubblici che non è vero che egli non abbia il diritto di preferire una linea più costosa, e che per avere i fondi occorrenti abbia bisogno di chiederli alla Camera; poichè io gli ho provato che egli, riguardo alle ferrovie della Sicilia, può appoggiarsi a quattro disposizioni differenti. Se egli avrà la bontà di guardare alla legge del 1863, troverà che in quella si dà facoltà al Governo di emettere tanta rendita quanta occorra pel compimento della rete calabro-sicula.

Io quindi riassumo il mio dire pregando il Ministero a voler procurare che la discussione presente non produca in Sicilia una triste impressione, ed a spiegare le sue parole in modo da mettere bene in chiaro che il pensiero primordiale del Ministero è quello espresso dalle ultime parole del ministro dei lavori pubblici, e non già quello che potrebbe ragionevolmente indursi dalle parole anteriormente pronunziate dal ministro nel calore dell'improvvisazione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sorgo per rispondere brevissimamente all'onorevole Morana, imperocchè vi sono alcuni punti che, a costo anche di uscire dal merito della questione, richiedono da me una qualche spiegazione.

Nella mia mente non è mai passato il pensiero di fare offensiva allusione a chicchessia, e molto meno al mio onorevole predecessore. Non ho l'abitudine di avvolgermi nel mistero quando ho l'intenzione

d'esprimere un'opinione. L'esprimerò male, ma non ho il difetto di nasconderla sotto alcun velame. Se dovessi dire una parola sulla persona, non sarebbe che di stima.

Non so poi che cosa possa avere inteso della mia dichiarazione l'onorevole Morana quando ha tratto in campo i diritti di Caltanissetta.

MORANA. Dalla legge del 1870 sorgono questi diritti.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io per verità non ricordo aver detto parola, che si riferisca ai diritti di Caltanissetta.

Una linea che va da Catania a Caltanissetta è già costruita, e l'andamento è tale che da Caltanissetta passa per necessità di cose.

Per conseguenza io non mi sono reso conto di quel che abbia voluto attribuirmi l'onorevole Morana parlando dei diritti di Caltanissetta.

Quello che ancora ho inteso meno (me lo perdoni l'onorevole Morana) dalle sue parole, si è il ringraziamento che egli ha fatto all'onorevole Sella, attribuendogli una proposta che ho fatto io. L'onorevole Morana infatti ha detto che io non voglio far costruire che una sola linea e che l'onorevole Sella propone di staccare l'articolo dalla legge delle nuove costruzioni per votarlo subito.

È precisamente l'inverso; e me ne appello alla Camera. Io ho detto che se si fosse a caso vergine, se non si dovesse tener conto delle giuste considerazioni fatte dall'onorevole Depretis d'ordine estraneo al tecnico, io non vedrei perchè non si potesse cominciare una sola delle linee, come appunto proponeva l'onorevole Sella nella sua mozione.

Ma appunto per tenere conto di queste considerazioni, per essere in grado di soddisfare il desiderio siculo, che (lo creda l'onorevole Morana) è anche il mio, io ho proposto che la Camera adotti il temperamento di staccare l'articolo, che riguarda le due linee, dal mio progetto di legge sulle nuove costruzioni per poterlo votare separatamente.

MORANA. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ora la parola spetta all'onorevole Sella.

SELLA. Io veramente, dopo l'onesto e splendido discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici... (Oh! oh! a sinistra)

Ho detto forse qualche cosa di sconveniente? (Rumori)

PRESIDENTE. Continui, onorevole Sella.

Una voce sommessa. Timeo Danaos...

CAIROLI, presidente del Consiglio. Vada avanti che ha ragione, dicano quel che vogliono.

SELLA. *Timeo Danaos?*

PRESIDENTE. Continui; nessuno l'ha raccolto.

SELLA. Sarebbe bene che fosse lecito di dire liberamente quel che si pensa di un discorso, e di poterlo qualificare come splendido ed onesto; io credo che non si possa impedire che un deputato esprima altamente l'impressione che riceve da un discorso, qualunque sia la parte della Camera da cui viene, ed anche dai banchi che ci stanno davanti. (Benissimo! a destra)

Dirò adunque: dopo lo splendido, onesto e coraggioso discorso dell'onorevole Baccarini, io potrei tacermi, imperocchè mi sembra che l'assunto che io mi proponeva di svolgere sia stato da lui spiegato con tanta forza, con tanta evidenza, con l'adduzione di tanti fatti che io non conoscevo, nè sospettava neppure, che davvero ben poco potrei aggiungere. Ma tuttavia mi permetto di fare prima i miei elogi sinceri al Governo per gli studi a fondo che egli fa intorno a queste linee.

Signori, volendo far presto, in cose di questo genere, non ci è sistema peggiore che quello di precipitare. È stato citato il Cenisio in questa discussione. Mi sia lecito di ricordare che nel traforo del Cenisio si incontrava un banco di quarzite, roccia durissima, durezza tale che, mentre negli altri strati il traforo procedeva con una velocità quotidiana di 3 metri ed anche più, nella quarzite, con consumo di ferri e dispendio molto maggiore, si facevano da 50 a 60 centimetri: tale era la differenza di condizioni in cui si trovava il traforo, secondo che si trattava di una roccia o d'un'altra: la rapidità variava da uno a cinque. Vedete per conseguenza che codeste quistioni possono avere per effetto di rendere un lavoro fattibile o no.

Ora bene, o signori, se non si facevano determinazioni accurate sopra la disposizione degli strati, prima di cominciare questa grande galleria, si poteva entrare nello strato quarzite in tali condizioni, che invece di doverne attraversare da tre a quattrocento metri, se ne dovesse perforare anche due o più chilometri. Il tempo, la spesa, le difficoltà sarebbero cresciute per modo, che potevano finire per avere ragione gli stranieri i quali non credevano che l'Italia sarebbe riuscita a compiere quest'opera grandiosa.

Quindi, o signori, lasciamo che le menti volgari che non si rendono conto chiaro di simili quistioni si infiammino, si agitano, non ragionino in sostanza. Ma voi, ma noi tutti quanti siamo qui, o signori, lasciamo dire, e facciamo le cose con calma e con giudizio.

Io approvo grandemente che l'onorevole ministro proceda con prudenza, facendo tutte le indagini che sono necessarie perchè così egli raggiungerà la meta

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

colla più grande speditezza e coi minori sacrifici per parte della nazione.

Mi fermo un momento sulla questione della legalità. (*Rumori*)

Un momento abbiate pazienza.

L'onorevole Depretis trova che sono invaso da un amore sfrenato di legalità da qualche tempo. (*Si ride*)

DEPRETIS. Non ho detto questo.

SELLA. Io ho capito *amore sfrenato di legalità*. Ma se ho male inteso passo oltre. I miei amici ed io siamo stati due anni quasi senza parlare... (*Rumori*) Ma ora senza che noi andiamo a cercare il pelo nell'uovo, ma per lo spontaneo svelgimento dei lavori parlamentari, ci vediamo venire innanzi, cogli stessi documenti presentati dal Governo, quistioni gravissime in cui ci sembra che siano state commesse flagranti illegalità. Ma che volete che facciamo? Cosa rimaniamo a fare i miei amici ed io sopra questi banchi se non poniamo in rilievo simili fatti, alla cui dilucidazione sono del resto interessati soprattutto coloro che li hanno compiuti? Non è egli vero che noi porgiamo loro occasione di addurre le ragioni che li hanno indotti a fare questi passi?

Non crede l'onorevole Depretis che, malgrado le gravissime circostanze che sono venute in luce nella seduta d'oggi relativamente alle ferrovie sicule, e che io ignorava intieramente, non crede egli che sia molto meglio per lui e per i colleghi suoi che abbia potuto addurre le ragioni che lo hanno indotto a fare quello che fece, anzichè stare nel mistero, alle dicerie dei giornali, ai susurri dei malevoli?

Per conseguenza io confido che non solo non ci avrete a male della nostra condotta ma anzi mi ringrazierete. (*Viva ilarità*) Io credo che ci ringrazierete se, ogni qual volta troviamo qualche illegalità sia stata commessa, noi ci alziamo, e ve ne domandiamo ragione; perchè così vi porgiamo occasione di spiegarvi qui, e di persuadere il paese che avete avuto delle ragioni che reputavate serie e sufficienti per fare quello che avete fatto.

Ma, signori, siamo noi in tempi di libertà e di legalità, oppure no?

Quindi io non credo che ci sia sconvenienza nel fare quello che si fa, quando si presentano simili questioni, domandando la ragione di ciò che fu fatto.

Infatti a tutte le cose... alle poche cose che io ho dette, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha aggiunto degli altri argomenti che valgono molto più di quello che dissi io. Ma come? Questi appalti sono stati fatti senza che il Consiglio superiore dei lavori pubblici avesse esaminato i progetti!

DEPRETIS. Non ha, o lo ha esaminato il progetto.

SELLA. Io confesso che son caduto dalle nuvole.

Ma come! Anche questo è accaduto? Ah! è una cosa grave, o signori.

MORANA. Non avete capito bene. Li aveva esaminati i progetti.

PRESIDENTE. Non interrompano.

LA PORTA. Parli! parli! Lascialo parlare!

SELLA. Si erano forse esaminati i progetti di alcune parti, ma non si era riconosciuta la possibilità di tutta la linea. Si sarebbero costruiti i primi tratti senza essere sicuri di non doverli abbandonare per la troppa difficoltà di fare il resto. Ah! signori, la è cosa molto grave.

Come? È già accaduto sulla linea di Montedoro: si fa un contratto, ed a quanto mi si dice, per rescinderlo si devono dare due milioni d'indennità (*Mormorio a sinistra*) senza vantaggio di nulla per il paese, mentre abbiamo tanto bisogno di danaro per tante cose, e per la linea di Vallelunga si sarebbe entrati a compromettere un tronco per 30 o 40 milioni senza essere ben sicuri che si poteva andare utilmente sino in fondo? Oh! signori, questa è una circostanza molto più grave di tutte quelle che io ho addotte.

Nella discussione avvenuta oggi non fu negato, o signori, che la interpretazione sempre data alle leggi sulle ferrovie sicule era che esse autorizzano uno e non due tronchi, e le dichiarazioni solenni dell'onorevole Zanardelli nel 1877, come le convenzioni ferroviarie, mettevano la questione fuori di dubbio.

Cosa si adduce, in sostanza, come argomento a difesa?

Le dichiarazioni dell'onorevole Depretis fatte alla Camera nello scorso dicembre.

Non nego il valore di questo argomento, ma vogliamo sul serio ammettere per principio che le leggi si modificano così con una conversazione parlamentare tra un ministro e deputati che si interessano a determinati lavori?

Ma altre volte, in fatto di spese straordinarie la regola era questa, che si dovesse venire innanzi al Parlamento con un nuovo disegno di legge non solo per una spesa nuova, ma anche per una spesa già autorizzata per legge, se per coprire l'opera impresa occorreva una somma maggiore di quella autorizzata dalla legge che ordinava l'opera stessa.

Infatti per le calabro-sicule la legge del 1870 stanziava 90 milioni. Questa somma non bastando si presentò una seconda legge che ne aggiunse 46, e mi pare che ce ne sia stata una terza. Ora qui mi pare che dica egregiamente l'onorevole Baccarini che se invece dei sei milioni preveduti per Montedoro occorrono per la linea di Vallelunga trenta

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

o quaranta milioni è mestieri una nuova legge che autorizzi aumenti di spesa.

Ma si osserva: la destra non ha detto nulla, questo disgraziato Sella non ha parlato (*Ilarità*) allorché il Depretis faceva nel dicembre scorso le sue famose dichiarazioni. Ma una legge è votata dai due rami del Parlamento, una legge è esaminata e discussa nelle Camere, negli uffici, nelle Commissioni, ecc. Non è certo uno scambio di dichiarazioni fra ministri e deputati, alle quali si può o non prestare la voluta attenzione e relative ad un argomento sul quale dacchè non è all'ordine del giorno si può non essere preparati, che possa mutare una legge.

Ma vi è una circostanza che io credo anche di qualche importanza, credo io.

L'onorevole Depretis diceva, io parlo come morto. Io credo certamente che nè egli nè alcun altro mi soporrà di così cattiva pasta da voler inveire contro un ministro caduto; nè i miei amici mi perdonerebbero se io facessi atto meno conveniente rispetto a ministri caduti, ed almeno concedetemi la perspicacia delle convenienze fino al punto di non spiacerne agli stessi amici miei. Io mi permetto quindi di considerare: in quali condizioni si trovava l'onorevole Depretis quando faceva le dichiarazioni di cui si è tanto parlato? In quella seduta del 16 dicembre, e nel principio, l'onorevole Depretis presidente del Consiglio, diceva: « Ho l'onore di annunciare alla Camera che il Ministero, avendo considerato la situazione parlamentare si è creduto in dovere di rassegnare, come ha rassegnato ieri sera, le proprie dimissioni a Sua Maestà. »

CRISPI. Vada avanti!

SELLA. Si vuole che io vada avanti? Ecco ciò che trovo: « La Camera vorrà quindi considerare i ministri dimissionari come reggenti i rispettivi portafogli pel disbrigo degli affari correnti. »

Voci a sinistra. Avanti.

SELLA. Volete che prosegua ancora? « Resta ben inteso che i voti dati sui bilanci non saranno considerati che come voti amministrativi. »

CRISPI. Ha dimenticato l'inciso, che l'onorevole Depretis era incaricato di comporre un nuovo Gabinetto.

SELLA. È verissimo, e ringrazio l'onorevole Crispi di aver così completato l'annuncio che faceva alla Camera l'onorevole presidente del Consiglio. L'onorevole Depretis annunciava di essere incaricato di comporre un nuovo Gabinetto, e dopo ciò egli dichiarava che i ministri dovevano considerarsi come incaricati del disbrigo degli affari correnti e che restava ben inteso che i voti che si davano non erano che voti amministrativi puri e semplici.

Ora io non comprendo come, dopo simili dichia-

razioni, possa darsi alle parole dell'onorevole Depretis in quella seduta il valore che fu dato. Ma anche stando alle parole sue, io ripeto che egli stesso convenne come per i fondi occorresse una legge speciale. Ora, dopo queste parole, si poteva ben credere che nulla si sarebbe compromesso finchè non fosse votata la legge che concedesse i mezzi.

L'onorevole Depretis mi ha citato un altro punto delle sue dichiarazioni, ed è che egli riconosceva la necessità della linea delle Caldare *per altre considerazioni egualmente desunte dalla legge*; ma vuol ciò dire che si era autorizzati a fare la spesa? Quando voi signori ministri venite avanti al Parlamento con un progetto di legge con cui domandate delle spese, non dichiarate sempre di essere spinti dalla necessità? Ma si può egli immaginare come la dichiarazione, che la necessità di una spesa si desume anche da una legge, equivalga alla tassativa disposizione per cui si autorizza una spesa?

Vi pare egli che parole simili equivalgano al sacramentale articolo di legge che conosciamo tutti: « È autorizzata una spesa di tante migliaia e, alle volte, purtroppo, di tanti milioni di lire per questo o quest'altro? » Fa egli lo stesso? Ma certamente no. Quindi io dico che quelle dichiarazioni potevano essere ascoltate perfettamente, specialmente poi nella condizione in cui si trovava chi faceva queste dichiarazioni, cioè di ministro dimissionario, senza che se ne potesse inferire che la legge da quindici anni interpretata senza contrasto secondo il senso letterale genuino delle parole sue, avesse da ricevere ora una interpretazione così diversa da ciò che effettivamente dice.

Signori, io ho fatto queste osservazioni intorno alla legalità, ho detto quale è la mia opinione. L'onorevole La Porta dice: ma, volete colpire. Io non voglio colpire niente, esprimo la mia opinione, non chiamo un voto della Camera sopra questa questione della legalità. L'onorevole La Porta ha fatto un'*alchimia* di partiti...

LA PORTA. Domando la parola per un fatto personale.

SELLA. Egli dice: vorrei la strada che proponete, ma voi contemporaneamente intendete, offendere. Io non voglio offendere nessuno, io esprimo la mia opinione intorno alla legalità di questi atti che credo fuori della legge, ma non chiamo su questo un voto della Camera. Perchè dovrei chiamarlo? Questo voto avrebbe uno scopo quando il Ministero che ha fatto questi atti fosse ancora a quei banchi, ma, dal momento che non vi è più, e chi ha fatto questi atti si difende, lasciamo giudice il paese. Non vedo l'utilità di un giudizio della Camera. Non lo

provoco poi neppure, lo confesso, perchè ho gran paura che la maggioranza mi darebbe torto (*Chi sa? chi sa?*): non so poi con qual vantaggio della cosa pubblica ciò accadrebbe.

Ma, o signori, voi stessi che adesso mi considerate come avversario in questo caso, e mi pare che abbiate molto torto (*Bisbiglio a sinistra*), riflettendoci bene, mi dovrete considerare come alleato...

Voci a sinistra. No! no!

SELLA. No? Ebbene, state avversari (*ilarità*) miei e della legalità. Accomodatevi.

Ma io ripeto: che utilità c'è a fare delle questioni di partito quando non è proposto alcun voto? Se io avessi voluto provocare un biasimo formale, lo capirei; ma io non ho avuto questa intenzione.

Del resto, allo stato delle cose sopra questo terreno, qualunque partito della Camera, qualunque deputato ha egli interesse a dichiarare così facilmente che sia legale il fare degli atti di questa natura? Ma francamente, no; lasciamo stare le miserie che ci possono dividere; ci sono tante questioni sulle quali il nostro scopo deve essere lo stesso da qualunque parte della Camera sediamo.

Per conseguenza io credo che il voto che io proponessi su questa questione non potrebbe avere un effetto politico dal momento che gli uomini, ai quali questi atti si potrebbero rimproverare, non sono più al potere; ma dall'altra parte io credo che non si farebbe cosa utile allo svolgimento delle istituzioni costituzionali, quando si venisse a dichiarare così facilmente che si può passare sopra alla rigorosa osservanza della legge.

Quindi lasciamo stare questa questione della legalità, sulla quale ognuno potrà portare quell'opinione che crederà; ma veniamo, o signori, alla sostanza, la quale, specialmente dopo le parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, mi sembra s'asi fatta molto grave.

L'onorevole Morana mostrò di essere stato atterrito dalle parole dell'onorevole ministro, ed hanno fatta molta impressione anche a me contribuente; e l'hanno fatta anche a me come uomo il quale sinceramente desidera che finalmente la Sicilia possa avere queste ferrovie, che per lei paiono diventare quasi un miraggio.

I Siciliani quando videro quei famosi appalti, che io mi sono permesso di criticare sotto il punto di vista legale, hanno certo creduto di tenere finalmente la cosa agognata; niente affatto, essa scappa loro di mano, e si allontana più di prima.

Ma preoccupiamoci, signori, di questa condizione di cose; ed io direi senza stare ad escogitare questa alchimia di partiti di vedere se sia questa o quella

la persona che fa una proposta utile. (*Mormorio a sinistra*)

Se vi piace riprovare qualunque cosa io dica, ripeterò quello che dissi l'anno scorso, cioè, che quando avrò un desiderio, mi permetterò di annunciare il desiderio contrario. (*Si ride*)

Ma veniamo alla sostanza. Che cosa si fa, o signori, in questa condizione di cose?

Io non ho l'onore di essere siciliano, e per conseguenza mi sento molto libero nel parlare di queste cose. Io credo che sia un dovere di garantire molto seriamente quelle popolazioni, che queste strade si faranno al più presto. Che contemporaneamente o non contemporaneamente!

Qui sono due cose da farsi *A* e *B*. Ora si può egli fin d'ora fare *A*? Ebbene, io dico, facciamo subito *A*; appena potremo far *B* faremo *B* senza il più piccolo indugio, ed al più presto. Che cosa sono queste distinzioni? Non si comincia *A* se non si comincia *B*. Ma questo è bizantinismo! Io non ammetto che si dubiti delle mie intenzioni; e se se ne dubita, dite chiaramente per legge, ci sarà la linea *A* e la linea *B*. Per la linea *A* sono già preparati gli studi e ad essa venga dato principio senza altro indugio; appena finiti gli studi attorno alla linea *B* indispensabili nell'interesse stesso della rapidità della sua esecuzione, ebbene si comincerà anche *B*.

Si persuadano le popolazioni siciliane, che l'interesse loro supremo è che gli studi sien fatti il più accuratamente possibile, specialmente in quei terreni difficili, in quei terreni miocenici, con le argille sfuggenti, con le sabbie sopra codeste argille, per cui qualche volta vanno via le mezze montagne, senza che l'opera dell'uomo possa in maniera alcuna arrestarle.

Per conseguenza, signori mettiamoci attorno seriamente... lasciamo stare questo discorso di partiti e non partiti.

Ma che partiti? Ma noi abbiamo davanti un paese il quale in questa questione si trova in una condizione di animo agitato. E lo capisco, e lo compiangio, sarei per dire, poichè deve esser molto grave il sentirsi dire la verità.

Infatti il ministro dei lavori pubblici che cosa ha detto? La verità! Ed io gliene fo gran lode. L'ha detta tutta e chiara. Così si fosse fatto sempre!

MUSSI GIUSEPPE. Anche da noi!

SELLA. Scusate, non è un appunto che faccio. Si esagera; si vuol far credere che una strada non costa che 12 milioni e poi ne costa 40. Questo è male. Bisogna dire le cose fino in fondo.

Per conseguenza, o signori, io dico: mettiamoci tutti con calma, da colleghi, senza distinzione di partiti, perchè qui non vi può essere differenza di

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

aspirazioni tra noi che siamo su questi e gli onorevoli ministri che sono su quei banchi.

Allo stato attuale delle cose mi pare che non ci sia ragione perchè io ritiri la mia proposta, che intanto, potendosi fare la linea Canicatti-Caldare, la si faccia. Quanto all'altra credete voi la questione abbastanza matura per potere fin d'ora determinare la linea, oppure credete che nella legge non ci sieno facoltà sufficienti? Presentate tutte le proposte che credete onde assicurare le popolazioni. Portiamo pure nella legge del bilancio l'articolo sulle ferrovie siciliane dall'onorevole ministro dei lavori pubblici compreso nella legge sulle costruzioni ferroviarie.

Si mandi codesto articolo alla Commissione del bilancio, ed essa studi come si debba procedere.

Ma intanto io non ho udito verbo contro l'essenza della proposta mia, non ho udito parola alcuna che lasciasse supporre che non si possa cominciare senza indugio la linea Canicatti-Caldare.

Per conseguenza si dica la cosa in un modo o nell'altro a me poco importa, ma si dica chiaramente, tassativamente poichè fortunatamente il possiamo, che si cominci senza indugio la prima strada per la quale tutto è all'ordine, cosicchè si abbia al più presto almeno una di queste congiunzioni, e che intanto si facciano colla più sollecita diligenza gli studi per avere al più presto anche la seconda. (*Benissimo! Bravo!*)

DI RUDIN. Io non farò un discorso. Aveva chiesto di parlare quando l'onorevole La Porta prima, e poi l'onorevole Depretis, si compiacevano d'interpretare le mie opinioni intorno alla legalità dei provvedimenti di cui vi ha parlato l'onorevole Sella. Ma, al punto cui è giunta la discussione, io credo inopportuno di rilevare dei fatti personali: dirò solo che io non ho mai, nè pubblicamente, nè privatamente manifestato all'onorevole Depretis, all'onorevole La Porta, o ad altri un'opinione conforme a quella a cui accennarono.

Ma poichè ho preso a parlare sento il dovere di ringraziare pubblicamente l'onorevole Sella per avere egli sollevata questa questione in occasione del bilancio: io debbo ringraziarlo pel calore col quale egli ha sostenuto e difeso gl'interessi delle provincie siciliane. Ed aggiungerò eguali ringraziamenti all'onorevole ministro per i lavori pubblici, soprattutto per le verità che egli ha detto, poichè la verità è spesso volte cosa dura a dirsi, ma è sempre utile e conviene trarre profitto degl'insegnamenti ch'essa ci porge.

E poichè ho adempiuto a questo dovere, io volgo ora una calda preghiera alla Camera. Ma prima stimo opportuno osservare come fino ad oggi la questione delle ferrovie siciliane sia rimasta in sospenso per il grande calore e la grande tenacità colla

quale gl'interessi delle provincie B e C sono stati propugnati e sostenuti. Gli è questo grande calore, questa grande tenacità, che ha prodotto la deplorabile conseguenza di cui si è parlato quest'oggi; chè, invece di giovare a questi e a quelli interessi, tutti rimasero insoddisfatti, anzi si è nociuto agli interessi di tutte le varie provincie. (*Benissimo!*)

Ora, poichè è necessario, e non vi è ormai chi ne dubiti, che un provvedimento sia preso; poichè da tutti si riconosce che questo provvedimento deve essere pronto e sollecito, io vi prego, signori, di prenderlo senza il menomo indugio.

E soprattutto vi prego di non prestare troppo facile ascolto ai lagni, alle proteste, ai reclami, che possono venire da questa o da quella parte della Sicilia, poichè oggi il miglior mezzo di rendere servizio agli interessi siciliani egli è quello di soddisfarli per quanto meglio è possibile, senza arrestarsi però, nel prendere i provvedimenti, oramai indispensabili, per prestare ascolto ai lamenti e ai reclami di tutti gli interessati. (*Benissimo! a destra*)

MINGHETTI. Io non vorrei fare perdere tempo alla Camera, ma nondimeno, essendo stato chiamato in causa ripetutamente, non posso pure dispensarmi dal dire alcune parole. E, anche indipendentemente da ciò, avrei dovuto spiegare un punto a nome della Sotto-Commissione del bilancio per i lavori pubblici, la quale divenne minoranza nella Commissione generale.

L'onorevole La Porta ha citato un brano di un mio discorso, che non ho qui, ma che ricordo bene per la compiacenza di quel gradito ritrovo. Ricordo di aver detto che, per me, nello spirito vero della legge del 1870 v'era che, allo stato delle cose, si dovessero accettare entrambe le linee.

Nè aspettai a dire questo a Palermo, perchè, se non m'inganno, confidenzialmente avevo espresso anche all'onorevole ministro dei lavori pubblici che questa era la mia opinione.

Ma dall'essere questa la mia opinione, al potersi fare senza una nuova legge, ci è un immenso intervallo. Il dire, allo stato delle cose, entrambe le linee sono divenute necessarie, e il dire le due linee possono farsi colla legge che ne autorizzava una sola, il passo è immenso. Questa ermeneutica costituzionale, colla quale il potere esecutivo potrebbe interpretare le leggi e le istituzioni secondo lo spirito loro, io non la posso ammettere in nessuna guisa. Ed è perciò che nella Sotto-Commissione e nella Commissione generale del bilancio ho sostenuto fermamente che per fare la linea Caldare-Canicatti, occorresse un progetto di legge speciale.

Io non ritesserò la storia delle ferrovie sicule, ma certo, se vi è una cosa che mi faccia meraviglia,

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

si è di sentire oggi le grida e le voci di accusa che si sollevano per la scelta della linea di Montedoro, e di sentirle da coloro che ben sanno quali erano allora i sentimenti e le idee di Palermo. Ma il tracciato di Montedoro non fu decretato se non dopo che l'intera linea era stata approvata dal Consiglio superiore in tutti i debiti modi di legge, e per conseguenza il Ministero, a questo riguardo, non uscì di un punto dalla legalità. Vero è che iniziati i lavori si riconobbe che la linea sarebbe stata costosa assai più di quello che dapprima era previsto. Si sospese quindi la costruzione, per meglio esaminarne le condizioni.

Qui finisce la nostra parte, di ciò che fu deciso dipoi non parlo perchè non conosco i particolari; ma quello che rammento certo si è che la linea di Montedoro fu approvata dal Consiglio superiore nella sua integrità, e la sospensione dei lavori venne dal timore di una troppo grave spesa, non già da quello che non potesse essere costruita, che le difficoltà tecniche non potessero essere superate.

Queste due cose ho accennato per quanto mi riguarda. Per riguardo alla Sotto-Commissione del bilancio, dirò che quando si trattava di questo capitolo, la Sotto-Commissione all'unanimità introdusse nella relazione quella frase, la quale ha dato all'onorevole Sella motivo di portar la questione alla Camera, cioè che si reputava necessario di fare una legge, ma al nostro parere fu contraria la maggioranza della Commissione generale del bilancio.

E qui c'è un punto nel quale non ho forse ben compreso l'onorevole ministro, onde prego la Camera di permettermi di chiarire il mio concetto.

Credo che a determinare la linea principale, quella voluta dalle leggi del 1863 e del 1870, non occorra più un voto della Camera.

La rete è già stabilita per le dette leggi, ed il Ministero quando avrà compiuti i suoi studi, ha il diritto di decidere qual è il tracciato da seguire, sia quello di Vallenga, sia quello di Montedoro, sia quello delle Imere od altro. Quando il Ministero abbia ottenuto la convinzione che una data linea è la migliore, egli ha la facoltà di decretarla. Però, siccome a costruire questa linea occorrono dei denari e il fondo stanziato per le Calabro-Sicule è esaurito, così il Ministero deve venire alla Camera e chiedere i fondi per tale scopo.

Questo per la linea principale.

Per la linea Caldare-Canicattì, non basta chiedere i fondi, bisogna chiedere anche la facoltà di poterla costruire, facoltà che io sono pronto per parte mia e col mio voto a dare al Governo, ma che egli oggi non ha, e che arbitrariamente, a mio avviso, si assunse.

Ora, io temo un ritardo nella esecuzione, se vogliamo aspettare a stanziare i fondi sino a che si possa introdurre nel progetto di legge la determinazione dell'altra linea. Per me la determinazione della linea principale appartiene, come dissi, al potere esecutivo; e può farlo quando avrà tutto in pronto!

Ora a noi che cosa resta a fare? Noi dobbiamo votare i fondi che occorrono, perchè, quando in seguito ad un maturo esame, esso avrà deciso la questione, possa dar subito mano ai lavori; e dobbiamo altresì decretare la costruzione della linea Caldare-Canicattì e stanziare le somme occorrenti.

Questo a me sembra il procedimento più regolare, più corretto e costituzionale. Esso avrà inoltre il vantaggio, ove noi dovessimo aspettare un certo tempo prima che gli studi dal Ministero siano compiuti ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, di togliere quei dubbi, quelle amarezze, che per avventura un indugio potrebbe suscitare, delle quali cose l'uomo di Stato deve tener conto. Imperocchè, se anche i dubbi non sono fondati, se i fatti non sono normali, solo perchè sono fatti, l'uomo di Stato non può non tenerne conto. E di tal genere sono quelle suscettibilità che potrebbero esacerbare gli animi, quando il mettere mano ad una linea sola senz'altro, paresse collegarsi al deferimento indefinito dell'altra.

Bisogna dunque tôrre di mezzo tutti questi dubbi al che per avventura non sarebbe sufficiente l'articolo proposto dall'onorevole Sella al quale di buon grado m'associa staccandolo in tal modo dal complessivo progetto delle costruzioni. Non basta stanziare il fondo per la linea Caldare-Canicattì. Per render contenti i siciliani sicchè riconoscano che l'Italia ha soddisfatto il suo debito verso di loro, bisogna, inoltre, stanziare i fondi necessari per il compimento delle linee già votate colle leggi del 1863 e del 1870, il cui fondo oggi si trova esaurito.

Questo mi sembra il modo più corretto, la via più regolare, questo è il provvedimento che lasciando al Governo la decisione che gli spetta di prendere dopo maturi studi, può intanto rassicurare gli animi di tutti.

Ecco le cose che io aveva a dire.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Alvisi.

Voci. A domani! a domani!

LA PORTA. Io ho chiesto di parlare per fatti personali.

PRESIDENTE. Ci sono altri prima.

Il chiedere la parola per un fatto personale non dà diritto ad avere la precedenza sugli altri.

Ci sono prima gli onorevoli Alvisi, Depretis, ecc.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

LA PORTA. Onorevole presidente, permetta; ella sa meglio di me che i fatti personali non hanno più alcun significato se non si svolgono subito dopo che sono stati suscitati.

PRESIDENTE. Onorevole La Porta, ella sa quanto me, e meglio di me, che rispondendo per fatti personali se ne creano degli altri.

Voci. Domani! domani!

PRESIDENTE. Poichè la Camera pare che voglia rimandare a domani la discussione di questo capitolo, esauriamo almeno i fatti personali.

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

MORANA. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Per fatto personale ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

LA PORTA. Non tema la Camera: io tengo conto dell'ora in cui siamo, e dirò solo pochissime parole.

I fatti personali sono tre.

L'onorevole Sella disse che io ho fatto dell'alchimia di partiti. Niente affatto, io ho ricordato che l'onorevole Sella ha combattuto questa proposta stessa...

SELLA. Domando di parlare per un fatto personale.

LA PORTA... quando era membro della Commissione del bilancio.

DEPRETIS. Domando anch'io di parlare per un fatto personale.

Voci. Domani! domani! (Rumori)

LA PORTA. Ho ricordato che due giorni sono egli non abbia portato questa proposta in seno della Commissione generale del bilancio, ma abbia aspettato di portarla innanzi alla Camera adesso, accompagnandola con argomenti e con censure d'ordine politico, conchiudendo col dire che egli si era dato pensiero di siffatta questione.

Veda dunque la Camera se io mi son perduto nell'alchimia dei partiti.

L'onorevole Sella ha voluto, mostrando difendere gli interessi delle popolazioni, fare una questione politica.

L'onorevole di Rudinì, poi, mi ha fatto dire quello che io non ho detto.

Io non ho citata la sua persona per combattere l'opinione da lui espressa sulla questione della legalità.

Io ho detto: l'onorevole Di Rudinì che si è trovato nel suo Collegio dopo gli esperimenti d'asta e che è stato segno a delle ovazioni per quegli atti del governo, l'onorevole Di Rudinì che conosce i gravi interessi che si connettono colla costruzione di uno di questi tronchi, può dire alla Camera quanta ne è l'importanza.

Queste parole io ho dette: non ho combattuto affatto la sua opinione sulla legalità.

L'onorevole Minghetti finalmente, rispondendo alle citazioni del discorso che egli fece al banchetto di Palermo, dice che non intese in questo.... che vi era legalità; ma egli ha ripetuto le parole che il 6 dicembre aveva dette in quest'Aula l'onorevole Depretis. Egli aveva detto che le due linee rispondono allo spirito della legge...

MINGHETTI. I begli ingegni si incontrano.

LA PORTA... ma che lo sorprende che la linea di Montedoro fosse combattuta da coloro che rappresentano gli interessi di questa linea.

L'onorevole Minghetti ha dimenticato che io ho combattuto una tal linea, e per gli argomenti appunto delle sue condizioni tecniche ed economiche e dei danni che avrebbe arrecati. E, malgrado ciò, egli ha, come presidente del Consiglio dei ministri, decretato quella linea, prima che fosse studiata.

La linea fu sospesa per quasi quattro anni e non si costruisce nessun'altra linea per rimpiazzarla, e lo Stato ha perduto due milioni.

Del resto io conchiudo accettando che la questione sia rinviata alla Commissione generale del bilancio, alla quale doveva essere presentata dall'onorevole Sella, che ne fa parte.

Ma poichè la mozione è stata fatta, io prego la Commissione generale del bilancio di volersi domani riunire prima della seduta, ed esprimere il suo avviso sulla proposta dell'onorevole Sella e su quella dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. E questo non è fatto personale.

LA PORTA. Ha ragione, onorevole presidente.

PRESIDENTE. Intanto io constato come mi apponessi, non volendo dare facoltà di parlare per fatti personali in mezzo della discussione; perchè la parola presa dall'onorevole La Porta ha suscitato fatti personali da parte dell'onorevole Sella, e, mi pare, anche da parte dell'onorevole Depretis.

Do ad ogni modo facoltà di parlare all'onorevole Sella.

SELLA. Debbo semplicemente dichiarare che non vi è contraddizione nella mia condotta.

L'anno passato io mi opposi a che si provvedesse in proposito con un articolo della legge del bilancio, perchè realmente la legge di contabilità vuole una legge speciale. Ma quest'anno sono nella necessità di mutare proposito, perchè la questione si trova compromessa innanzi alle popolazioni. Quindi non c'è contraddizione.

Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Depretis per un fatto personale.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

DEPRETIS. Il mio fatto personale sarebbe un po' lungo.

Voci. A domani! a domani!

DEPRETIS. Se la Camera mi dà un po' di tempo...

PRESIDENTE. Onorevole Depretis, ella era già inscritto per prendere la parola a suo turno sul merito della questione; poi ha domandato ancora di parlare per un fatto personale. Quindi se vuole riunire le due domande in una sola...

DEPRETIS. Allora s'intende che non sarà pregiudicato il fatto personale.

PRESIDENTE. Per l'appunto. Ella risponderà sul merito e sul fatto personale.

Voci. A domani! a domani!

SELLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

SELLA. Non crederebbe la Camera di decidere che questa proposta sia mandata alla Commissione del bilancio?

PRESIDENTE. Ma nessuno ha fatto questa mozione.

SELLA. La faccio io stesso.

LA PORTA. L'ho fatta io.

SELLA. Mi pare del resto che venga da sè. Quando un deputato fa una proposta...

PRESIDENTE. (*Rivolgendosi ai deputati che occupano l'emiciclo*) Prendano i loro posti, li prego. Onorevole Sella, aspetti a parlare.

MAURIGI. Domando di parlare.

SELLA. Quando un deputato fa una proposta, mi pare che sulla proposta stessa è sempre chiesto l'avviso della Commissione che riferisce sul progetto di legge in discussione.

Ora in questo caso la proposta mia essendo relativa al bilancio, mi sembra che sia secondo il nostro regolamento, e nelle nostre consuetudini che in ogni caso sulla proposta medesima sia sentito l'avviso della Commissione del bilancio.

Quindi io credeva che non occorresse neppure di farne proposta speciale. Ma, se giova farla, io propongo che la mia risoluzione sia mandata alla Commissione del bilancio.

DEPRETIS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ora spetta di parlare all'onorevole Maurigi.

MAURIGI. Io non ho nessuna difficoltà di associarmi alla proposta dell'onorevole Sella; però, pregherei che si mandasse alla Commissione del bilancio tanto la sua proposta, quanto quella che aveva formulato l'onorevole ministro dei lavori pubblici, cioè di stralciare tanto per l'una come per l'altra linea quanto è disposto relativamente alle medesime dalla legge generale sulla costruzione

delle ferrovie, e trasmutarlo in un articolo della legge del bilancio per assicurare una più rapida esecuzione di quelle linee.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Depretis su questa mozione.

DEPRETIS. Io non parlai contro questa mozione, mi pare però che bisogna esaurire la discussione sul capitolo; poi queste disposizioni, sia che si accetti la proposta dell'onorevole Sella, sia che si accetti quella dell'onorevole ministro, debbono far parte della legge d'approvazione del bilancio definitivo della spesa che è una legge unica.

Questa disposizione formerà un articolo 8, un articolo 9; dunque non c'è pericolo in mora, si esaurisca questa discussione e poi la Camera prenda una determinazione.

Io dico questo per mettere le cose nei suoi veri termini, non per fare opposizione.

Osservo poi che se si manda la proposta Sella alla Commissione del bilancio bisogna anche mandare la proposta del ministro, la quale non è altro che una parte staccata del progetto di legge per le costruzioni ferroviarie che ha presentato l'onorevole ministro, progetto che non conosciamo, ed una parte del progetto presentato il 22 novembre che la Camera conosce; e sarebbe una discussione anticipata sopra una parte della legge per le nuove costruzioni ferroviarie e nient'altro.

Se si vuole quindi mandarla alla Commissione del bilancio per farne un articolo della legge del bilancio io non mi oppongo.

SELLA. Io convengo coll'onorevole Depretis, e mi sembra in sostanza che sia utile il mandare questa proposta alla Commissione del bilancio, e che la Commissione, d'accordo anche col ministro dei lavori pubblici, faccia conoscere domani, o quando meglio crederà, la proposta che essa sarà per fare.

In questo modo ritengo che guadagneremo tempo.

DEPRETIS. Non guadagneremo niente, onorevole Sella.

PRESIDENTE. Permettano: la proposta dell'onorevole Sella vuol essere riguardata come un emendamento alla legge del bilancio; ora, come tale, essa dovrebbe essere comunicata di diritto alla Commissione generale del bilancio perchè ne riferisca, anche nella seduta di domani, o quando crederà più opportuno.

MAURIGI. Insieme a quella del ministro.

PRESIDENTE. Quella del ministro non è stata ancora formulata e trasmessa alla Presidenza. Quando sarà presentata io la trasmetterò alla Commissione, come è mio dovere, ma finora non è stata annunciata se non nel discorso del ministro.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MAGGIO 1878

Mi pare che questo incidente sia esaurito.

In questo stesso momento l'onorevole ministro mi ha fatto avere la sua proposta, che sarà pure inviata alla Commissione generale del bilancio. La proposta è la seguente:

« La Camera delibera che la Commissione che sarà nominata dagli uffici per l'esame del progetto di legge relativo alla costruzione di nuove ferrovie, faccia speciale relazione per la parte che riguarda le due linee di Valledlunga e Caldare-Canicatti. »

Questa è la proposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, la quale andrà, ripeto, alla Commissione generale del bilancio.

Domani seduta pubblica alle 2.

La seduta è levata alle 6 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del bilancio definitivo pel 1878 del Ministero dei lavori pubblici;

2° Discussione del bilancio definitivo pel 1878 del Ministero della pubblica istruzione;

3° Discussione del progetto di legge per vendita e permuta di beni demaniali.
