

---

 SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879
 

---

## CXCVIII.

## TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Dichiarazione di urgenza per le petizioni numeri 2114 e 2115. — Omaggi. — Congedi. — Trasmissione agli uffici di un disegno di legge proposto dal deputato Mancini. — Votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge: Obbligo di contrarre il matrimonio civile prima del rito religioso; Ossario sul Gianicolo per i morti nella difesa e liberazione di Roma nel 1849 e 1870 — Proclamazione del risultato delle votazioni. --- Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate — Il ministro dei lavori pubblici, Mezzanotte, propone che la discussione si faccia sulle nuove proposte del Ministero — Il Presidente della Camera fa parecchie avvertenze relative all'ordine di questa discussione, e dà lettura degli ordini del giorno dei deputati Guala, Bizzozero, Lugli, Borelli G. B., Pacelli, Romano Giuseppe e Gabelli — Il deputato Gabelli svolge il suo ordine del giorno — Il deputato Mocenni propone che un ordine del giorno dei deputati Puccioni, Pianciani, Saladini ed altri sia svolto quando si discuterà l'articolo 2 del disegno di legge — Il deputato Puccioni parla contro questa proposta, e svolge quindi il suo ordine del giorno — Il deputato Guarini svolge un suo ordine del giorno firmato anche dai deputati Fossombroni e Minucci --- Il deputato Mocenni svolge il suo ordine del giorno — Il deputato La Porta svolge il suo ordine del giorno puro e semplice — Per un fatto personale parla il deputato Baccarini — Parlano anche per fatti personali i deputati Saladini, Guarini e Puccioni — Sui diversi ordini del giorno fa le sue considerazioni il ministro dei lavori pubblici — Il deputato Gabelli dichiara di mantenere il suo ordine del giorno — Il presidente del Consiglio risponde al deputato Gabelli, ed espone le idee del Governo relativamente alle strade ferrate economiche --- Dichiarazioni del deputato Grimaldi, relatore, sugli ordini del giorno svolti dagli oratori precedenti — Il deputato Gabelli parla per un fatto personale — Gli ordini del giorno dei deputati Guala, Pacelli e Romano Giuseppe s'intendono ritirati, perchè assenti i proponenti — I deputati Lugli e Borelli G. B. ritirano gli ordini del giorno da essi presentati — L'ordine del giorno Gabelli è approvato nella sua ultima parte, e respinto nella prima — Si approvano anche gli ordini del giorno dei deputati Puccioni, Guarini e Mocenni — Il deputato La Porta ritira il suo ordine del giorno — Il deputato Nicotera fa alcune preghiere al Ministero circa un progetto per le strade ferrate presentato dall'ingegnere Scalabrini — Il deputato Lovito appoggia le preghiere del deputato Nicotera — Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici — Replica del deputato Nicotera — Osservazioni in proposito dei deputati Cavalletto e Plutino Agostino — Breve replica del deputato Lovito — Il deputato Nicotera aggiunge poche altre dichiarazioni — Il ministro dei lavori pubblici brevemente risponde — Il deputato Baccarini parla per fare una dichiarazione, e fa pure alcune dichiarazioni a nome della Commissione il relatore di essa, deputato Grimaldi --- Osservazioni del Presidente del Consiglio. = Annunzio di una domanda d'interrogazione al ministro della guerra. = Presentazione dei seguenti disegni di legge: Approvazione di due contratti di permuta di beni demaniali; Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali a trattativa privata. = Il ministro delle finanze propone che per affrettare la discussione del disegno di legge sugli zuccheri sia tenuta mercoledì mattina una seduta straordinaria — La Camera approva.*

La seduta ha principio alle ore 2 10 pomeridiane.  
 Il segretario Di Carpegna dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato; indi del seguente sunto di petizioni:

2114. 2931 cittadini di Palermo richiamano l'attenzione della rappresentanza nazionale intorno ai tristi effetti derivati dall'attuazione in Sicilia della legge 28 giugno 1874 relativa al monopolio dei ta-

bacchi, invocano provvedimenti adatti a portarvi riparo e ne propongono alcuni che presumono potrebbero superare il valore dell'introito attuale a vantaggio dello Stato e ricondurre la fabbricazione dei tabacchi alle antiche condizioni.

2115. Il sindaco di Caltagirone a nome di quel Consiglio comunale si rivolge alla Camera per ottenere che la provincia di Catania abbia tre collegi invece di due, come fu proposto col nuovo progetto di riforma della legge elettorale, ed uno di questi sia Caltagirone con Nicosia.

2116. La Giunta comunale di Città di Castello rassegna un voto di quel Consiglio perchè venga decretata la costruzione della ferrovia tra Venezia e Roma per l'alta valle del Tevere, e sia intanto stabilito d'iniziarla da Ravenna per Cesena a Perugia.

#### ATTI DIVERSI.

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

**INDELICATO.** Pregherei la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione 2114 dei cittadini di Palermo contro il monopolio dei tabacchi; e la pregherei nello stesso tempo di rimetterla alla Commissione creata per i provvedimenti necessari all'applicazione della tariffa sulla tassa dei tabacchi.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Indelicato chiede che la petizione 2114 sia dichiarata urgente.

(L'urgenza è ammessa.)

Domanda pure che questa petizione sia mandata alla Commissione per la legge sulla nuova tariffa dei tabacchi; ma io devo fare osservare che detta Commissione non ha ormai più che un mandato molto ristretto, quale è quello di correggere un errore di stampa incorso nella citata legge, che fu già approvata.

**INDELICATO.** Ma c'è un'altra Commissione incaricata dei provvedimenti necessari per l'applicazione della tassa sui tabacchi.

**PRESIDENTE.** In tal caso, onorevole Indelicato, mi permetta farle osservare, che quella è una Commissione amministrativa, nominata per decreto reale e con la quale la Camera non può aver rapporto.

**INDELICATO.** Mi contento allora che sia dichiarata d'urgenza.

**PRESIDENTE.** Sta bene; lo è già stata.

L'onorevole Canzi ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**CANZI.** Dopo le osservazioni dell'onorevole presidente, mi parrebbe che si dovesse richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità d'inviare d'ur-

genza questa petizione alla Commissione dei provvedimenti per l'applicazione della suddetta tassa, poichè essa deve precisamente decidere intorno a cotesta questione per la quale si richiede l'intervento della Camera.

**PRESIDENTE.** Permetta, onorevole Canzi, che io le rammenti come, secondo il regolamento della Camera, le petizioni non possono venire, con una deliberazione così estemporanea, rimandate a nessun Ministero. Spetta alla Commissione delle petizioni riferirne; ed essa può riferire immediatamente, vista l'urgenza di questa petizione. Nel caso speciale a me pare appartenga a coloro cui preme di rivolgere direttamente altra petizione al potere esecutivo, affinchè esso le dia poi quel corso che gli interessati invocano.

**CANZI.** Ringrazio il presidente di questi schiarimenti.

**CARNAZZA.** Chiedo di parlare sul sunto delle petizioni.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**CARNAZZA.** Prego la Camera di volere dichiarare d'urgenza la petizione 1115, e trasmetterla alla Commissione incaricata dell'esame del disegno di legge per la riforma elettorale.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono opposizioni, la petizione 1115 sarà dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

Questa petizione sarà trasmessa alla Commissione che studia la proposta di legge per la riforma elettorale.

Si dà lettura del sunto degli omaggi ultimamente giunti alla Camera.

**DI CARPEGNA, segretario. (Legge)**

Da S. E. il ministro delle finanze — Statistica del commercio speciale d'importazione ed esportazione dal 1° gennaio a tutto marzo 1879, copie 100;

Dal signor avvocato Carlo Campione (Barletta) — Considerazioni sull'ammonizione e la giurisprudenza italiana, copie 2;

Dal presidente del Collegio centrale degli ingegneri-agronomi di Roma — Relazione dell'ingegnere Alessandri su le decime ed altre prestazioni fondiari, secondo i progetti ministeriali recentemente presentati alla Camera, copie 20;

Dal signor ingegnere Andriano (Roma) — Il progetto di legge per le costruzioni ferroviarie e le ferrovie economiche a sezione ridotta, copie 20;

Dall'architetto signor Felice Francolini (Roma) — Terza lettera all'onorevole deputato Mari intorno alla questione di Firenze, copie 250;

Dal signor professore Francesco Zambrini (Bologna) — Il Propugnatore - Periodico bimestrale

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

di filologia, di storia e di bibliografia, tomo XII, parte 1<sup>a</sup>, diretto dall'offerente, una copia;

Dal municipio dell'isola di Murano — Ricordo delle onoranze funebri dei muranesi alla memoria del Re Vittorio Emanuele, una copia;

Da S. E. il ministro di agricoltura — Catalogo del museo agrario di Roma, una copia;

Dal presidente della Camera di commercio di Milano — Relazione intorno al progetto ministeriale sul riordinamento degli istituti di emissione, copie 300;

Da S. E. il ministro dell'interno — Carta elettorale politica del regno, copie 509;

Da S. E. il ministro Magliani — Esposizione finanziaria del 1879, copie 500;

Dal medesimo — Relazione della Commissione nominata con decreto del 30 luglio 1878 sull'amministrazione dei tabacchi, copie 50;

Dal direttore della statistica generale — Atlante monografico di Roma e della campagna romana, una copia;

Dal signor Pietro Gabrielli (Parma) — Discorso sul graduale progresso civile, una copia;

Dal signor direttore dell'istituto imperiale archeologico germanico — Piante iconografiche di Roma anteriori al secolo XVI raccolte e dichiarate da G. B. Rossi e pubblicate dalla direzione centrale dell'imperiale istituto archeologico in Roma nel 21 aprile 1879, 50° anniversario della fondazione dell'istituto, una copia;

Dal medesimo — Storia dell'istituto imperiale archeologico germanico 1829-1879: strenna pubblicata in occasione delle feste del 21 aprile 1879, una copia.

**PRESIDENTE.** Chiedono congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Fabrizi Nicola e Fratellini, di giorni 5; Correale, di giorni dieci; Parenzo di un mese.

Se non vi sono obiezioni, questi congedi s'intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

Il deputato Mancini ha presentato un disegno di legge ch'egli intende proporre. Questo disegno si trasmette agli uffici affinché decidano se debba darsene lettura alla Camera.

#### VOTAZIONE A SCRUTINIO SEGRETO DI DUE DISEGNI DI LEGGE APPROVATI NELLA SEDUTA PRECEDENTE.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge: Obbligo di contrarre il matrimonio civile prima del rito re-

ligioso; Ossario sul Gianicolo dei morti nella difesa e liberazione di Roma nel 1849 e nel 1870.

Si fa la chiama.

**DI CARPEGNA, segretario.** (*Fa la chiama*)

**PRESIDENTE.** Dichiaro chiusa la votazione.

I segretari faranno la numerazione dei voti.

(*Segue lo scrutinio.*)

Risultato della votazione sui seguenti disegni di legge:

Ossario sul Gianicolo dei morti per la difesa e liberazione di Roma nel 1849 e nel 1870:

Presenti e votanti . . . . . 253

Maggioranza . . . . . 127

Voti favorevoli . . . . . 197

Voti contrari . . . . . 56

(La Camera approva.)

Obbligo di contrarre il matrimonio civile prima del rito religioso:

Presenti e votanti . . . . . 254

Maggioranza . . . . . 128

Voti favorevoli . . . . . 153

Voti contrari . . . . . 101

(La Camera approva.)

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE DI STRADE FERRATE.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate.

Come la Camera ricorda, la discussione fu aperta sul disegno di legge della Commissione, disegno di legge al quale il Ministero, pure accettandolo come testo di discussione, si riservava di presentare degli emendamenti. Nei nove giorni nei quali durò la discussione, tutti gl'iscritti per parlare nella discussione generale parlarono, sicchè sebbene questa non sia stata dichiarata chiusa, pure è stata di fatto esaurita.

Oggi ci troviamo di fronte a nuove proposte del Ministero ed a queste se ne contrappongono altre della Commissione.

Io chiedo innanzi tutto all'onorevole ministro dei lavori pubblici se egli accetta, come tema dell'ulteriore discussione, le nuove proposte della Commissione, o se mantenga il nuovo progetto ministeriale.

**MEZZANOTTE, ministro dei lavori pubblici.** Le nuove proposte presentate dal Ministero contengono il testo intero della legge sulla base di quella presentata dalla Commissione. A questo testo completo,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

la Commissione ha proposto degli emendamenti; quindi mi parrebbe che la discussione si dovesse fare su questo disegno di legge ministeriale, il quale contiene l'antico della Commissione e le modificazioni che sono derivate dalle nuove proposte; e ciò per evitare le difficoltà che sorgerebbero se si dovessero tener presenti il disegno di legge dell'onorevole Baccarini mio predecessore, il primo disegno di legge della Commissione, le modificazioni ultimamente arrecate, e poi finalmente gli emendamenti che sono stati proposti dalla Commissione a questo ultimo del Governo, che come ho detto, contiene in sé tutte le modificazioni che erano state precedentemente proposte dalla Commissione.

Credo dunque opportuno, che la discussione si apra sul disegno di legge del Ministero e che vengano a loro tempo discussi gli emendamenti proposti dalla Commissione.

**PRESIDENTE.** In altri termini l'onorevole ministro dei lavori pubblici, pur non rifiutando gli emendamenti proposti dalla Commissione, che verranno svolti nel seguito della discussione, non accetta tale e quale la controproposta di legge della Commissione, e mantiene la propria. Sta così?

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Precisamente.

**PRESIDENTE.** Allora, se non sorgono opposizioni, mi sembra che si possa prendere a tema dell'ulteriore discussione la controproposta ministeriale. Non essendovi obiezioni rimarrà così stabilito.

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

Ora, stabilito come testo della discussione le nuove proposte del Ministero, bisogna modificare per conseguenza tutte quante le iscrizioni che furono prese sui vari articoli, quali erano proposti dalla Commissione; bisogna cioè trasportare le iscrizioni relative agli articoli precedentemente proposti, e che si riferiscono sia alle disposizioni degli articoli stessi, sia alle linee in essi contemplate ai nuovi articoli nei quali quelle disposizioni e quelle linee furono comprese.

Se nessuno fa obiezione, la Presidenza terrà conto di queste trasposizioni necessarie. (Sì! sì!)

Io pregherei inoltre gli onorevoli deputati i quali, tenendo conto del nuovo testo che si prende a discutere, non volessero più parlare, di aver la compiacenza di venire al banco della Presidenza per far cancellare i loro nomi, e così semplificare questa discussione che sarà abbastanza lunga ed intricata.

Così pure pregherei facessero il medesimo gli onorevoli deputati che hanno proposto degli emendamenti, perchè se questi emendamenti sono man-

tenuti, la Presidenza s'incaricherà di adattarli al testo, ma se essi saranno ritirati, la cosa sarà semplificata.

Ora verremo agli ordini del giorno.

Il primo ordine del giorno, dell'onorevole Guala, è del tenore seguente:

« La Camera,

« Considerando che per il consolidamento e progressivo sviluppo del traffico locale, sulle linee trasversali e di secondaria importanza, giova non tanto la celerità quanto la certezza e regolarità dei mezzi di comunicazione e di scambio;

« Che tali risultati, uniti a quello di una rilevante economia di costruzione ed esercizio, si possono ottenere coll'impianto di *tramways* a vapore collocati anche sullo stesso piano delle strade ordinarie;

« Che molte delle linee comprese nella 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> categoria del progetto per nuove costruzioni ferroviarie, potrebbero essere servite da così fatti mezzi di trasporto;

« Autorizza il Governo del Re ad accordare per la costruzione ed esercizio di *tramways* tirati dal vapore e collocati anche sullo stesso piano delle strade nazionali, provinciali, comunali e consortili, ove lo consentano le esigenze del carreggio ordinario, e per le linee comprese nella 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> categoria del progetto in esame, un sussidio raggugliato al 50 % della spesa di impianto, compreso il materiale mobile, per le prime 20,000 lire di costo chilometrico; al 40 % dalle 20 alle 30,000 lire; ed al 25 % dalle 30 alle 40,000 lire;

« Lo autorizza del pari a dare per decreto reale, quelle provvidenze che saranno giudicate necessarie per garantire la sicurezza della circolazione tanto de' *tramways* quanto degli altri veicoli, e ad apporre per le singole concessioni quelle condizioni che meglio parranno rispondere alle esigenze generali e locali;

« Incarica la Commissione di tradurre questi concetti in altrettante disposizioni del progetto in esame, e passa alla discussione degli articoli. »

Questo ordine del giorno fu già svolto; anzi formò il tema del discorso dell'onorevole Guala nella discussione generale. Per conseguenza non si tratta ora di svolgerlo.

L'onorevole Guala è presente? (No!)

Se non vi è, si proseguirà oltre, non potendogli domandare se lo mantiene o se lo ritira.

Viene poi un ordine del giorno dell'onorevole Bizzozzero:

« La Camera invita il Governo a presentare alla approvazione del Parlamento il progetto concreto per il collegamento della rete ferroviaria italiana

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

colla linea internazionale del Gottardo e passa all'ordine del giorno. »

Questo ordine del giorno non fu dal suo proponente, onorevole Bizzozero, svolto nella discussione generale; e quindi egli avrebbe ora facoltà di svolgerlo. Però, siccome questo ordine del giorno riguarda una questione speciale trattata e risolta all'articolo 2, io lo pregherei di volere differire lo svolgimento di questo ordine del giorno quando si discuterà l'articolo 2.

Onorevole Bizzozero...

**BIZZOZERO.** Benissimo. Accetto.

**PRESIDENTE.** Acconsente?

**BIZZOZERO.** Sì.

**PRESIDENTE.** Dunque rimanderemo lo svolgimento di questo ordine del giorno all'articolo 2.

Un altro ordine del giorno è quello dell'onorevole Lugli. Ne do lettura:

« La Camera invita il Ministero a dare le necessarie disposizioni acciò non si proceda alla costruzione di alcuna ferrovia, se prima non sieno stati redatti ed approvati i progetti di effettiva esecuzione, in modo che si conosca preventivamente la spesa che per ciascheduna linea sarà richiesta. »

Questo ordine del giorno non fu dall'onorevole Lugli svolto nel suo discorso; però io lo pregherei, tenendo conto del lungo cammino che ci rimane a percorrere, del discorso che egli ha pronunciato nella discussione generale e delle disposizioni regolamentari, le quali vietano di discorrere più di una volta sullo stesso argomento, di acconsentire di tralasciarne lo svolgimento.

Ha facoltà di parlare, onorevole Lugli.

**LUGLI.** Io accetterei di buon grado l'invito che mi fa il Presidente, se potessi sperare che l'ordine del giorno stesso fosse approvato dalla maggioranza della Camera. Se avessi questa convinzione, io mi tacerei, giacchè unico scopo mio è quello che nessuna costruzione si imprendesse, senza che studi definitivi fossero stati fatti. Ma siccome prima della seduta ho sentito muovere molti dubbi, e qualcuno mi ha anche osservato che quest'ordine del giorno è per lo meno ozioso; così io non mi acconcerei a ritrarlo se non in seguito ad una dichiarazione formale, che io invocherei dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, con la quale promettesse che non si darà luogo a nessuna costruzione, senza che prima non si fosse proceduto alla esecuzione dei disegni definitivi, per sapere quale è la somma che per ciascuna linea è richiesta prima d'intraprenderne la costruzione.

Io avrei desiderio di chiedere un po' d'indulgenza dall'onorevole Presidente e dalla Camera, non per sviluppare il mio ordine del giorno, che non ne ha

bisogno, ma per chiedere alcune spiegazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione, intorno alle nuove proposte che ci sono state presentate; perchè è vero che io ho abusato della pazienza della Camera nella discussione generale di questo disegno di legge, ma l'onorevole presidente converrà che oggi abbiamo davanti un disegno di legge nuovo...

**PRESIDENTE.** Scusi, onorevole Lugli, Ella converrà con me che poteva iscriversi nella discussione generale che era aperta, e discorrere in lungo ed in largo, per quanto la Camera gli avrebbe consentito, su queste nuove proposte. Ma, chiusa oramai la discussione generale, io non posso lasciarlo rientrare in argomento.

**LUGLI.** Del resto io sono agli ordini della Camera, se essa non consente che io svolga il mio ordine del giorno, non ne sentirò dispiacere perchè non sono neppure in buone condizioni di salute, e quindi guadagnerò in sanità ciò che perderò in amor proprio.

**PRESIDENTE.** Infine ella mantiene il suo ordine del giorno.

**LUGLI.** Ho già dichiarato che non ho difficoltà di ritrarlo, quando il ministro mi faccia una dichiarazione che nessun lavoro di nuove linee sarà intrapreso, senza che gli studi di dettaglio siano eseguiti in precedenza.

**PRESIDENTE.** Questo lo vedremo prima di porre ai voti.

Ora verremo all'altro ordine del giorno:

« La Camera riconosciuta l'importanza commerciale, internazionale e strategica della ferrovia Cuneo-Ventimiglia per il Colle di Tenda e Valle di Roja, ed all'uopo colla variante per la Valle della Nervia, invita il Governo a prendere in considerazione tale ferrovia e prestarvi il suo appoggio per ogni eventualità. »

Borelli G. B.

Quest'ordine del giorno fu già svolto dal proponente nella discussione generale; quindi passeremo ad un altro ordine del giorno dell'onorevole Pacelli:

« La Camera incaricando il Ministero di presentare nella Sessione prossima la legge con i disegni approvati per le linee che restano nella 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> categoria, delibera di procedere all'esame delle linee che debbono comprendersi nelle prime tre categorie della legge in discussione. »

È presente l'onorevole Pacelli?

(Non è presente.)

Non essendo presente perde il suo turno di parola.

Passiamo all'altro ordine del giorno che segue:

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

« La Camera :

« Ritenendo che sotto tutti i rapporti sia della massima urgenza il compimento della rete ferroviaria italiana ;

« Ritenendo che lo scopo del presente progetto di legge è, e debb'essere quello di conciliare la suddetta urgenza col minore aggravio del bilancio annuale ;

« Ritenendo che per raggiungere siffatto scopo è necessario lasciare al Governo la massima libertà di adottare i mezzi proposti ; ovvero sceglierne e proporre al Parlamento altri migliori sul sistema di costruzione a scartamento ordinario, o ridotto, e migliori combinazioni finanziarie, senza però ritardare l'esecuzione dei lavori ;

« Ritenuto che il miglior modo di risolvere il problema ferroviario si è quello di affidarne la costruzione e l'esercizio all'industria privata ;

« Passa alla discussione degli articoli. »

Romano Giuseppe.

Quest'ordine del giorno è stato svolto dal proponente nella discussione generale.

Veniamo all' altro che segue :

« La Camera invita il Ministero a presentare un progetto di legge dal quale siano determinati i criteri e le norme per le concessioni di ferrovie economiche a binario normale od a binario ridotto, e di *tramways* a vapore. »

Gabelli.

L'onorevole Gabelli non svolse quest'ordine del giorno nella discussione generale ; però io vorrei fargli la preghiera che ho già fatta all'onorevole Lugli, vale a dire di tener conto della lunga discussione che ancora ci rimane, e di aver egli già parlato ampiamente e ripetutamente nella discussione generale, quindi voglia non insistere a parlare ; e ciò anche in omaggio a quell'articolo del regolamento, che vieta di parlare due volte nella stessa discussione.

GABELLI. Mi permetta l'onorevole presidente di osservare che il regolamento vieta di parlare due volte nella stessa discussione, ma nel senso d'impedire i doppi discorsi sull'identico argomento. Ora, io ho sentito 4 o 5 oratori a parlare intorno alle ferrovie economiche ed a farne gli elogi, e non ho sentito muovere alcuna obbiezione ai binari ridotti, nè io ne ho parlato... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Li prego di non far rumore.

GABELLI. Mi pare che delle obbiezioni gravi, molto gravi possano essere fatte, e riterrei un male che la Camera restasse sotto l'impressione dei soli argomenti favorevoli, senza pigliare in esame anche tutto quanto possa dirsi in contrario. Insisterei

quindi nel chiedere che mi fosse concesso di svolgere il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Insiste dunque ?

(*Il deputato Gabelli risponde affermativamente.*)

Allora domando se l'ordine del giorno dell'onorevole Gabelli è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Gabelli ha facoltà di svolgerlo.

GABELLI. Come dicevo poc'anzi io ho sentito parecchi oratori a parlare in favore delle ferrovie economiche, ma, a dir la verità, nella discussione mi è sembrato di vedere un po' di quella confusione che regna sovrana dappertutto quando si entra in questo argomento.

Si è parlato di ferrovie economiche intendendo che siano quelle a binario ridotto ; intendendo che siano a binario ordinario, ma esercitate con la maggiore economia possibile ; finalmente intendendo che sieno quelle in cui si ammetta la massima economia di capitale d'impianto.

Parmi necessario rimettere un poco la questione in rotaia. Distinguiamo i diversi modi di ferrovie economiche ; avremmo ferrovie a binario normale collocate sulla sede delle strade ordinarie ; ferrovie con sede propria ed a scartamento ridotto, cioè con binario più ristretto di quanto generalmente si adopera ; ferrovie a scartamento ridotto con sede sulla sede delle strade comunali ; ferrovie a scartamento ridotto, con sede sulla sede delle ferrovie applicando una terza rotaia.

Io non sono quel nemico dichiarato dei binari ridotti e delle ferrovie economiche, che mi si volle credere per una frase con cui interrompi un oratore in occasione della discussione generale.

Vi sono alcuni casi in cui le ferrovie a binario ridotto credo che risolvano completamente il quesito, di poco impiego di capitali ed economie d'esercizi ; ma sono casi speciali e che vanno particolarmente esaminati uno ad uno senza costituirne un sistema a parte.

Io non credo che la larghezza di metri 1,44 1/2 sia un atto di fede. Se dove non avevamo la possibilità di congiunzioni colla parte maggiore delle ferrovie italiane e colle reti estere si fosse adottato un binario diverso, io credo che si sarebbe ottenuta una seria e vera economia. Se le ferrovie della Sicilia e della Sardegna fossero state costruite con binario, per esempio, di 1,10 di scartamento, si sarebbe ottenuta una vera economia senza nessuno degli inconvenienti, ai quali dà luogo la coesistenza di ferrovie a scartamento ridotto e di ferrovie a scartamento normale.

Si potrebbe forse esaminare ancora se in vista

delle nuove ferrovie da costruirsi in Sicilia e in Sardegna, e delle altre che si chiederanno, ci fosse la convenienza di mutare sistema e disfare i binari ad 1,44 per ridurli a 1,10. Forse reggerebbe ancora il conto di fare così ed utilizzare il materiale che rimarrebbe disponibile pel cambio e del quale avremmo tanto bisogno.

Credo che sarebbe un conto serio da farsi. Non mi nascondo tuttavia che sarebbe difficile arrivare a risoluzioni anche se il conto dimostrasse utile il cambiamento. S'incontrerebbero difficoltà di molti generi, e le più gravi non sarebbero le tecniche. Quindi non mi ci fermo e tiro via senza tentare applicazioni.

Prima di esaminare, uno ad uno, i quattro sistemi di ferrovie, dette *economiche*, ai quali accennava, debbo esporre qualche osservazione d'indole generale.

Tutti gli oratori che hanno parlato qui (meno l'onorevole Baccarini), molti ingegneri e non ingegneri che in questi giorni ne hanno trattato in libri, in opuscoli e in articoli, esposero cifre assolute di costo, per un chilometro di ferrovia a binario ridotto. Sia il binario di metri 1,44, sia di altra larghezza, una cifra assoluta non può essere prefissa. Il costo chilometrico di una ferrovia a binario ridotto, come quello di una a binario normale è dipendente dalle difficoltà che s'incontrano. Non è possibile determinare *a priori* ed in linea generale, quale sarà il capitale da impiegarsi in un chilometro di ferrovia a binario ridotto; come non lo è per una ferrovia a binario normale. E in un caso e nell'altro il costo può solo essere determinato con rilievi, con calcoli, con un progetto tecnico, insomma, fatto sul luogo e pel luogo in cui la ferrovia deve essere costruita.

Eguale dicasi per le cifre che si sono espote in via assoluta, intorno alle spese di esercizio per ferrovie a binario ridotto, in confronto a quelle dei binari normali. Sono cifre quelle delle quali si è parlato che non hanno nulla a fare con quelle che veramente troveremo, quando ci metteremo a fare gli esercizi su una o su altra strada. Sarà un caso se queste previsioni generiche s'accorderanno colla verità pratica. Come nelle costruzioni, così negli esercizi avremo differenze enormi di spese, per le differenze di livellette, di traffico, di natura dei terreni, di tutto che influisce sulla spesa di manutenzione e di condotta. Nelle ferrovie a binario normale il costo delle costruzioni va da un minimo di 60 o 70,000 lire al chilometro fino a 800 e 900,000, anzi fino ad uno e due milioni. Ultimamente un tronco di undici chilometri fu appaltato infatti per diciassette milioni, cioè per più di un milione

e mezzo al chilometro! Gli stessi enormi salti li troveremo anche nelle ferrovie a binario ridotto, e tanto nelle spese di costruzione quanto in quelle dell'esercizio.

A me non fa grande effetto sentire a dire che la tale o tal compagnia propone di fare ferrovie a binario ridotto a tanto a chilometro. Che cosa valgono questi contratti colle compagnie dalle dorate promesse, lo abbiamo parecchie volte provato. Non vorrei continuassimo a fare delle esperienze, che spesso sono riuscite molto dolorose.

Fatte queste osservazioni generali, veniamo ad un esame speciale sistema per sistema.

L'onorevole Guala ci descrisse il suo tipo di ferrovie economiche e disse poi: « l'obbiezione che mi sarà mossa io la prevedo. Mi si dirà (proseguiva) il vostro *tramway* è nè più nè meno che una ferrovia come tutte le ferrovie. »

Proprio così. Quella che l'onorevole Guala ha battezzato con un nome diverso da quello comune di strada ferrata non ha altro che la distingua, se non sia il nome impostogli dall'onorevole Guala. Il *tramway* a scartamento di metri 1,44 è una vera e propria strada ferrata uguale a tutte le altre e tuttavia sottratta all'obbedienza della legge organica vigente in materia, cioè alla legge sulle opere pubbliche del 1865.

L'onorevole Guala dopo d'aver battezzato la sua ferrovia o il *tramway*, ce ne descrisse le qualità e s'addentrò in particolari tecnici mantenendosi sempre sulla base che dovessero servire a *sede* le attuali strade provinciali o comunali.

Ma l'onorevole Guala non ha presentito però una semplice difficoltà, una elementare difficoltà, che manda a rotoli tutto intero il suo sistema, tutto intero il suo discorso. Sulle strade a binario normale le curve devono essere sviluppate con un raggio minimo di 300 metri, anche ammettendo piccole velocità, e la Camera non ignora di certo quante lunghe questioni si siano fatte per ammettere sulla linea del Gottardo la riduzione dei raggi da metri 300 a metri 280.

Ora le nostre strade comunali, (anche quelle condotte in rasa pianura) vanno come sono dipinte le saette. Ed è cosa naturalissima. Oltre alle condizioni di altimetria, di convenienza di avvicinamento ai caseggiati, di attraversamento di acque ed altro, il flessuoso andamento nelle comunali è determinato dalla condizione che s'ha a rispettare il più che sia possibile e danneggiare il meno che sia possibile la proprietà fondiaria.

Se l'onorevole Guala fa la prova di tracciare una ferrovia, di condurre una traccia colla condizione che le curve non abbiano raggi minori di 300 metri,

vedrà che dopo un mezzo chilometro la sua strada ferrata, la sua traccia, non può contenerla, meno casi rari ed eccezionalissimi sulla sede della strada carrettabile.

L'onorevole Guala ha parlato delle macchine che intenderebbe usare, e del come vorrebbe fatti i servizi, e della velocità, e dei pesi, e di tanti altri particolari. Sono dolente di dover dire alla mia volta che delle molte cose dette pochissime sono esatte, molte sono veri e propri errori. Non vedo l'onorevole Guala e me ne spiace poichè vorrei provarmi a persuaderlo che una locomotiva del peso di 20 tonnellate, spinta a 18 chilometri all'ora di velocità e con un treno grande o piccolo alla coda non la si arresta in uno spazio di uno a tre metri; vorrei, per l'amore che gli porto, sconsigliarlo dall'aspettare a piè fermo in mezzo al binario quella locomotiva, non a 3, ma a 10, a 20, a 30 metri dal punto in cui avesse il macchinista compiuto il massimo dello sforzo del quale può disporre per arrestarsi.

Ne avrei tante altre da dire su questo primo sistema delle ferrovie così dette economiche e consistenti in un binario normale collocato sulla sede delle rotabili; ma mi pare che sia proprio inutile di soffermarsi ad un sistema che quasi mai è possibile e che nei rarissimi casi in cui lo sia non è altro che la *ferrovia ordinaria sottratta alla legge dei lavori pubblici*.

Passiamo al secondo sistema, a quello cioè delle ferrovie con sede propria ed a binario ridotto.

È incontestabile che riducendo la larghezza del binario, e per ciò appunto i raggi delle curve potendo essere minori, e minore la sezione della strada e in sterro, e in riporto, e in galleria, un risparmio nelle spese d'impianto si trova.

Ma questo risparmio di capitale non è senza un corrispettivo di aggravii e prima di decidersi ad accoglierlo è prudenza di fare un po' di conti. Ad uno, e troppo evidente, si è accennato; a quello della necessità dei trasbordi.

Ma, vi diceva l'onorevole Bartolucci-Godolini, il trasbordo impone una maggiore spesa che non va a più che 20 centesimi per tonnellata.

E diceva ancora: molte delle merci anche se le ferrovie siano a binario normale devono già essere trasbordate perchè vengono spedite in carri misti. Il trasbordo dipendente dal fatto del diverso calibro dei binari è limitato ai soli carri completi.

L'onorevole Bartolucci-Godolini, che ha fatto un discorso veramente importante e seriamente pensato, ha anche qui esposto una considerazione giusta e verissima. Non ha tuttavia ricordato che la massima quantità di merci è spedita per carro completo, e che le merci che si spediscono per carro

completo poco sopportano i maggiori aggravii perchè merci di poco valore. Credo difficile che pel trasbordo si spendano solo 20 centesimi per tonnellata. Il servizio dei bastagi nelle stazioni lo si paga generalmente un buon terzo di più, ma in ogni modo 20 centesimi sono già qualche cosa. Equivalgono a cinque o sei chilometri di percorso e qui dove si fanno tante questioni per uno o due chilometri non si dovrebbe di cinque o sei fare tanto buon mercato.

Il grande risparmio che si può fare, adottando le ferrovie a binario ridotto, è appoggiato all'ipotesi, che le ferrovie a binario ridotto, più che le ferrovie a scartamento normale, possono seguitare anche nelle altimetrie l'andamento dei terreni. Ma una delle due: o colle ferrovie a scartamento ridotto si fa una riduzione del sistema delle pendenze che si rileva nei terreni, ed in questo caso abbiamo solo il risparmio che riguarda la larghezza della carreggiata; o si fa seguitando le pendenze dei terreni, ed avremo un grandissimo aumento di spesa negli esercizi per ciò che torni necessario di superare una maggiore quantità di dislivelli. I dislivelli da superare si pagano in tanto consumo di carbone. Ad ogni elevazione corrisponde uno sforzo, quindi un consumo di forza viva, ossia di spesa.

Ed è da aggiungere che la locomotiva è una pessima macchina elevatoria. Le spese che si fanno per opere di sterri, di rialzi, di viadotti, hanno lo scopo di ridurre ad un minimo la somma dei dislivelli e sono ripagate dalle conseguenti economie di spese per l'esercizio; ma queste economie non le si ottengono più quando si voglia più o meno seguire i su e giù che si trovano per le campagne o sulle strade rotabili. Le macchine a vapore (la locomotiva non è per niente eccezzuata dalla regola generale) consumano di carbone tanto meno per unità di potenza quanto più sono grandi e forti. Le ferrovie a binario ridotto hanno necessariamente macchine piccole, e che per unità di potenza consumano quindi di più.

Le difficoltà pratiche alle quali ho accennato s'incontrano tutte quando si voglia adottare il sistema di condurre i binari lungo le strade esistenti; possono, in parte, essere evitate colla costruzione di una sede propria, ma in tal caso è minore l'economia del primo impianto.

L'Italia, sciaguratamente, è un paese montuoso. Le carrettabili seguono gli andamenti dei terreni, ed è naturale che vadano così, ma appunto perchè vanno così, le somme dei dislivelli sono enormi, rappresentano, nella maggior parte dei casi, quantità imponenti di sforzo dinamico ed avviene quindi che rarissime volte si possa mettere con vantaggio

una rotaia sulla sede d'una strada esistente. Oltre a ciò è senza inconvenienti per la strada comune l'applicazione delle rotaie? È senza inconveniente per l'esercizio della ferrovia che la sia posta sulla sede d'una via carrettabile?

Anche coloro che non s'occupano affatto di ferrovie, avranno osservato spessissime volte lungo le strade ferrate la ghiaia ributtata dalla parte del binario per rimettere in livello gli armamenti. Quando l'armamento sarà sopra una strada ordinaria, quale effetto produrrà quest'operazione? Si passerà colla comodità necessaria sulle strade ordinarie? O forse per non dare incomodo a quelli che passano sulle strade ordinarie, si dovranno lasciare gli armamenti in disordine e sopportare i pericoli e le maggiori spese nell'esercizio della ferrovia? E l'introduzione di tanta quantità di legname nell'inghiaia delle strade ordinarie non sarà tradotta necessariamente in un grave aumento di spesa per la manutenzione?

In Italia, fra costrutti e da costrurre, abbiamo, se la memoria non m'inganna, 150,000 chilometri di strade ordinarie. La manutenzione costa in media da 500 a 600 lire al chilometro. Si spendono, o si spenderanno in breve, poco meno che 100 milioni all'anno nella manutenzione delle strade ordinarie. Questo per darvi un'idea dell'importanza della cosa, quando potesse avverarsi il poetico desiderio espresso da alcuno che rotaie avessero a collocarsi su tutte le rotabili.

Ma anche se ci fermiamo assai più in qua di tal punto e le rotaie le applichiamo sopra una decima, una ventesima, una cinquantesima parte delle strade attuali, l'aumento della spesa di manutenzione di queste non sarà pure molto importante?

Io credo poco numerosi i casi di conveniente applicazione delle rotaie sulle rotabili, e lo credo tutt'altro che un ritrovato economico per nove volte su dieci. Non parlo della contraddizione in cui cade chi sostiene la necessità di aumentare la nostra rete ferroviaria per ragioni militari, e raccomanda nel tempo stesso l'adozione del sistema a binario ridotto, perchè è troppo evidente. Questo solo aggiungo che applicati a strade esistenti o costrutti su sede propria, i binari ridotti impongono maggiori quantità di materiale mobile per la impossibilità di spedire il materiale e di agglomerarlo nei punti in cui si manifesta momentaneamente il massimo bisogno; che il materiale e fisso e mobile per ciò appunto che più piccolo e meno costoso più rapidamente si consuma; e vale questa parola anche se si tenga conto del rapporto del costo.

Rimane l'ultimo sistema, cioè l'applicazione della terza rotaia sulle strade ferrate a binario normale.

In verità a me non sorride punto quest'idea di mettere una terza rotaia su strade le quali non danno oggi un reddito che paghi i frutti delle due esistenti. Non capisco perchè si vorrebbe fare la concorrenza noi alle nostre strade; non so comprendere come si vogliano creare due strade sullo stesso posto, quando una di esse non dà profitto.

Ma ammesso pure per un momento e dichiarando di non crederci affatto, che la trazione potesse riuscire più economica sul binario ridotto, per ciò che i vagoncini peseranno meno dei vagoni, sarebbe del pari economico il sistema per altre ragioni? La manutenzione sarebbe resa assai più difficile. Dalle due rotaie del binario normale una sopporterebbe il passaggio di due convogli, mentre l'altra sopporterebbe il passaggio di un sol convoglio. Quindi differente consumo e necessità o di procedere ai rinnovamenti generali prima del necessario, o di correre coi treni del sistema ordinario sopra una cattiva rotaia.

La maggior quantità di chiodi introdotte nelle traverse farebbe naturalmente che marcissero in un tempo più breve. Ma ce n'è una terza, ed io credo massima, delle difficoltà per l'applicazione della terza rotaia sul binario normale, è quella della sopra elevazione che dobbiamo dare alla rotaia esterna nelle curve per equilibrare la forza centrifuga. La curva resterebbe uguale nei due sistemi, l'inclinazione trasversale resterebbe identica, eppure sopra un binario d'un metro la sopra elevazione dovrebbe, per ragioni teoriche e pratiche, essere determinata da un angolo di inclinazione affatto diverso da quello necessario col binario normale. Sarebbe cosa pericolosa correre colla rispettiva velocità normale sull'uno o sull'altro dei binari quando la inclinazione trasversale fosse mantenuta identica perchè è una la traversa sulla quale posano le tre rotaie.

Difficoltà pratiche s'incontrano per l'applicazione di tutti i sistemi economici che in questi giorni furono tanto raccomandati guardandoli dai soli punti di vista vantaggiosi. E perchè tali difficoltà esistono, e perchè potrebbe il paese incorrere in danni e in pericoli quando si seguitasse ad accordare o si volesse estendere l'applicazione dei binari ridotti, dei *tramways*, delle ferrovie a ragione o a torto dette economiche, io credo necessaria una legge la quale determini i criteri del dove possano le ferrovie essere costrutte a binario ridotto, e dove debbano farsi a binario normale.

La legge sulle opere pubbliche non è applicabile.

Una legge speciale era stata promessa dall'onorevole Zanardelli quando era ministro dei lavori pubblici; ed una legge fu pure domandata pochi mesi dopo in un notevolissimo discorso dall'onore-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

vole Spaventa. In quell'occasione l'onorevole Depretis ha riconosciuto la perfetta ragionevolezza della domanda, e disse queste precise parole: « Io non esito a dichiarare che la promessa fatta dall'onorevole mio collega il deputato Zanardelli sarà esattamente adempita, e non credo di estendermi in maggiori parole. Aggiungerò solo che in una delle ultime sedute del Consiglio delle strade ferrate fu trattata questa questione, e l'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici è stato nel senso che fosse necessario di studiare e preparare una legge da sottomettersi al Parlamento. »

Queste parole disse l'onorevole presidente del Consiglio nella tornata del 12 dicembre 1877, e aggiungeva: « Dirò di più che è già stata nominata la persona incaricata di redigere la legge. »

Ora, non avendo io veduta nessuna presentazione di legge, nè avendone pur sentito a parlare, io chiederei all'onorevole presidente del Consiglio che almeno ci desse notizie intorno alla salute della persona incaricata.

DEPRETIS, *presidente del Consiglio*. Sta benissimo. Sta meglio di me.

GABELLI. La questione delle ferrovie a binario ridotto è una questione che oggi si agita e alla Camera e nel paese; è una questione alla quale si collegano molti desiderii e molte speranze; è una questione che io credo molti abbiano risoluto in testa loro, senza aver punto misurate le difficoltà, i pericoli, le delusioni alle quali si va incontro cacciandosi dentro alla cieca in questa ridda d'impresae nuove.

Io credo che in nessun momento sia stata più necessaria una legge di quanto sia oggi. E poichè l'onorevole presidente del Consiglio ha avuto la bontà, fin da due anni or sono, di dire che era persuasissimo di doverla presentare, io gli rinnovo la preghiera che, se la persona incaricata non esistesse più, o non avesse più volontà o tempo di redigere quel tal disegno di legge, ne incaricasse un'altra; ma ci tolga dalla condizione in cui siamo. Se le ferrovie così dette *economiche* continuassero ad andare così come vanno oggi, bisognerebbe per prima cosa considerare come lettera morta quasi tutto il capitolo 6 della legge del 1865 sulle opere pubbliche.

Ci è fin questo nella legge all'articolo 255: « Se, compiuta ed aperta al pubblico una strada ferrata concessa all'industria privata (articolo 255), l'esercizio di essa venga ad interrompersi su tutta o su una parte della linea, senza che il concessionario vi provveda immediatamente, o se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'amministrazione superiore prenderà, a spese

e rischio di esso concessionario, le misure necessarie per assicurare provvisoriamente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del pubblico servizio, e prefiggerà un termine perentorio, ecc. »

Dunque, se l'esercizio non va per opera del concessionario, deve provvedere il Governo.

Sarebbe il caso, secondo la legge dei lavori pubblici, che il Governo s'incaricasse direttamente anche dell'esercizio dei *tramways*!

Risparmio alla Camera il rilievo di parecchie altre difficoltà a cui si va incontro col lasciare questa faccenda delle ferrovie economiche in quella condizione di confusione in cui è al giorno d'oggi. Credo sufficienti le dimostrazioni date. Io prego dunque la Camera, l'onorevole presidente del Consiglio, il ministro dei lavori pubblici e la Commissione di accettare il mio ordine del giorno. Credo che non vi siano difficoltà ad accettarlo. So che non hanno un grande valore gli ordini del giorno e che nel più dei casi lasciano il tempo che trovano. Ma mi pare che sia bene votarlo, non tanto perchè esso abbia valore da solo, ma ne abbia alcuno come un seguito di tutti gli ordini del giorno, di tutte le raccomandazioni, di tutte le promesse che fino ad ora intorno a questa materia si sono fatte.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno che vien dopo è del tenore seguente:

« La Camera, riconoscendo che per il completamento della rete ferroviaria del regno occorre un valico appenninico nel versante orientale coll'obbiettivo di Roma, valico che sia coordinato alla grande linea progettata di una ferrovia Adriaco-Tiberina, passa alla discussione degli articoli. »

Puccioni, Pianciani, Saladini, Frenfanelli ed altri.

L'onorevole Puccioni ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

MOCENNI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

MOCENNI. Su quest'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Che cosa vuol proporre?

MOCENNI. Io proporrei che quest'ordine del giorno, in analogia a quanto, sulla proposta dell'onorevole presidente e coll'approvazione della Camera, si è fatto per quello dell'onorevole Bizzozero, fosse svolto quando si discuterà l'articolo concernente i valichi dell'Appennino.

PRESIDENTE. Se ella non avesse invocato il precedente delle mie parole sulla proposta dell'onorevole Bizzozero, avrei lasciato che la Camera giudicasse della sua proposta; ma io debbo constatare che corre differenza tra l'ordine del giorno Bizzozero e questo di cui si parla: quello riguardava una linea compresa nel disegno di legge in discussione, questo dell'onorevole Puccioni non riguarda nessuna linea contem-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

plata nel disegno di legge medesimo, per conseguenza non ci vedo analogia alcuna; nondimeno se ella mantiene la sua proposta io la porrò ai voti.

**MOCENNI.** Bastano due parole, per spiegare il perchè di questa mia proposta.

È verissimo che l'ordine del giorno Puccioni ed altri non si riferisce ad una linea speciale compresa nel disegno di legge, ma nulladimeno si richiede col medesimo una linea di altissima importanza, perchè essa ha rapporto ai valichi dell'Appennino; ed è per questo che io proponevo di riunire la discussione di quest'ordine del giorno colla discussione che si farà per i detti valichi, nello scopo anche di fare una sola discussione, ed esaminare così meglio i vari progetti e determinare i migliori. Perciò credo di insistere nella mia proposta.

**PUCIONI.** Chiedo di parlare.

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

**PUCIONI.** Onorevole presidente, ella col suo abituale acume ha già fatto avvertire all'onorevole Mocenni la ragione per la quale la proposta che io in nome anche di molti altri deputati ho presentato, si differenziava da quella dell'onorevole Bizzozzero, e mi sorprende che, non ostante le osservazioni da lei fatte, l'onorevole mio amico Mocenni voglia persistere in una proposta sospensiva.

Parliamoci franchi; la nostra mozione è forse una mozione colla quale si cambiano talune delle linee che sono comprese nel disegno di legge? Mainò; noi siamo in questa fortunatissima condizione che la mozione nostra, *rara avis*, non chiede nulla per il presente, mentre molte altre che si discuteranno, relative a questo schema di legge, chiedono per il presente, ed intendono sostituire alle linee già iscritte nel medesimo, altre linee che credono meglio corrispondenti agli interessi generali e particolari del paese. Quindi è questo il momento di discutere la mozione nostra: ed è perciò che domando che la sospensiva non sia accolta dalla Camera, e che mi si consenta di spiegare in pochissime parole le ragioni alle quali si raccomanda il nostro ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Onorevole Mocenni, persiste nella sua mozione sospensiva?

**MOCENNI.** Non persistereò altrimenti. Soltanto assicuro l'onorevole Puccioni che non era punto in me l'intenzione di osteggiare l'ordine del giorno da lui presentato; ma anzi in buona fede credeva colla mia proposta di venirgli in aiuto.

Dal momento che egli opina diversamente, io non insisto più a lungo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Puccioni ha facoltà di parlare; però io mi permetto di fargli riflettere,

che sebbene non svolto *ex professo*, pure l'argomento trattato in quest'ordine del giorno fu già accennato ed anche ampiamente svolto dall'onorevole Saladini; per conseguenza la prego di essere, nell'esercitare il suo diritto, il più breve possibile.

**PUCIONI.** Ella può esser certo, onorevole presidente, che sarò brevissimo, anche perchè, come ella ebbe ad accennare, già l'onorevole Saladini discorse largamente della ferrovia contemplata nell'ordine del giorno da noi proposto.

A facilitare il mio compito premetto una dichiarazione, o, a meglio dire, rinnovo la dichiarazione che ho già fatta, che cioè noi non domandiamo nulla per il presente, perchè sentiamo e riconosciamo le difficoltà finanziarie che stringono il Governo, e perchè non vogliamo in guisa alcuna intralciare il corso già abbastanza difficile di questo fortunoso disegno di legge sulle ferrovie.

Noi non facciamo altro che tradurre in una formula d'ordine del giorno le dichiarazioni contenute nella relazione della Commissione parlamentare, che esaminò il primo disegno di legge. Egli è per questo, e ciò serve anche di migliore spiegazione a quello che dicevo poc'anzi rispondendo dall'onorevole Mocenni, egli è per questo che noi siamo stati solleciti di far sì che la Camera si pronunziasse su tale questione di massima, prima che essa s'ingolfasse nell'esame delle singole linee che nel progetto sono contemplate. Noi siamo persuasi della opportunità di questa dichiarazione, sia perchè non combattiamo nessuna linea speciale, sia perchè discutendosi e votandosi dal Parlamento uno schema di legge intitolato: « Provvedimenti per completare la rete ferroviaria del regno » ci pare necessario che il Parlamento stesso dichiari che non tutte le ferrovie di complemento in questo che esaminiamo sono comprese, ma che altre ve ne sono, le quali, in condizioni finanziarie migliori, dovranno necessariamente essere eseguite.

Mosso da questo concetto, non farò meraviglia alla Camera se io faccio una viva esortazione al deputato La Porta, per pregarlo in nome dei sottoscrittori dell'ordine del giorno, di salvare dall'ecatombe che egli propone col suo ordine del giorno puro e semplice, la modestissima nostra mozione.

Ciò posto, vengo a dire in poche parole le ragioni che ci hanno indotto a formulare la proposta medesima,

Questa strada, che noi patrociniamo, è una strada che a senso nostro risponde agli interessi locali, agli interessi nazionali e agli interessi internazionali.

Se è vero, come ebbe a dirlo, nella tornata del 6 giugno 1877 l'onorevole Zanardelli, allora ministro

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

dei lavori pubblici, che lo Stato avrebbe una gran colpa, quando nel procedere al completamento della sua rete ferroviaria non prestasse orecchio a quelle domande di strade ferrate, per le quali si fossero pronunziati moltissimi comuni e moltissimi enti morali; se è vero tutto questo, io dico, che questa colpa si verificherebbe se non nel presente, certo nell'avvenire, ove lo Stato rimanesse sordo alle vive istanze che gli vengono per l'attuazione di una linea, la quale interessa 53 capoluoghi e centri di popolazione.

Anzi io avrei qui occasione di manifestare la mia meraviglia, come alla mente acutissima dell'onorevole mio amico il deputato Baccarini, prima segretario generale dell'onorevole Zanardelli, poscia successore di lui, sfuggisse l'importanza di questa linea, e come egli non la inserisse nel disegno di legge, che presentò al Parlamento.

Sono certo che ciò non avvenne per contrarietà alla linea stessa, ed io confido di averlo non avversario ma amico nella votazione dell'ordine del giorno che noi proponiamo.

Se si pensa infatti che questa linea adriaco-tiberina è indicata dal meridiano che passa per Roma, Perugia e Venezia; se si considera che essa dovrebbe, salvo quelle modificazioni di tracciato che la necessità potesse indicare, muovere da Mestre e per Adria, e Ravenna, Cesena e San Sepolcro mettere capo a Perugia e a Roma; se si pensa a tutto questo, o signori... (*Interruzione a bassa voce del deputato Giambastiani*)

Non ho inteso l'interruzione dell'onorevole Giambastiani, se l'avessi intesa l'avrei raccolta.

**PRESIDENTE.** Prosegua, onorevole Puccioni, non faccia conversazioni.

**PUCIONI.** Non faccio conversazioni...

**NICOTERA.** Ha detto San Sepolcro.

**PUCIONI.** Se l'onorevole Giambastiani ha detto San Sepolcro, io gli rispondo che auguro a lui di continuare per quindici anni, come ho fatto io, a sedere deputato in questa Camera, senza nominare mai il suo collegio elettorale. (*Viva ilarità*) E dopo tale augurio, riprendo il mio discorso e dico: se si pensa ai centri che interessa questa linea; se si considera che essa deve traversare territori, i quali in gran parte di comunicazioni ferroviarie difettano; se si riflette che questi territori sono fertilissimi, per la loro produzione e per le loro industrie; se si pensa alle produzioni dell'alta valle del Tagliamento e alle industrie Cesenatiche, e alle ricchezze del suolo della valle del Tevere, si capisce facilmente, o signori, che questa linea si raccomanda da per sé stessa, e che essa gioverà immensamente agli interessi locali. (*Interruzione dell'onorevole Biancheri*)

Sarebbe bene che ce la facessero, come ella dice, onorevole Biancheri, un'abbondante elemosina; così almeno questa linea potrebbe entrare subito tra quelle che saranno costruite. (*Ilarità*)

Se entriamo poi a considerare l'interesse nazionale della linea, ho sempre sentito dire che i coefficienti per determinare codesto criterio in una linea ferroviaria sono due: servire essa agli interessi militari dello Stato; e servire ai commerci dei più grandi centri della nazione.

Io certamente non mi diffonderò a ragionare di cose militari, perchè probabilmente susciterei il sorriso su molte labbra; sebbene abbia un certo esempio, il quale mi potrebbe anche autorizzare a spingermi per questa via; poichè ricordo che un giorno un distintissimo ingegnere che sta in quella parte della Camera (*Accenna a destra*) parlò lungamente di Codice penale (*Ilarità*); quindi non sarebbe tanto strano, che io parlassi anche di ferrovie. Ma amo meglio dire *relata refero*, senza però citar nomi per non destare suscettibilità.

Ho sentito dire dunque, ed ho visto scritto, che il sistema di difesa dello Stato aveva subito un grandissimo cambiamento, dal momento in cui la capitale era stata trasferita a Roma. Ho sentito dire e ho visto scritto che al sistema militare della difesa dello Stato, giovava immensamente l'aver una linea, la quale rendesse più sollecite le comunicazioni del basso Po e del basso Adige con la capitale del regno, e fosse mezzo di facile concentramento di milizie nella capitale. Ora quando io vedo che con la linea che noi sosteniamo si abbreviano di 103 chilometri queste comunicazioni colla capitale, trovo che anche per questa parte la ferrovia Adriaco-Tiberina risponde ai desiderii che debbono animare il Parlamento. Se poi penso ai commerci, non ho che a ricordarvi che questa linea riunirebbe Venezia con Roma. Venezia difetta di una ferrovia, che la ponga in comunicazione diretta con la capitale. Venezia è una città la quale ha un'importanza grandissima dal lato commerciale, perchè è il secondo scalo che l'Italia abbia nell'Adriatico. Dunque, senza bisogno che io mi diffonda in molte considerazioni in proposito, voi capite facilmente quanto questa linea potrebbe giovare ai commerci della nazione.

Se poi la questione si esamina sotto il punto di vista degli'interessi internazionali, crescono a mille doppi le ragioni che favoriscono il nostro assunto, avvegnachè l'Adriaco-Tiberina avvicinerà grandemente la capitale del regno d'Italia al Brennero, alla Pontebba, al Carso; l'avvicinerà di 58 chilometri al Brennero, di 155 alla Pontebba, di 193 al Carso; il che vuol dire che faciliterà grandemente le comunicazioni dell'Italia coll'Europa centrale.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

Or se a voi piace riflettere alla esportazione che si fa dall'Italia e più alle importazioni grandissime di merci svizzere, renane, belghe, wurtemberghesi che si fanno in Italia; al transito che per l'Italia si fa di merci dirette all'Egitto e alle piazze asiatiche, comprenderete facilmente che anche sotto l'aspetto che vi ho accennato l'Adriaco-Tiberina è linea d'interesse internazionale incontrastabile.

Sono questi i titoli che la raccomandano alla nostra attenzione; titoli che sono stati bellamente messi in luce dalla stessa relazione sul primo disegno di legge del Ministero; titoli per i quali la Commissione non esitò a dire che questa linea rispondeva ad un ideale, il quale però non si poteva mettere in atto per le condizioni finanziarie del regno.

Se questo è, non vogliamo oggi rendere più difficile l'accoglienza del disegno di legge che discutiamo; lo ripeto (e ciò mi fa sperare di aver benevolo l'animo del presidente del Consiglio), noi ci contenteremo di una dichiarazione di massima. Questa sarà per le popolazioni che rappresentiamo di grandissimo conforto; perchè esse, nella certezza di conseguire il fine desiderato in un tempo nel quale l'Italia, fatta ricca ed adulta, potrà coi suoi risparmi provvedere a questo complemento della rete ferroviaria; in questa certezza, dico, le nostre popolazioni attenderanno con pazienza; ed alla pazienza si aggiungerà un sentimento di gratitudine verso il Parlamento, perchè il Parlamento avrà riconosciuto un giusto e vero bisogno. E le popolazioni nostre, che hanno fede nell'avvenire dell'Italia, nello svolgimento delle sue forze economiche, crederanno che il giorno in cui la linea sarà attuata non sarà poi tanto lontano, quanto a prima giunta si potrebbe credere.

Queste sono le brevi considerazioni che sostengono la mia proposta. Io le raccomando alla Camera e spero che il presidente riconoscerà che io ho mantenuto la promessa di brevità colla quale incominciai queste poche parole. (*Segni di approvazione*)

BACCARINI. Domando di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Parlerà dopo. Ora veniamo all'ordine del giorno successivo:

« La Camera riconoscendo che per il completamento della rete ferroviaria del regno occorre un valico appenninico nel versante orientale con l'obiettivo di Roma, e con l'intento di giovare gli interessi militari ed economici interni, non che gli interessi internazionali, abbreviando le comunicazioni dell'alta Italia e specialmente del Veneto con la capitale, passa alla discussione degli articoli. »

Guarini — Fossombroni — Minucci.

Domando se quest'ordine del giorno è appoggiato. (È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Guarini ha facoltà di svolgerlo.

GUARINI. I concetti generali a cui s'ispira il mio ordine del giorno non sono per nulla diversi da quelli i quali vennero svolti testè dall'onorevole Puccioni, tanto che in quanto le sue parole accennano il desiderio e il bisogno di una linea transapenninica, che più brevemente e più rapidamente congiunga le provincie venete colla capitale, io non potrei se non ripetere le parole stesse dell'onorevole Puccioni. Se non che vi ha fra lui e me una differenza. (*Bisbigli, conversazioni*)

Io rinunciai di parlare nella discussione generale, poichè, non lo dissimulo, mentre aveva in animo di toccare alcuna delle questioni generali, sentiva che facilmente sarei sdruciolato in questioni d'interesse locale, contrariamente alle raccomandazioni dell'onorevole presidente. Me ne rattenne, ripeto, la giusta raccomandazione dell'onorevole presidente, alla quale per vero non tutti furono ossequenti al pari di me. Se non che mi parve di poter sperare e credere che anche se alcuno avesse nella discussione generale toccato di questioni particolari, da ciò non sarebbe derivata la conseguenza che, quasi corollario di quei discorsi, si presentasse un ordine del giorno nel quale, se anche, come testè voleva fare credere l'onorevole Puccioni, non si trattasse se non che una questione di massima, si designa e molto determinatamente e molto esplicitamente, una linea particolare.

Or qui è appunto la differenza fra l'ordine del giorno Puccioni-Saladini ed il mio, chè il mio riconosce un bisogno che vuol essere soddisfatto, ma non determina, non pregiudica menomamente il modo secondo il quale possa essere appagato.

Veramente la paternità che di quell'ordine del giorno hanno assunto solidalmente i deputati di Cesena e di Borgo San Sepolcro, basta essa sola a designare siffattamente la linea da loro propugnata, che un articolo indeterminato... (*Interruzioni a bassa voce*)

PRESIDENTE. Li prego di non interrompere.

GUARINI... che un articolo indeterminato...

PRESIDENTE. Proseguia; non dia retta alle interruzioni.

GUARINI... che essi hanno preposto all'appellativo di *Adriaco-Tiberina*, mal dissimula il troppo palese intento e non può trarre in inganno che i meno veggenti. (*Conversazioni, rumori*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Onorevoli deputati, li prego di far silenzio.

GUARINI. Ma cui questo palese intento non fosse

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

abbastanza manifesto dai nomi di cotesti due onorevoli colleghi, lo hanno poi chiarito abbastanza i vivaci e brillanti discorsi, dapprima dell'onorevole Saladini, poi dell'onorevole Puccioni, il quale, poco fa, ha, quasi direi, posto sotto gli occhi della Camera l'intero tracciato di cotesta linea che partendo da Ravenna, tocca Cesena, indi Borgo San Sepolcro, Perugia; Ponte San Giovanni e Baschi.

A me però giova sperare che se potè consentirsi che conclusione di discorsi che si attenevano ad una discussione generale fosse un ordine del giorno, che designa una linea particolare, questa condiscendenza non si spingerà fino al punto che una deliberazione (e sia pure una deliberazione di massima, una deliberazione astratta, se volete), venga ora a determinare concretamente e positivamente una linea, della quale, permettetemi che io lo dica con tutta franchezza, nè il Ministero nè la Commissione, nè molto meno la Camera, hanno forse una conoscenza ben chiara.

Io prego la Camera di gettare una rapida occhiata sull'allegato numero 23, che è inserito nel disegno di legge che è preceduto dalla relazione dell'onorevole Morana. Ivi, in quello, che con una frase molto espressiva fu chiamato il *limbo*, troverete quattro valichi appenninici, iscritti, se non erro, ai numeri 5, 6, 7 ed 8. Eppure tra questi quattro che fin dal principio l'onorevole ministro Baccarini, collocandoli nel limbo, non aveva se non quasi iscritti per memoria, voi non troverete questo nuovo valico che oggi chiamasi *Adriaco-Tiberino*.

Ma, valga il vero, esso non è che la linea Cesena-Perugia, alla quale si dà ora questa speciosa denominazione, quasi per collegarvi una più vasta zona d'interessi o procacciarsi aderenti e fautori.

Che se poi poniate mente a ciò, che codesta linea Cesena-Perugia, non è nemmeno fra le quattro linee iscritte nell'allegato 23, quella che venne preferita dalla Commissione tecnica, la quale accordò la preferenza (come vi dice l'allegato medesimo) alla linea Arezzo-Ferri, vi ripugnerà, io spero, di venire con un voto, che non vorrei dire inconsulto, ma certo intempestivo, a sanzionare ed approvare cotesta linea Adriaco-Tiberina, che o per voi è una ignota, o di cui questo solo sapete che, tecnicamente almeno, è inferiore all'Arezzo-Ferri.

Signori! poichè vi ho già detto che questa linea Cesena-Perugia non venne giudicata preferibile tecnicamente, io non so astenermi dal rammentarvi che due Commissioni tecniche hanno concordato nel medesimo giudizio, l'una nel 1870, e l'altra nel 1877. Mi giova sottoporre alla Camera il giudizio della Commissione del 1870, che era presieduta dal mio amico personale e politico l'onorevole Cavalletto.

Ecco le precise parole della relazione di cotesta Commissione tecnica, le quali si riferiscono specialmente al primo tratto della linea che percorre la valle del Savio:

« Sboccata a settentrione nella valle del Savio, la linea scende per questa fin sotto Bagno senza grave difficoltà di terreno, che vi è ancora facile e sodo. Ma poco sotto Bagno muta in male lo stato delle cose. Raro diventa il macigno e predomina allora...

**PRESIDENTE.** Prego gli onorevoli deputati di fare silenzio, gli stenografi non odono la voce dell'oratore.

**GUARINI.** L'arenaria mollusca ed un calcare frantumato, alternato da scisti argillosi ed argille sabbiose facilissime a stemperarsi. Il torrente che trovava in simili banchi facile preda, si venne escavando nell'antico fondo della vallata un canale molto più largo e profondo che non nelle valli a roccia dura come quelle del Santerno, Lamone, Montone e Bidente. (Faccio notare alla Camera che queste sono le vallate che sono percorse dagli altri tracciati appenninici inferiori a Porretta.)

Mentre in quelle il ripiano o terrazzo residuo dell'antico fondo si trova per lo più a 15 o 20 metri soltanto sopra il torrente, nella valle del Savio si trova invece dominarlo di 40, 50 e 60 metri. E più innanzi la relazione prosegue: « essa (la valle del Savio) presenta alla costruzione, ed anche più alla conservazione di una ferrovia, condizioni *straordinariamente* infelici. Tagli altissimi e trafori in contrafforti di roccia inconsistente; viadotti ed anche ponti a botte di altezza straordinaria... Nè v'ha speranza di molto migliorare le condizioni, ristudiando o variando il tracciato già pure assai abilmente concepito fra tante difficoltà topografiche e geologiche. »

E qui io non proseguirò in questa lettura per non tediare la Camera; so bene che gli onorevoli fautori di cotesto tracciato mi obietteranno che gli studi fatti di poi hanno, per quanto potevano, migliorate coteste non felici condizioni. Però la seconda Commissione, che ebbe ad esaminare il nuovo tracciato, disse pur essa poche ma chiare parole che provano come le difficoltà che la prima Commissione riconobbe, non siansi cogli studi ulteriori vinte e rimosse nè efficacemente, nè completamente. Infatti la seconda Commissione si espresse nei seguenti termini: « Anche la valle del Savio mediante opere costose, e con l'uso di forti pendenze diventa *praticabile*. » Alla Camera non isfuggirà la importanza di questo modesto aggettivo.

**PUCCIONI.** Vedrà che sarà un sostantivo.

**GUARINI.** Io mi auguro che sia sostantivo perchè se ne esamini la sostanza; ma del resto onorevole Puc-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TOBNATA DEL 19 MAGGIO 1879

cioni io non riferisco opinioni mie, bensì giudizi di uomini competenti.

È certo che (proseguono questi uomini competenti, ai quali l'onorevole Puccioni sembra non prestar fede), è certo che malgrado questi ripieghi « la presenza delle frane, e le difese contro il fiume, alle quali bisogna affidare la strada, ne rendono le condizioni di stabilità meno rassicuranti, e meno favorevoli quelle del mantenimento. »

Se non che, esposti alla Camera questi giudizi delle Commissioni tecniche, io potrei anche fare una franca dichiarazione, la quale sarebbe questa. Se io recassi qui puramente e semplicemente degli interessi locali, deputato di Forlì, potrei forse francamente accettare la linea Adriaco-Tiberina. Dopo quanto vi ho riferito poc' anzi non dovrebbe forse far meraviglia che, una volta che si studiasse seriamente questo tracciato, lo sbocco sulla linea Bologna-Ancona, anzichè venir fatto a Cesena fosse fatto a Forlì, presso cui la valle del Bidente offre condizioni assai più agevoli e vantaggiose. Ma, prescindendo dalle condizioni del suolo, e dalle difficoltà di costruzione, io non posso fare a meno di far considerare alla Camera che quando essa adottasse questa, che dicesi una massima astratta, ne deriverebbero, specialmente in confronto della linea Arezzo-Forlì, preferibile anche tecnicamente, queste conseguenze enormissime. La Forlì-Arezzo ha una lunghezza di 112 chilometri, mentre la Cesena-Perugia è lunga 155; considerate dunque le due linee in sè medesime, ecco già una differenza di 43 chilometri. Se poi alla Cesena-Perugia, perchè diventi linea Adriaco-Tiberina, si vogliono aggiungere il tratto superiore da Cesena a Ravenna, e l'inferiore da Perugia e Ponte San Giovanni a Baschi, bisogna ancora aumentare la lunghezza di circa 100 chilometri, onde la differenza tra le due linee starebbe come 112 a 255!

Mi pare, o signori, che votando questa massima, si voterebbe per lo meno una spesa massima.

Qui mi si aprirebbe vastissimo campo, e potrei agevolmente venire ad altri confronti fra l'una e l'altra linea; ma me ne asterrò, e per non tediare soverchiamente la Camera, e perchè ho fiducia che un'ampia discussione possa farsi all'articolo 2, in cui non si potranno non recare in campo tutte le grandi e importanti questioni che riflettono tutti i valichi transappenninici; giacchè per quanto non sia stata accolta la proposta che testè venne fatta dall'onorevole mio amico Mocenni, credo non ingannarmi prevedendo e affermando che all'articolo 2 s'impegnerà viva, gagliarda e generale battaglia.

Però se io ora rinuncio ad entrare in più estesi raffronti, non so nè posso astenermi dal confutare

uno almeno degli asserti dell'onorevole Saladini Egli, quando nel suo brillante discorso decantò i pregi della linea Adriaco-Tiberina, recò in campo un argomento che potè forse colpire la Camera e che io non posso lasciare inosservato. L'onorevole Saladini si riferì a due deliberazioni del Consiglio provinciale di Forlì. E non dico che volesse illudere la Camera; ma certamente usando di un artificio oratorio potè far apparire lucciole per lanterne, facendole credere che il Consiglio provinciale di Forlì avesse riconosciuta la inferiorità della linea Arezzo-Forlì in modo da non volere farsene fautore e sostenitore.

Difatti le parole, con cui l'onorevole Saladini vi invitava a tener conto delle deliberazioni del Consiglio provinciale Forlivese, suonano precisamente così: « Or dunque, se la superiorità della linea Adriaco-Tiberina si imponeva persino a chi localmente ha interessi quasi contrari, tanto più deve imporsi a noi che abbiamo l'obbligo di mostrarci imparziali. » Io faccio appello alla lealtà dell'onorevole Saladini, col quale ho l'onore di esser compagno nel Consiglio provinciale di Forlì, perchè egli consenta che veramente la superiorità della linea Adriaco-Tiberina non si imponesse al Consiglio. L'onorevole Saladini sa al pari e meglio di me, e la Camera certamente non ignora, e ne fa fede il già citato allegato XXIII della proposta di legge, che la provincia di Forlì si trovava in questo caso specialissimo, che tutte e quattro le linee iscritte in cotesto allegato mettono capo alla provincia Forlivese. Ora era evidente che nel Consiglio provinciale non poteva prevalere verun particolare interesse; era evidente che il Consiglio provinciale non poteva scendere, e non iscese, a deliberazioni che favorendo un interesse speciale pregiudicassero a quei più ampi e generali interessi, di cui egli è custode e tutore.

Io spero che l'onorevole Saladini, del quale altamente apprezzo il baldo ingegno, e la schietta e franca lealtà; io spero che l'onorevole Puccioni, del quale ammiro l'alta intelligenza, e di cui se potè venirmi meno l'amicizia politica, non si mutò (e me ne conforto, e me ne onoro), la personale benevolenza, vorranno abbandonare il loro ordine del giorno ed accostarsi al mio.

Imperocchè, o essi hanno veramente inteso col loro ordine del giorno di designare una linea speciale, e vorranno consentirmi che invocano dalla Camera un giudizio imparziale, e oserei dire inconsulto; o hanno, come asseriva l'onorevole Puccioni, inteso di provocare dalla Camera un semplice voto di massima, e non potranno, credo io, negare che il mio ordine del giorno serve, al pari del loro, a

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

cotesto intento, e meglio anzi vi sodisfa, per questo, che, come voto di massima, non include e non pregiudica in verun modo le questioni di tracciato.

**PRESIDENTE.** Prego gli onorevoli colleghi di far silenzio. Non comincia che oggi questa discussione; e se già sono così impazienti, non so come faremo ad arrivare al termine.

**GUAJINI.** Io spero che l'onorevole Commissione vorrà far buon viso al mio ordine del giorno, perchè più ampio, più generico di quello degli onorevoli Puccioni e Saladini e colleghi; il mio, al pari di quello, nulla chiede per ora, di nulla altera le previsioni finanziarie: chiede soltanto che la Camera riconosca ed ammetta che nella proposta di legge vi ha una lacuna, e che bisogna colmarla, e del modo onde colmarla lascia il giudizio all'avvenire, non accennando nemmeno implicitamente una linea piuttosto che un'altra; ma questo solo affermando che debba quandochessia costruirsi un valico appenninico che partendo dalla linea Bologna-Ancona, abbrevi le comunicazioni fra le provincie venete e la capitale.

**PRESIDENTE.** Ora verremo all'ordine del giorno successivo:

« La Camera riconoscendo che per il completamento della rete ferroviaria del regno, occorre un tronco ferroviario che unisca la rete delle Romane a quella dell'Alta Italia con l'obiettivo di una via più diretta tra le Alpi centrali e la capitale; e con l'intento di giovare agli interessi economici e militari, passa alla discussione degli articoli. »

Mocenni — Martini — Incontri.

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, do facoltà di svolgerlo all'onorevole Mocenni.

**MOCENNI.** Onorevoli colleghi, coll'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Incontri, Martini e da me, non si chiede una nuova linea, ma semplicemente un breve tronco, di facilissima costruzione e di spesa moderata, il quale, partendo dalla stazione di Empoli giungerebbe in Val di Nievole, per fare capo alla ferrovia Pistoia-Pescia-Lucca in un punto tra Pescia e Pieve a Nievole, e meglio ancora a quest'ultima stazione.

I vantaggi economici e militari di questa facile costruzione sono in ragione inversa della sua lunghezza, come io andrò dimostrando, attenendomi, secondo il desiderio dell'onorevole presidente e di tutti, al più stretto laconismo.

Anzitutto è evidente che per questo tronco di soli 25 chilometri, noi congiungeremo la rete dell'Alta Italia con la rete delle Romane, cosicchè po-

tremo con poca spesa, e con molta facilità, possedere una nuova linea interna che da Napoli, Roma, Orte e Empoli procederà sino alla Valle di Nievole, da dove non solo si riunirà per Pistoia alla Porrettana, ma per Lucca si congiungerà anche al nuovo valico appenninico, qualunque sia quello che la Camera approverà tra Parma e Bologna. Avrà inoltre il vantaggio di rimediare al gravissimo inconveniente che si verificherebbe quando per avventura, per un accidente qualunque, o per opera del nemico, la linea litoranea del Tirreno venisse interrotta; e per tal modo completerà la linea strategica, una vera e propria linea di arrociamento, della Lucca-Aulla, se la Camera approverà la proposta che ne vien fatta nel disegno di legge. In ultimo servirà utilmente al vettovagliamento e rifornimento delle truppe incaricate di difendere la forte posizione di San Marcello.

Non importa certamente che io dica come questo tronco potrà giovare agli interessi commerciali. Chiunque ricordi il valore commerciale della valle dell'Arno e di quelle della Pescia e della Nievole troverebbe soverchia qualunque mia parola su questo soggetto. Dirò solo che ne saranno avvantaggiati gli interessi di tre provincie, di quelle cioè di Lucca, di Firenze e di Siena, e particolarmente ne trarranno utile i numerosi centri di popolazione che si trovano lungo la valle dell'Arno. Ho detto che questo tronco è di facile costruzione, ed ora soggiungo che fino dal 1860 (notate bene onorevoli colleghi che i voti di quelle popolazioni datano da 19 anni), fino dal 1860, io dico, esistono due progetti, uno dei quali per il Monte Albano, assai costoso, ed il secondo per la valle della Streda nella direzione della valle di Nievole, di poco costo, con un tracciato senza difficoltà. La lunghezza sarebbe, come ho già detto, di soli 25 chilometri, e non si dovrebbero costruire nè gallerie, nè grandi opere di sterro o rinterro, nè di muratura; per cui credo di potere affermare che nella spesa si resterebbe assai al disotto di 4 milioni. Quest'ultimo progetto fu trovato così buono e così adattato, che il Comitato promotore ebbe richiesta di cessione dagli azionisti della già Centrale Toscana, i quali approvarono cessione ed acquisto dei diritti del Comitato promotore all'unanimità, in un'assemblea generale tenuta in Siena il 30 settembre 1862.

Ciò detto, io spero di aver favorevole anche l'onorevole presidente del Consiglio, e ne ho anzi grandissima fiducia, inquantochè trovo nelle mie memorie che il 7 marzo 1862 il ministro dei lavori pubblici, che credo fosse l'attuale presidente del Consiglio, annunciava al Consiglio compartimentale, ora provinciale, di Firenze, di avere autoriz-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

zato l'ingegnere Bernardi a studiare un progetto analogo.

Questo ricordo, unito all'altro della tornata del 29 gennaio 1877, nella quale il mio amico, onorevole Marselli, membro della nostra Commissione, se non sosteneva in modo assoluto la costruzione del tronco che gli onorevoli Incontri e Martini domandano con me, pure accennava con dotte e calorose parole alla necessità di costruirlo, mi fa sperare che troverò benevolo non solo il Ministero, ma anche la Commissione, e che potrò attendere dalla cortesia e dalla saggezza della Camera l'approvazione del mio ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Bovio; ne do lettura:

« La Camera, stimando che le ferrovie, bastevolmente sussidiate con le più antiche deliberazioni dei Consigli provinciali e dei consorzi municipali, sono, non solo di più facile costruzione, ma più degne di considerazione, le passa dalla 5<sup>a</sup> alla 3<sup>a</sup> categoria. »

È presente l'onorevole Bovio?

*Una voce.* Non è presente.

**PRESIDENTE.** Non essendo presente, l'onorevole Bovio perde il diritto a parlare.

Finalmente c'è l'ordine del giorno dell'onorevole La Porta:

« Il sottoscritto propone l'ordine del giorno puro e semplice su tutti gli ordini del giorno. »

Domando se l'ordine del giorno puro e semplice dell'onorevole La Porta è appoggiato.

Chi l'appoggia è pregato di alzarsi.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole La Porta ha facoltà di svolgerlo.

**LA PORTA.** Io non ho bisogno di molte parole per indicare alla Camera il significato del mio ordine del giorno.

L'ordine del giorno puro e semplice tende a rimandare agli articoli tutte le questioni speciali, che agli articoli si riferiscono, ed a rimuovere tutti gli ordini del giorno che possono avere carattere pregiudiziale al disegno di legge.

L'obiettivo del mio ordine del giorno è quello di passare subito alla discussione degli articoli.

Per quelli che riguardano le ferrovie dell'avvenire, che non hanno un legame diretto col presente disegno di legge, io naturalmente me ne rimetto alla discrezione del Ministero, della Commissione e della Camera. Il mio obiettivo, ripeto, è quello di passare subito alla discussione degli articoli.

Questo è il significato del mio ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Do facoltà di parlare all'onorevole Baccarini per un fatto personale.

Lo prego ad indicarlo.

**BACCARINI.** Il fatto personale mi pare evidente. L'onorevole Puccioni mi ha quasi fatto amichevole accusa di aver dimenticato precisamente il capoluogo del mio collegio, trascurando di includere nel disegno di legge la ferrovia Adriaco-Tiberina.

Ora, io mi sono onorato di dire alla Camera, che il disegno di legge del passato Ministero aveva in vista di riempire di nuove linee le principali lacune; senza proposito di costruire linee nell'intento di abbreviare i viaggi. E questa era una necessità; inquantochè allora noi avevamo in vista un periodo di costruzioni di soli 12 anni; e se avessimo voluto prendere di mira questo secondo ordine di bisogni, non era più il caso di parlare di 50 milioni all'anno, ma non sarebbero bastati 100.

L'Adriaco-Tiberina, basta gettar l'occhio sulla carta, è dirò così l'ideale delle linee di abbreviamento, e potrà divenire in un futuro più o meno remoto la più interessante nel senso economico-commerciale. Se voi tirate una linea da Mestre a Baschi nelle vicinanze di Orte, voi avrete disegnato con una retta l'andamento dell'Adriaco-Tiberina. In astratto nessuno può mettere in dubbio che questa sia la più importante delle linee, che io aveva chiamato dell'avvenire, nel senso di perfezionare il nostro sistema ferroviario, ed abbreviare le distanze; non solamente tra i maggiori centri del nostro paese, ma con molti centri principali della Germania e dell'impero Austro-Ungarico.

L'Adriaco-Tiberina abbrevia il viaggio da Roma a Trieste di 214 chilometri; da Brindisi a Trieste, di 168; e mi pare che ciò basti a convincere che se vi saranno un giorno plausibili argomenti per costruire una linea di abbreviamento, si concentreranno in abbondanza sull'Adriaco-Tiberina. Ma, onorevole Puccioni, poichè parmi che accenni di essere soddisfatto di queste mie dichiarazioni...

**PUCCIONI.** Interamente.

**BACCARINI...** come avremmo noi potuto nasconderci che l'introdurre questa linea nel disegno di legge ci obbligava di provvedere alla costruzione di altri 364 chilometri di nuovi tronchi di ferrovia, locchè equivaleva ad accrescere di più che 100 milioni la spesa?

Non era più il caso di 750 milioni, ma bisognava andare ad 850. E non basta: noi avremmo allora difficilmente potuto lasciare in disparte la linea Napoli-Roma per abbreviare di altre due ore il cammino, aggiungendo così alla spesa altri 50 milioni. E potrei nominare parecchi altri tronchi aventi carattere di abbreviamento de'viaggi.

In tale stato delle cose, per quanto l'Adriaco-Tiberina tagli proprio a mezzo il mio campanile,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

abbia pazienza l'onorevole Puccioni, questa considerazione non ha bastato perchè mi rassegnassi a prenderla in considerazione. Sì, o signori, nel compilare il progetto di legge io mi sforzai di mettermi quanto più in alto per me si poteva per bene vedere l'Italia assai più che le particolarità dell'Italia medesima.

Ciò premesso, dichiaro però che voto di gran cuore l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Puccioni, Saladini, e colleghi...

**PRESIDENTE.** Onorevole Baccarini, io la prego di considerare che intorno a quest'ordine del giorno non è stato ancora deliberato se debba aprirsi la discussione. Quindi, finito che ella abbia di parlare per il suo fatto personale, la prego di non passare ad altro argomento.

**BACCARINI.** Non entro nel merito della discussione, ma siamo permesso di dire la ragione per la quale, senza essere in opposizione con me stesso per avere allora esclusa questa linea, oggi l'accetto. La ragione è questa: che quando si trattava di 12 anni di costruzione e di 750,000,000, ristretti erano i limiti di tempo e di spesa; quando si tratta, come ora, di 22 anni e di un miliardo e duecento e più milioni, tutto cambia di aspetto, e cessa ogni motivo di non prendere in considerazione anche la linea Adriaco-Tiberina. Voto adunque di gran cuore anche questa. (*Si ride*)

Un altro fatto personale sorge per me dal discorso dell'onorevole Guarini. Mi pare che egli abbia detto che l'Adriaco-Tiberina non si trovava nemmeno nel quadro unito al disegno di legge del passato Ministero, e che includeva le linee così dette dell'avvenire. Ora mi permetta l'onorevole Guarini di osservare che in quel quadro c'erano tutte le linee note allora, o almeno secondo che erano richieste. C'era la linea Forlì-Arezzo, della quale parla egli; c'era la linea Cesena-Arezzo, c'era la Cesena-Perugia, della quale parlarono gli onorevoli Saladini e Puccioni; vi erano adunque tutte le linee che accennano ai valichi appenninici presi direttamente di mira cogli ordini del giorno degli onorevoli Guarini, Puccioni e Saladini.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Saladini ha facoltà di parlare per un fatto personale. Prego d'indicarlo e d'attenervisi. Non inventiamone dei fatti personali, onorevoli colleghi! (*Si ride*)

**SALADINI.** L'onorevole Guarini mi ha onorato col nominarmi varie volte e col fare degli apprezzamenti su quanto dissi nel mio discorso; ma non parmi questo il momento d'entrare in questioni tecniche di tracciati e di rivalità fra Cesena e Forlì. Quindi io non risponderò a quelle sue osservazioni su tale argomento.

Mi preme solamente d'osservare all'onorevole Guarini che noi non abbiamo certo col nostro ordine del giorno inteso di presentare una massima in favore di un determinato e particolareggiato tracciato: noi non domandiamo che un valico coordinato ad un andamento generale, perchè crediamo, e con noi crede, io spero, la maggioranza della Camera, che un valico coll'obiettivo « Roma » così vagamente non abbia nessuna ragione d'essere: ha ragione di essere solamente quando si coordini ad una grande linea come l'Adriaco-Tiberina, la cui importanza non è disconosciuta da nessuno.

Quanto alle ragioni tecniche dei tracciati, è questione che dovrà esser discussa quando verrà la possibilità di costruire questa linea. Ma oggi noi, limitandoci e contentandoci di un voto puramente di massima, non possiamo entrare affatto in queste questioni tecniche.

L'onorevole Guarini faceva osservare che la firma mia come deputato di Cesena e la firma dell'onorevole Puccioni come deputato di Borgo San Sepolcro, e la nostra parola, avevano dato un senso ristretto all'ordine del giorno.

Ma, onorevole Guarini, io la prego di osservare che dopo le nostre due firme vi sono quelle di altri 48 deputati, di Roma, del Veneto, dell'Umbria e delle provincie meridionali. Non hanno forse queste firme nessun significato per l'onorevole Guarini?

Io non ho altro da aggiungere; solo mi preme di dichiarare, ciò che omai è abbastanza conosciuto, che noi non intendiamo proteggere col nostro ordine del giorno un interesse speciale, ma un interesse generale, il quale soddisfa le principali regioni d'Italia.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Guarini ha facoltà di parlare per un fatto personale. Lo prego d'indicarlo.

**GUARINI.** L'onorevole Baccarini ha frainteso le mie parole. Io non ho detto che egli abbia ommesso di iscrivere questa linea fra quelle dell'avvenire, ho fatto solo osservare alla Camera che, mentre nell'elenco delle linee dell'avvenire erano iscritte quattro linee, questa di cui ora si parla, almeno con questa nuova denominazione di Adriaco-Tiberina, non vi apparisca menomamente. E questo l'ho detto per far vedere che solo posteriormente le si era data una denominazione speciosa per collegarla con altri interessi.

Dacchè ho facoltà di parlare, io debbo anche dire qualche cosa all'onorevole Saladini. Io tengo in grandissimo conto anche le firme di quegli altri egregi nostri colleghi che si sono associati all'onorevole Puccioni ed a lui nel presentare quell'ordine del giorno, ma ho nominati a cagione d'onore parti-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

colarmente, gli onorevoli Saladini e Puccioni, siccome quelli i quali, non solo colla loro firma, ma ancora coi loro discorsi hanno dato a codesto ordine del giorno quel significato, che egli ha voluto contraddire, ma che a me è apparso chiaro ed evidente.

**PUCCIONI.** Chiedo di parlare per un fatto personale. (*Segni d'impazienza*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare per un fatto personale. La prego d'indicarlo.

**PUCCIONI.** Io mi meraviglio molto come l'onorevole mio amico personale Guarini trovi che nell'ordine del giorno da me svolto, e firmato da molti deputati, vi sia un concetto nascosto. Il concetto è palese, nè potrebbe esserlo maggiormente; l'ordine del giorno parla chiaro ed esplicito; chiaro ed esplicito parmi aver parlato io. All'incontro potrei dire all'onorevole Guarini (e mi scusi se glielo dico) che il suo ordine del giorno mi rammenta, modificandola una formola di diritto internazionale, e mi fa dire che qui è il caso in cui la bandiera scuopre (non cuopre) la mercanzia. (*Si ride*)

Ed invero, malgrado qualsiasi contraria protesta, è evidente che i discorsi dell'onorevole Guarini contro la linea che noi sosteniamo, le difficoltà che egli voluto accampare, difficoltà che dal lato tecnico sono già ampiamente risolte, mostrano che l'onorevole Guarini intanto s'opponesse all'ordine del giorno nostro, in quanto crede che quest'ordine del giorno pregiudichi quella linea che egli vagheggia e difende, la Forlì-Arezzo, linea che egli potrà sostenere, non in confronto della nostra, ma in confronto d'un'altra linea ch'è pur nel disegno di legge, e sulla quale avverrà una vivissima discussione.

Fatta questa dichiarazione, debbo, non per un fatto personale, ma per un sentimento di gratitudine, esprimere la mia riconoscenza per le parole pronunziate dall'onorevole Baccarini, il quale mentre ha spiegato perchè la nostra linea non fu contemplata nel disegno di legge da lui presentato, ha pur messo in luce che essa ha un'importanza incontrastabile; dichiarazione questa che acquista tanto maggior peso quanto più grande è l'autorità e la competenza dell'onorevole deputato da cui essa promana.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Guarini ha facoltà di parlare per un fatto personale. (*Rumori*)

Prego che facciano silenzio.

**GUARINI.** Non essendo mio costume di abusare della indulgenza della Camera, spero che mi sarà concesso di dire ancora qualche parola.

*Voci.* Parli! parli!

**PRESIDENTE.** È inutile dire: parli! parli! Ho dato

all'onorevole Guarini facoltà di parlare, e gliela mantengo.

**GUARINI.** Del resto, voglio soltanto dire all'onorevole mio amico personale Puccioni che, voglia o no, piacciagli o no di indagare le intenzioni, tra il suo ordine del giorno ed il mio, vi è chiara, evidente questa differenza: che il suo designa e nomina una linea, ed il mio non ne designa, non ne nomina alcuna.

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole ministro di voler dire se e quale accolga di questi ordini del giorno.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Mi rincresce di dire che non posso accettare l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Lugli, secondo il quale l'esecuzione dell'opera non potrebbe cominciare se non quando fossero finiti gli studi di tutte le linee fatte, progettate e rese esecutive; il che apporterebbe un grandissimo ritardo. Credo invece che appena che un tratto importante della strada sia bene studiato, si possa incominciare l'esecuzione dell'opera, e così andar man mano proseguendo.

Quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Gabelli, è inutile di dire che è nel sentimento di tutti, e che l'accetto volentieri. « La Camera, dice l'onorevole Gabelli, invita il Ministero a presentare un progetto di legge dal quale siano determinati i criteri e le norme per le concessioni di ferrovie economiche a binario normale od a binario ridotto, e di tramways a vapore. »

Comincio da quest'ultima parte.

È verissimo; l'onorevole presidente del Consiglio prese impegno di presentare un disegno di legge per ordinare tutto quello che concernesse i tramways a vapore, ed io posso dire che l'onorevole Perez, sciogliendo la promessa fatta dall'onorevole presidente del Consiglio aveva già preparato un analogo disegno di legge, il quale attualmente è sottoposto a studio; ed io mi propongo di presentarlo al più presto possibile.

Quanto a determinare i criteri e le norme per le concessioni di ferrovie economiche a binario normale od a binario ridotto, è cosa assai difficile. Certo la questione sarà oggetto dei nostri studi e se sarà il caso si presenterà anche un apposito disegno di legge; ma dico ciò con tutte le riserve, poichè le difficoltà sono molte, poichè ogni giorno vengono fuori dei nuovi ritrovati e quindi quello che sarebbe conveniente oggi, non sarebbe più applicabile domani.

Ciò non esclude che dando esecuzione a questa legge, caso per caso, si venga a determinare il metodo di costruzione di ciascuna linea. E siccome è nel concetto del Governo di presentare annualmente al Parlamento l'elenco delle linee da co-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

struirsi, naturalmente in quell'occasione accennerà al metodo di costruzione da adottarsi, affinché possa essere discusso ed approvato dal Parlamento stesso ovvero modificato.

Ecco perchè prego l'onorevole Gabelli di non insistere nel suo ordine del giorno.

Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Puccioni firmato da lui e da altri nostri colleghi.

Siamo perfettamente d'accordo sull'importanza che avrebbe la linea da lui propugnata e sulla necessità, nella quale ci troviamo di non poterla introdurre in questo disegno di legge. Pertanto il Governo farà studiare questa linea, ed auguriamoci che le condizioni della finanza siano tali da permetterci quando che sia di metterla in esecuzione; per ora rimane inteso che non può assolutamente introdursi nel presente disegno di legge.

Analogamente all'ordine del giorno dell'onorevole Puccioni, e degli altri nostri onorevoli colleghi, io do la stessa risposta agli onorevoli Guarini, Fossonbroni e Minucci, perchè mi pare che entri nello stesso ordine d'idee. E quindi non avrei difficoltà, con quelle limitazioni che ho accennato, di accettare anche il loro ordine del giorno.

Dovrei fare qualche riserva sull'ordine del giorno Mocenni, Martini ed Incontri: ma anche per queste linee, trattandosi di studi da farsi, di possibilità avvenire, io non troverei che neppure da parte del Governo ci potesse essere difficoltà ad accettarlo.

Pregherei quindi l'onorevole La Porta, dopo queste dichiarazioni, a voler ritirare il suo ordine del giorno puro e semplice, perchè qui non si tratta d'indicare negli articoli altre linee, e che quindi si debba rimandarne la discussione, ma si tratta di alcune dichiarazioni che, come ho inteso, non hanno alcuna relazione colle linee, che sono contemplate nel presente disegno di legge.

**PRESIDENTE.** E gli altri ordini del giorno, onorevole ministro? Quello dell'onorevole Guala?

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Non è presente; non sappiamo se lo mantiene.

**PRESIDENTE.** Quello dell'onorevole Borelli Giovanni Battista?

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Ho già dichiarato che non ho difficoltà di accettarlo, in quanto che ciò che esso ha per oggetto è già ammesso nel disegno di legge. Mi pare però inutile affatto.

**PRESIDENTE.** C'è quello dell'onorevole Romano Giuseppe.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Non c'è, quindi non so se lo mantenga.

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

**GABELLI.** Io sono dolente di non poter accettare

la preghiera, la domanda che mi rivolge l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Egli dice: io presenterò una legge per i *tramways*, ma non posso impegnarmi a presentare una legge per le ferrovie economiche; non posso accettare il vostro ordine del giorno perciocchè esso include la risoluzione d'una questione molto difficile.

Prima di tutto io dichiaro che nonostante che io mi sia occupato per tanto tempo di strade ferrate, non ho molto chiara la idea (nè me la sono fatta punto in questa occasione) della differenza che passa fra i *tramways* a vapore e le ferrovie economiche. I *tramways* a vapore sono ferrovie economiche. Ora, se l'onorevole ministro dichiarò che presenterà una legge intorno ai *tramways* a vapore, non so intendere quali difficoltà l'onorevole ministro stesso incontri per presentarci una legge intorno alle ferrovie economiche. L'onorevole ministro dei lavori pubblici dice: io non posso accettare l'ordine del giorno Gabelli perchè include una questione difficile. Ma è appunto per questo, onorevole ministro, che io domando che si faccia una legge.

O che siamo qui per legiferare intorno alle questioni che non presentano difficoltà? Se è vero che la questione dei *tramways*, delle ferrovie economiche ha una importanza (e nessuno, credo, oserrebbe negarlo), se è vero che questa questione include delle difficoltà, particolarmente per ciò che molte disposizioni si hanno nella legge delle opere pubbliche del 1865 che non sono accordabili con quanto si pratica anche attualmente intorno alle ferrovie ordinarie, se queste difficoltà esistono, devono essere risolte, e devono essere risolte per ciò che esistono.

**PRESIDENTE.** Onorevole Gabelli, dunque ella mantiene il suo ordine del giorno?

**GABELLI.** Prego, non ho che dieci parole da dire. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Si dia ragione, la prego, della mia posizione.

**GABELLI.** La pregherei, onorevole presidente, a darsi ragione anche della mia.

**PRESIDENTE.** E del regolamento, allora.

**GABELLI.** Dice l'onorevole ministro (mi spiego in dieci parole): si risolverà cosa per cosa.

Ma la cosa per cosa non ci determinerà punto queste norme, e sono queste che occorre di determinare se in qualche maniera si voglia coordinare la nostra legislazione in modo da sapere quel che si faccia. Molta parte della legge dei lavori pubblici riguarda la pubblica sicurezza. Abbiamo...

**PRESIDENTE.** Onorevole Gabelli, se ella insiste, io debbo interrogare la Camera se permette che ella prosegua.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

Questa è la condizione che mi è fatta dal regolamento. E se non mi attengo strettamente al regolamento in questa discussione, io non so quando dovrei tenermici.

GABELLI. Ebbene in allora non ho altro a fare che dichiarare che non posso ritirare il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, *presidente del Consiglio*. Poichè l'onorevole Gabelli mi ha tratto in scena, e ha citato le mie promesse e ha ricordato come io avessi dichiarato alla Camera che un progetto di legge era già in istato di studio, che una persona ne era stata incaricata, e che era da temersi che questa persona si fosse, per malattia, trovata nell'impossibilità di adempiere all'incarico ricevuto, e poichè egli ha chiesto conto di questi impegni assunti, e delle ragioni per le quali non furono adempiuti, io gli debbo rispondere qualche cosa.

L'onorevole Gabelli ricorderà che io ho fatto quella dichiarazione alla Camera nel dicembre del 1877, quando io ero interinalmente incaricato del Ministero dei lavori pubblici. Poco appresso finì la Sessione; per tre mesi la Camera non è stata più aperta e non fu più possibile presentare alcuna proposta di legge. Poi, prima ancora che potesse dar segno di vita nella Camera aperta per la nuova Sessione, il Ministero è caduto. Se c'è stato ritardo, non è colpa sua: la maggioranza d'allora, compreso l'onorevole Gabelli, ha creduto che il Ministero dovesse andarsene. E se n'è andato, e non può essere accusato d'aver mancato ai propri impegni. Venne un altro Ministero; e poi nuovamente questo Ministero Depretis n° 3. Ora non abbiamo noi abbastanza carne al fuoco, onorevole Gabelli. E per verità, a che servirebbe continuare a riempire gli scaffali della Camera di disegni di legge, mentre sarà miracolo se, prima che la Camera prenda le sue vacanze sotto i calori della canicola, riusciremo a discutere e a votare tutti quelli che già da gran tempo ci stanno davanti, e che da gran tempo le nostre popolazioni reclamano? Sarebbe un lavoro inutile; e l'onorevole Gabelli, che è uomo pratico, non consiglierà al Ministero di farlo.

Ma poi, come è stato detto dall'onorevole mio collega, questa legge sui *tramways* è pronta, e per far cosa gradita all'onorevole Gabelli, il mio collega la presenterà in una delle prossime sedute, quantunque senza speranza che possa avere gli onori della discussione in questo scorcio di Sessione.

Veniamo alla questione per la quale insiste l'onorevole Gabelli; egli dice: fate una legge che regoli

tutte le ferrovie economiche compresi i *tramways* che anch'essi sono ferrovie economiche. Io ricorderò i termini nei quali fu sollevata la questione dei *tramways*; nel dicembre 1877 si è notato che i *tramways* erano opere pubbliche per loro natura, molto simili e quasi uguali alle strade ferrate e che non erano però compresi in nessuna disposizione legislativa. È su questo punto che la questione ha vertito, ed è per ciò che l'onorevole Spaventa chiedeva al Ministero che si provvedesse ad assoggettare anche i *tramways* alle disposizioni del diritto comune.

Ecco in che cosa consistono gli impegni di presentare una legge. Ma gli stessi motivi valgono forse anche per le ferrovie economiche?

L'onorevole Gabelli dice: alcune disposizioni della legge attuale sulle opere pubbliche sarebbero inutili, non applicabili; vi sono delle antinomie, delle lacune nella legislazione.

Io veramente considero la questione delle ferrovie economiche sotto quei punti di vista dai quali l'ha considerata la Commissione: le ferrovie debbono essere considerate diversamente a seconda della diversità dei bisogni cui sono destinate a servire.

Una ferrovia percorsa dal grande commercio esterno ed interno è necessario che sia costruita con tutte le cautele, e tecniche e di polizia ferroviaria, che valgano a far sì che il grande transito possa percorrere la linea con tutta la velocità e con tutta la sicurezza necessaria.

Ove invece si tratti di piccole linee le quali raccolgono un movimento che non può crescere considerevolmente, come quelle che penetrano nelle valli delle Alpi e dell'Appennino, il cui avvenire non può mutare se non dopo moltissimi anni la loro condizione economica, vorremo noi per queste linee sprecare il danaro che ci è necessario per una linea che serva alle grandi comunicazioni fra le diverse parti d'Italia e coll'estero? Sarebbe una spesa gettata.

Perciò si è detto: bisogna abbandonare il sistema di un solo metodo di costruzione, conviene costruire a più buon mercato le linee che devono servire ai transiti minori. Ecco l'idea semplicissima delle ferrovie economiche.

E si è detto: di queste ferrovie economiche ce ne possono essere di due specie. Per alcune si conserva lo scartamento ordinario perchè conviene che il transito cui sono destinate sia servito dagli stessi veicoli e collo stesso scartamento; perchè la specialità del caso richiede che si costruiscano in tal modo, onde i veicoli possano senza trasbordo percorrere anche le linee ordinarie, o quanto meno affinché una parte di questi veicoli possa percorrerle. Ma anche per queste linee, per le quali non si pre-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

vede un gran movimento, nè carichi che debbano percorrerle a grande velocità e con gravi pesi, si può diminuire la spesa dell'armamento, si può diminuire in gran parte la spesa dell'esercizio; esse si possono esercitare con materiale che costi meno, si possono esercitare con un sistema di esercizio molto più economico anche amministrativamente, riguardo al numero degli impiegati, per la costruzione delle stazioni e pel modo del servizio.

Ecco il concetto per le ferrovie economiche collo scartamento ordinario.

Vengono poi le linee a scartamento ridotto che sono state comprese in tutti i disegni di legge presentati alla Camera; queste sono linee che hanno uno scartamento minore, che sono destinate ad un servizio speciale, che possono essere fatte con curve a raggio più stretto, che possono salire pendenze maggiori e che, secondo la specialità dei casi, possono con minore spesa servire sufficientemente a determinati bisogni di una determinata zona di territorio. Ecco il concetto; ma c'è una ragione per la quale queste due specie di ferrovie economiche non debbano essere sottoposte alle regole ordinarie stabilite dalla legge sulle opere pubbliche per le strade maggiori? Debbono esservi sottoposte lo stesso, onorevole Baccelli. Si faranno delle economie, ma le regole per la sicurezza del transito, per prevenire inconvenienti, possono benissimo essere applicate a queste linee. Si metta pure il caso che coll'esperienza, all'atto pratico, quando si sia cominciato ad esercitare alcuna di queste ferrovie, si veda la possibilità di prescindere da alcuna delle norme legislativamente fissate per la costruzione e per l'esercizio delle ferrovie; in questo caso sarà agevole venire avanti alla Camera con un disegno di legge, pel quale sia resa più facile la costruzione di quelle linee, togliendole la garanzia troppo costosa che la legge attuale prescrive.

Ecco quali sono le idee del Ministero.

Io riassumo: dico che un impegno di presentare adesso una legge per *tramways* noi non l'accettiamo e l'onorevole Gabelli potrebbe contentarsi di questo impegno, perchè in occasione di quella legge egli potrà esporre le sue idee anche sulle linee economiche, a guisa di emendamento; e le discuteremo se ci sarà tempo; ma assumere adesso l'impegno di presentare una legge, ammettere cioè che bisogna derogare alla legislazione attuale sulle ferrovie, perchè l'onorevole Gabelli giudica che ci sia questo bisogno, mentre, dico la verità, noi *hic et nunc*, allo stato attuale della nostra esperienza ferroviaria, questo bisogno non vediamo, è cosa che non possiamo fare.

Io dirò, se la Camera me lo permette, due parole anche sulle altre proposte, perchè mi lusingo che i diversi loro autori possano risolversi a prendere atto delle dichiarazioni fatte dal mio collega il ministro dei lavori pubblici e a ritirare i loro ordini del giorno; perchè in verità mi pare che se anche si voteranno tutti questi ordini del giorno, i proponenti non ci guadagneranno molto.

Io dirò una parola sull'ordine del giorno dell'onorevole Guala, quantunque egli non sia presente.

Con questo ordine del giorno si vorrebbe che per questa legge fossero applicate ai *tramways* le disposizioni che riguardano le linee economiche e in generale tutte le linee. Non posso accettare tale proposta. Questa legge riguarda le ferrovie, ma sempre le ferrovie soggette alla legislazione attuale.

Quando verremo alla legislazione dei *tramways* sarà il caso di vedere se vi si potrà iscrivere una disposizione analoga a quella che ora si stabilisce con questa legge per le ferrovie.

Così non parlo dell'emendamento dell'onorevole Lugli, che mi spiace di non vedere presente. È troppo assoluto quell'emendamento, perchè vorrebbe che tutti i piani di esecuzione fossero finiti prima di cominciare qualsiasi lavoro, e quindi si renderebbe necessario, prima di smuovere un solo decimetro cubo di terra, un termine assai lungo, quale occorre per fare tutti gli studi d'esecuzione di una linea di qualche importanza. Questo non si può ammettere. Certo il Governo non può intraprendere nessun lavoro se non quando abbia un piano di esecuzione, approvato dal Consiglio superiore e conforme a tutte le regole dell'amministrazione; ma prepararli tutti prima d'incominciare il lavoro è cosa che non si è mai fatta; e sarebbe strano che si ordinasse per questa legge, la quale ha per principale intento di affrettare la costruzione di una nuova rete ferroviaria complementare del regno!

Riguardo alla proposta degli onorevoli Puccioni, Guarini ed altri, che consiste nel manifestare il desiderio che sia necessario l'assenso del Ministero e della Commissione per questa specie di proposte, che sono il primissimo studio di una costruzione dell'avvenire, io dico apertamente, come ho già avuto l'onore di dichiarare, che con questo disegno di legge il Governo e, ne sono certo, anche la Commissione e la Camera, credono di soddisfare a molti bisogni, ma non a tutti. Ognuno vede che questo schema di legge lascia insoddisfatti, non molti, ma moltissimi desiderii. I bisogni in fatto di viabilità sono infiniti, o signori, ma conviene che nel soddisfarli si segua il criterio direttivo, di non fare opere dove non esiste un bisogno importante e nel tempo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

stesso non si venga a pregiudicare l'interesse supremo dell'equilibrio del nostro bilancio. Conviene fare la cappa secondo il panno di cui si può disporre, e se si dicesse col poeta :

che la cappa misura poco panno

ci creperebbero gli abiti addosso.

Perciò io dico : per Roma tutti i Ministeri, anche quelli che precedettero il 18 marzo, hanno pensato che bisognava fare e sollecitamente una importante ferrovia ; perciò la linea Roma-Solmona, alla quale linea il Ministero ha dichiarato che intende dare una precedenza speciale, perchè Roma è più che una città, è la capitale del regno e rappresenta i più grandi interessi nazionali. Col tempo, quando lo permetteranno il movimento economico della nazione e lo stato delle nostre finanze, si provvederà, come a linee di primaria importanza, anche per l'Adriaco-Tiberina e per le altre linee divisate per mettere più prontamente e più brevemente in comunicazione Roma colle varie parti dello Stato e con l'estero.

Ma adesso, o signori, bisogna misurare i benefici di questo disegno, ai bisogni più urgenti, più evidenti. Ed è perciò che, pure ammettendo l'importanza della linea Adriaco-Tiberina e dell'altro passaggio dell'Appennino indicato dall'onorevole Guarini e della scorciatoia interessante Empoli-Pistoia, il Ministero non potrebbe ammettere in questo schema di legge nessuna somma per provvedere alla costruzione di queste linee. Ma il Ministero non disconosce la loro importanza e non esita a dichiarare che a queste linee dovrà essere certamente provveduto come prima lo permetteranno le condizioni della finanza, quando cioè saremo in grado di allargare un po' più questa dotazione, che adesso dobbiamo tenere entro limiti fissi per stare sul sicuro.

Dopo queste dichiarazioni, io voglio sperare che gli onorevoli proponenti dei diversi ordini del giorno vorranno ritirare le loro proposte, e la Camera potrà senz'altro procedere alla discussione degli articoli. Mi permettano di finire con un verso di Dante :

Andiam che la via lunga ne sospinge.

**PRESIDENTE.** Prego la Commissione di esprimere il suo avviso sugli ordini del giorno.

**GRIMALDI, relatore.** In nome della Commissione, che mi onoro di rappresentare, dirò poche parole per ciascuno degli ordini del giorno. Seguirò l'ordine col quale vennero presentati. Il primo è quello dell'onorevole Guala.

**PRESIDENTE.** Non è presente.

**GRIMALDI, relatore.** Ma siccome ha formato oggetto di discussione, sento il bisogno di farne qualche cenno. In esso si parla dei *tramways* a vapore. Mi pare che l'onorevole Guala abbia confuso i *tramways* a vapore con le ferrovie a sezione ridotta, di cui si occupa il disegno di legge. Ora, per quanto riguarda le ferrovie a sezione ridotta, vi è, nello stato attuale della nostra legislazione, tanto che basti per non incorrere nei pericoli, a cui accennò l'onorevole Gabelli ; e lo dimostrerò quando verrò a parlare del suo ordine del giorno. È certo che ad esse provvede il disegno di legge, accordando delle facilitazioni, e quindi è inutile farne oggetto di un ordine del giorno. Riguardo ai *tramways* a vapore occorre una legge che di proposito se ne occupi, come si è fatto in Francia, in Inghilterra e nel Belgio ; nelle quali nazioni, oltre alla legge, che si occupa delle ferrovie in genere, ve n'ha una speciale che fissa le norme ed i criteri per la concessione, costruzione ed esercizio dei *tramways* a vapore. Quindi non è opportuno parlarne ora.

Il secondo ordine del giorno è quello dell'onorevole Lugli. È evidente che con esso possono esprimersi due idee : l'una assoluta, di non intraprendere costruzione alcuna senza che si siano redatti ed approvati tutti i progetti esecutivi. L'altra è più modesta, ma più pratica, e tenderebbe a non far cominciare la costruzione di alcuna linea, prima che ne sia compiuto ed approvato il relativo progetto.

In quanto alla prima, è evidente che l'ordine del giorno non può essere accettato, poichè tenderebbe a contrariare quel desiderio che più o meno è nell'animo di tutti noi, di sollecitare le costruzioni, creando invece dei ritardi, che non sarebbero giustificati in veruna guisa.

D'altronde non vi è ragione perchè debbasi attendere la redazione ed approvazione dei progetti esecutivi di tutte le linee, prima di cominciare la costruzione di una di esse.

Quanto alla seconda parte poi, v'è la legge di contabilità che vi provvede. Questa legge stabilisce appunto che non si possano bandire incanti per opere pubbliche, senza che essi siano preceduti da progetti esecutivi, regolarmente redatti ed approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per ciò che si attiene alla parte tecnica ; e da capitoli approvati dal Consiglio di Stato, per ciò che riguarda la parte amministrativa.

L'ordine del giorno Lugli non farebbe quindi che ripetere quanto è già sancito nella legge generale, che certamente il ministro non trascurerà di eseguire. Ma v'è ancora qualche altra cosa per dissipare perfettamente tutti i dubbi, tutti i pericoli temuti dall'onorevole Lugli. V'è l'articolo 31 del nuovo progetto

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

ministeriale, con cui si fa obbligo al Governo di presentare annualmente all'approvazione del Parlamento, colla legge del bilancio, il prospetto di tutti gl' impegni assunti o da assumere in rapporto alle costruzioni ferroviarie. Or naturalmente nè alla Commissione del bilancio, nè alla Camera è impedito di esaminare se sieno stati debitamente redatti ed approvati i progetti esecutivi, e se siasi bene o male proceduto agli appalti delle linee. Anzi la Commissione e la Camera hanno stretto obbligo di farlo. Dopo queste dichiarazioni, parmi che il suo ordine del giorno non abbia più alcuna importanza.

Il terzo ordine del giorno è dell'onorevole Borelli, il quale si riferisce ad una linea, che dopo la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio (che passa alla posterità col nome di bomba) (*Ilarità*) è stata segnata nella seconda categoria. Esso quindi non ha più scopo, e non val dunque la pena oggi di anticipare una discussione che sarà fatta domani. L'ordine del giorno Pacelli sembrami inutile dopo la nuova proposta del presidente del Consiglio, in massima parte accolta dalla vostra Commissione.

L'ordine del giorno dell'onorevole Gabelli è distinto in due parti. Per la prima ho già risposto io, ed ha già risposto il Governo, quando ha riconosciuto la necessità di dover provvedere con una legge speciale ai *tramways*; e quindi si può per tal parte accettare.

In quanto alla seconda parte, io diceva poc'anzi, che nella legge attuale sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865 vi è quanto basta perchè il Governo possa provvedere alla costruzione di ferrovie su tipo più economico di quello attualmente in vigore presso di noi, evitandosi gli inconvenienti a cui ha accennato l'onorevole Gabelli.

GABELLI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

GRIMALDI, *relatore*. Basta leggere il capo II del titolo V, relativo alle norme della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie, per vedere che esse sono così elastiche, racchiudono disposizioni così generali, che, in verità, tutte le nuove norme speciali che egli richiederebbe vi sono comprese. In fatto di ferrovie poi, o *normali economiche*, od a *sezione ridotta*, più che di legislazione, abbiamo bisogno di buona pratica, o signori. Ciascuna ferrovia, come ben disse l'onorevole presidente del Consiglio, ha il suo tipo proprio, perchè ognuna ha il suo obiettivo, al quale deve provvedere. Nè si concepisce come il Parlamento possa votare una, due, o tutte le linee che noi presentiamo alla Camera, senza che sia convinto della necessità e della utilità di ciascuna di esse; senza che sia convinto che ognuna di queste linee provvede ad uno scopo determinato.

Il tipo adunque della sua materiale esecuzione deve corrispondere a quest'obbiettivo. I tipi sono molteplici, e non si possono codificare.

Ecco perchè il legislatore nella legge 20 marzo 1865, nel determinare queste norme, diceva che le pendenze ed i raggi delle curve delle ferrovie, così pubbliche come private; di seconda categoria, devono essere contenuti nei limiti che si richiedono pel sicuro e regolare esercizio della strada, coi motori che sarà proposto di applicare per la trazione dei convogli, articolo 220. E così lascia caso per caso, alla cura dei Consigli tecnici, alla cura degli ingegneri che fanno i progetti, di determinare quali debbano essere le pendenze, quali i raggi delle curve. Ma non basta. Nell'articolo 221 dà norme generali in quanto alle larghezze; nel 222 in quanto riguarda i cavalcavia e i sotterranei; nell'articolo 224 in quanto riguarda l'armamento; nell'articolo 226 in quanto riguarda i telegrafi. Dunque nella nostra legge vi sono già delle norme, e non è quindi vero che essa sia assolutamente povera per ciò che riflette le costruzioni ferroviarie. Non vi saranno le parole *costruzioni economiche, costruzioni a sistema ridotto*; ma vi è il fatto, vi sono le disposizioni, che possono ritenersi sufficienti. Esse bastano perchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici, perchè gli ingegneri, perchè il Governo, perchè la Camera possano davvero avere norme sicure. Ma, dico, la pratica, la esecuzione di questa legge, che mi auguro vedere approvata, potrà richiedere nuovi provvedimenti; sarà allora il caso di domandarli al Governo quando l'urgenza si presenterà; e quando i sistemi *economici e a sezione ridotta* avranno avuto sufficiente sviluppo. Per ora l'urgenza esiste soltanto per ciò che riflette la specialità dei *tramways* a vapore.

Pregherei quindi anch'io l'onorevole Gabelli di non persistere in questa seconda parte del suo ordine del giorno.

In quanto riguarda gli ordini del giorno degli onorevoli Puccioni, Guarini e Mocenni, mi rimetto alle dichiarazioni che hanno fatte il ministro dei lavori pubblici prima, ed il presidente del Consiglio poi; nulla per parte sua ha la Commissione da osservare su quanto essi han detto. Solamente crede suo debito di dire all'onorevole Puccioni, che se non ha compreso nella proposta di legge in esame alcun valico appenninico che congiunga più direttamente il Veneto alla capitale; non è già perchè ne abbia sconosciuta l'importanza (anzi l'onorevole Morana, primo relatore della Commissione stessa, ebbe cura di metterne in evidenza la necessità e l'utilità), ma è unicamente per la ragione esposta dall'onorevole Baccarini, primo autore del progetto.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

È la questione di finanza quella per cui oggi non vi si può assolutamente provvedere. Oramai si sono già allargati abbastanza i limiti di questo progetto; in guisa che non vi si può comprendere un valico appenninico, il quale importerebbe la spesa di oltre 100 milioni. Insomma, signori, si tratta di sottoporre l'Italia ad una cura di ferro. I diversi medici che l'hanno curata ne hanno sempre aumentata la dose. Da 300 grammi quanti ne proponeva l'onorevole Spaventa, siamo saliti ai 1200, quanti ne propone ora l'onorevole Depretis. Mi pare quindi il momento di dire: o le si dia questa cura, o si muti addirittura rimedio. (*Bene! Bravo!*)

**GABELLI.** Chiedo di parlare per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare per un fatto personale. Lo prego d'indicare.

**GABELLI.** Ho la disgrazia di non essere riuscito a farmi intendere dall'onorevole Grimaldi. Questa è l'impressione che ho ricevuto dalle sue parole, correndovi dietro colla fretta che ho potuto.

L'onorevole Grimaldi mi rimprovera di aver sostenuto che nella legge sui lavori pubblici non vi fossero prescrizioni relative alle ferrovie. Tutt'altro onorevole Grimaldi; sono convinto che ci sono, ho dichiarato che ci sono. Io ho detto semplicemente che quelle prescrizioni che ci sono per le ferrovie ordinarie, sono tutt'altro di quelle che occorrono e che si mettono in pratica per le così dette ferrovie economiche. Nella legge dei lavori pubblici, ad esempio, l'onorevole Grimaldi troverà che la sede delle strade ferrate deve essere divisa da qualunque proprietà. Non ci si può penetrare da coloro che vogliono, mentre sulle ferrovie economiche ognuno ha l'accesso da tutte le parti, a piede ed a cavallo. Direte che non sia una contraddizione questa? Non dico che questa sia precisamente una mancanza della legge, dico che la legge non è applicabile al bisogno. L'onorevole Grimaldi adunque non m'attribuisca un concetto che è tutt'altro di quello che ho, ed è perchè è tutt'altro di quello che ho proposto, che è giustificato il mio ordine del giorno.

A chi fa male quest'ordine del giorno?

L'onorevole presidente del Consiglio dice: vi presenterò una legge per i *tramways*, ma questi, onorevole Grimaldi, onorevole ministro dei lavori pubblici, onorevole presidente del Consiglio, non sono altro che ferrovie a vapore; se occorre una legge per i *tramways* occorre, anche per le ferrovie a vapore. (*No! no!*)

**PRESIDENTE.** Dunque verremo ai voti.

Non essendo presente l'onorevole Guala il suo ordine del giorno s'intende ritirato; l'ordine del

giorno dell'onorevole Bizzozero fu rimandato all'articolo secondo; l'onorevole Lugli ha dichiarato testè che ritirava il suo ordine del giorno e tutti gli emendamenti da lui proposti. (*Bene!*) E l'onorevole Borelli Giambattista ritira o mantiene il suo ordine del giorno?

**BORELLI GIAMBATTISTA.** Essendo stato il mio voto modestissimo ampiamente soddisfatto per le ultime proposte ministeriali, dalla Giunta accettate, e dalle quali prendo occasione per ringraziarne l'onorevole presidente del Consiglio, il ministro dei lavori pubblici e la Giunta, ritiro il mio ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Pacelli non essendo presente, il suo ordine del giorno s'intende ritirato, così pure quello dell'onorevole Romano Giuseppe.

Prima di passare alla votazione dell'ordine del giorno dell'onorevole Gabelli, per regolarità debbo domandare all'onorevole La Porta se ritira o mantiene il suo, il quale avrebbe la precedenza.

**LA PORTA.** Acconsentendo all'invito fatto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, ritiro il mio ordine del giorno puro e semplice.

**PRESIDENTE.** Verremo ai voti sull'ordine del giorno dell'onorevole Gabelli, che mi pare non sia accettato.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** L'ultima parte, sì.

**GRIMALDI, relatore.** Si accetta la parte relativa ai *tramways*.

**PRESIDENTE.** Se dunque è accettato nell'ultima parte, verremo ai voti per divisione, e metterò ai voti prima l'ultima parte dell'ordine del giorno, che è quella accettata, cioè questa parte:

« La Camera invita il Ministero a presentare un progetto di legge dal quale siano determinati i criteri per la concessione dei *tramways* a vapore. »

Chi approva questa parte dell'ordine del giorno è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Ora, metterò ai voti l'altra parte che dice: « e le norme per le concessioni delle ferrovie economiche a binario normale od a binario ridotto, » parte che non è accettata dal Ministero, nè dalla Commissione.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

*Una voce.* La controprova.

*Voci.* Oh! oh! (*Rumori*)

*Altre voci.* È nel suo diritto.

**PRESIDENTE.** Quando la controprova è chiesta io la devo fare.

Chi approva questa parte dell'ordine del giorno, sorga.

(Dopo prova e controprova non è ammessa.)

Metto ora ai voti l'ordine del giorno dell'onorevole Puccioni ed altri, accettato dall'onorevole ministro e dalla Commissione.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

Viene l'ordine del giorno degli onorevoli Guarini, Fossombroni e Minucci.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

Metto ora a partito l'ordine del giorno degli onorevoli Mocenni, Martini ed Incontri, accettato pure dal ministro e dalla Commissione.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

L'onorevole Bovio, non essendo presente, il suo ordine del giorno s'intende ritirato.

Verremo ora alla discussione degli articoli.

NICOTERA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su che?

NICOTERA. Per chiedere al Governo la stampa di taluni documenti che si riferiscono a questa legge, e che sono di molta importanza.

PRESIDENTE. Sull'ordine della discussione dunque?

NICOTERA. Sì signore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

NICOTERA. La Commissione nella sua ultima relazione afferma che, prendendo a base il progetto presentato da un tal ingegnere Scalabrini, si potrebbe effettuare un'economia di 6,800,000 lire sopra una parte della linea Eboli-Reggio.

LOVITO. Domando di parlare.

NICOTERA. L'affermazione della Commissione, che io non metto per ora menomamente in dubbio (ne vedremo l'esattezza quando se ne discorrerà di proposito), è di tale importanza che rende necessaria la pubblicazione della perizia e degli allegati del progetto Scalabrini, nonchè dei voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici su questo nuovo progetto. Quindi io rivolgo preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione per la sollecita stampa di questi documenti, affinchè la Camera possa esaminare se realmente col nuovo progetto Scalabrini si possa realizzare una economia di lire 6,800,000.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lovito su questa questione.

LOVITO. Io appoggio la mozione fatta dall'onorevole Nicotera, se l'onorevole Nicotera intende che sia pubblicata la relazione dell'onorevole Scalabrini...

NICOTERA. Chiedo di parlare.

LOVITO... Ma se invece intende di far pubblicare un progetto, allora noi entriamo in un altro ordine di idee, secondo il quale bisognerebbe pubblicare tutti i progetti; allora il caso non sarebbe tanto spiccio, e la discussione di questa legge in genere e di quella in ispecie a cui si riferiva l'onorevole Nicotera, andrebbe

molto per le lunghe. Dunque, per quel che riguarda la pubblicazione della relazione e dei documenti che si riferiscono al progetto presentato dall'ingegnere Scalabrini, rivolgo anch'io preghiera al Governo e alla Commissione perchè tali documenti siano pubblicati. Anzi io aggiungo qualche cosa di più; io pregherei la Commissione di voler pubblicare tutti quegli altri documenti che sono in suo potere e che si riferiscono alle questioni di cui ha fatto cenno l'onorevole Nicotera. Poichè ricordo che (per dichiarazioni fatte in via privata, ma non riservate, da un egregio collega nostro) esiste una lettera dell'onorevole Baccarini indirizzata alla Commissione, e che io non ho visto pubblicata. Potrei anche dire che non si è pubblicata nemmeno una relazione degli ispettori Billia e Palmieri. Ma poichè siamo nel progetto Scalabrini che si riferisce alla linea Eboli-Reggio, io pregherei la Commissione ed il Governo di volere acconsentire alla preghiera dell'onorevole Nicotera, e completare la pubblicazione con la lettera dell'onorevole Baccarini e con la relazione Palmieri e Billia.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

NICOTERA. Ho domandato di parlare.

PRESIDENTE. Ma l'onorevole ministro ha diritto di parlare appena lo domanda.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Questi documenti sono tutti presso la Commissione. Darli alla stampa, io credo che potrebbe portare lunghissimo tempo, quindi credo che sarebbe bene che la Commissione depositasse alla segreteria della Camera questi documenti, affinchè ogni deputato ne potesse prendere cognizione, e così noi non perderemmo il tempo ad aspettare la stampa di volumi che sono abbastanza grossi.

CAVALLETTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

NICOTERA. Non ho inteso punto di chiedere la stampa di tutto il progetto dell'ingegnere Scalabrini; e ciò per due ragioni. La prima, perchè io credo che la Camera non sia chiamata oggi a discutere il progetto d'un ingegnere privato, quando essa ha innanzi a sè gli studi fatti dal Governo; la seconda ragione è che il progetto dell'ingegnere Scalabrini è stato ormai stampato e diffuso in tanta copia, che difficilmente c'è tra noi chi non ne abbia cognizione. Io dunque limito la mia domanda...

LOVITO. A che dunque serve la domanda?

NICOTERA. Perdoni, onorevole Lovito, la domanda serve a chiedere formalmente non la presentazione sul banco della Presidenza di taluni documenti, cosa

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

che si fa d'ordinario quando si tratta di questioni assai meno importanti della presente, di questioni che non implicano la maggiore o minore esattezza di un'affermazione come quella dell'egregia Commissione, la quale ci preannunzia un'economia di 6,800,000 lire, ma la stampa della perizia e degli allegati del progetto Scalabrini; più la stampa degli ultimi voti del Consiglio superiore su questo progetto, tutte cose che potranno provare l'inesattezza di certi calcoli. Per mostrare poi all'onorevole Lovito che io desidero si faccia la luce su tutto, e che la Camera sia messa in grado di giudicare bene una tale questione, chiedo parimente la stampa delle deliberazioni dei Consigli provinciali per il concorso che volontariamente offrivano alla costruzione della ferrovia Eboli-Reggio.

In quanto a rendere di pubblica ragione la lettera dell'onorevole nostro collega Baccarini, io sono lieto che la domanda di questa pubblicazione sia partita dall'onorevole Lovito; se non l'avesse chiesta lui, mi sarei io dato premura di pregare l'onorevole Baccarini di spiegare nella discussione della questione, di cui si tratta, il senso vero delle sue parole, per mettere così la Camera in condizione di pronunziarsi anche sul giudizio che dava sull'argomento, con quella sua lettera, l'onorevole Baccarini.

Dopo di che non mi resta che ad insistere e pregare vivamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè acconsenti alla stampa dei documenti da me indicati. Essi sono indispensabili per mettere la Camera in condizione di giudicare d'ogni cosa ed anche dei sei milioni ed ottocento mila lire di economie, che si deve pur vedere se sono una realtà, o se non siano una visione.

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

**CAVALLETTO.** Io ho domandato di parlare per limitare la domanda della stampa ai soli voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e per proporre che, a risparmio di stampati e di tempo, gli altri documenti sieno depositati nella segreteria della Camera. Io credo che quando si avessero i voti tecnici del Consiglio superiore dei lavori pubblici nei quali sono riassunte tutte le questioni, i deputati potrebbero farsi un chiaro concetto del complesso delle questioni senza esagerare poi nella stampa e nella pubblicazione di questi documenti.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Plutino Agostino ha facoltà di parlare.

**PLUTINO AGOSTINO.** Mi sorprende il vedere che una Commissione parlamentare abbia come base de' suoi studi il progetto di un ingegnere privato. Il ministro dei lavori pubblici l'altro giorno ha dichiarato che

la linea presentava sette milioni di economia, questi sette milioni non sono stati trovati da nessuno, a meno che da ingegneri privati pagati da gente interessata.

**PRESIDENTE.** (*Interrompendo*) Onorevole Plutino, prima di discorrere sul merito, stiamo alla domanda dell'onorevole Nicotera; il resto si vedrà poi.

**PLUTINO AGOSTINO.** Perciò io appoggio la domanda dell'onorevole Nicotera perchè si faccia la luce sopra questi studi, i quali debbono formare la base del criterio della Camera.

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

**LOVITO.** Il progetto dell'ingegnere Scalabrini, è bene che lo sappia la Camera, è stato fatto a spese dei comuni della valle di Diano.

**PLUTINO AGOSTINO.** Sono interessati.

**LOVITO.** Sì, sono interessati; l'onorevole Plutino ha fatto la scoperta, e tutti i progetti che si sono fatti sulla linea Eboli-Reggio non furono fatti da interessati?

**PLUTINO AGOSTINO.** Li ha fatti il Governo.

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio, non si vuol permettere neppure di nominare una linea?

**LOVITO.** Io non intendo però di anticipare nella Camera la discussione, la quale, dice benissimo l'onorevole presidente, verrà più tardi. La faremo allora e vedremo se colle proposte fatte dalla Commissione si economizzano veramente 6 milioni e 800,000 lire, o se si economizzano venti milioni.

Quanto al progetto Scalabrini fatto a spese dei comuni della valle di Diano, una volta che è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal punto di vista dell'arte e della esattezza dei calcoli, è perfettamente naturale che la Commissione lo abbia fra i suoi documenti. Ma quello che desidererei che l'onorevole Nicotera sentisse è questo: si fa una meraviglia che la Commissione abbia scoperto una economia di 6 milioni e 800,000 lire per la linea della valle di Diano, ma questa è una scoperta che è già stata fatta da un pezzo...

**PRESIDENTE.** Onorevole Lovito, prego anche lei, come ho pregato l'onorevole Plutino, di non entrare nel merito.

**LOVITO.** Sta bene, non entrerò nel merito. Aggiungo soltanto che sono d'accordo sulla pubblicazione di questi documenti, e non mi oppongo a che si pubblicino tutti compresa la lettera del ministro Baccarini e la relazione Palmieri e Billia.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Nicotera ha chiesto di parlare, ma io debbo fargli osservare che è la terza volta che parla.

**NICOTERA.** Onorevole presidente, io sono proprio nella condizione di dover chiedere alla cortesia

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

della Camera il permesso di dire altre poche parole. L'onorevole presidente ben comprende che nello stato di salute in cui mi trovo, non posso avere molta volontà di affaticarmi a parlare, se non lo reputassi per me indispensabile.

**PRESIDENTE.** Comprenderà anche l'onorevole Nicotera che chi deve dirigere la discussione di una legge di tanta importanza, e che richiede tanto tempo per essere esaurita, sia in obbligo ed abbia la necessità di attenersi strettamente al regolamento, il quale vieta appunto di parlare più di una volta sopra la stessa questione. Bisogna che tutti quanti i miei onorevoli colleghi si penetrino della mia condizione, altrimenti sarà impossibile che la discussione proceda.

**NICOTERA.** Se l'onorevole presidente non crede di accordarmi la facoltà di aggiungere poche altre parole, non insisterò.

**PRESIDENTE.** Le dica, ma sia brevissimo.

**NICOTERA.** Non dubiti, onorevole presidente.

Io vorrei che l'onorevole Lovito fosse convinto di questo: che io debba desiderare, per lo meno quanto egli lo desidera, che la costruzione di questa ferrovia abbia luogo. Egli non può dimenticare che io e l'onorevole Lacava, che gli siede accanto, siamo stati i primi propugnatori di questa linea nella Camera; non può dimenticare che io, per quanto ho potuto, ho cercato di facilitarne la costruzione, sollecitando dai Consigli provinciali il loro concorso, quando questo concorso era condizione *sine qua non* perchè la costruzione della linea potesse esser fatta.

Quindi ritenga, onorevole Lovito, che io non desidero di intralciare la discussione; e per dargli una prova che ciò non solo non desidero, ma non voglio, lascerò da parte e non raccoglierò per ora la sua affermazione che, cioè, da tanto tempo fosse già ritenuto che i milioni, dati come risparmiati dalla Commissione, si sarebbero economizzati. Tutto questo lo potremo vedere meglio quando avremo sott'occhio gli studi dell'ingegnere Scalabrini; e assicuro l'onorevole Lovito, che esaminando il progetto Scalabrini, null'altro che il progetto Scalabrini, sarà facile provargli che i sogni (non dell'onorevole Lovito, intendiamoci bene), ma di questo famoso ingegnere, son sogni...

**PRESIDENTE.** Onorevole Nicotera, questo lo vedremo quando tutti avranno letto i documenti.

**NICOTERA.** Sta bene. Non ho che da ripetere quindi la preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici di consentire alla stampa di quei documenti, che sono indispensabili per fare una discussione coscienziosa. Senza di essi la Camera non po-

trebbe veramente vedere se un lavoro, che l'ingegnere Scalabrini afferma potersi fare con 90 centesimi, richieda il doppio.

Questa, lo ripeto, è una necessità.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Desiderando di evitare perdita di tempo io aveva proposto il temperamento che i documenti fossero depositati nell'ufficio di segreteria perchè tutti i deputati avessero potuto prenderne cognizione; ma quando l'onorevole Nicotera insiste in questo modo, io non mi oppongo a che sieno stampati questi documenti che sono presso la Commissione, la quale penserà a mandarli alla stamperia nel più breve tempo possibile...

**GRIMALDI, relatore.** Chiedo di parlare.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI...** perchè l'unica mia apprensione è questa: che dovendosi stampare questi documenti, non si abbia a ritardare la discussione della legge.

**PRESIDENTE.** Insomma l'onorevole ministro acconsente. (*Bisbiglio*)

Abbiano pazienza la risolvo io la questione.

L'onorevole ministro acconsente che i documenti, dei quali ha parlato l'onorevole Nicotera, sieno stampati. Ora intendiamoci bene quali documenti debbono essere.

**NICOTERA.** Li ho detti.

**PRESIDENTE.** Ora li leggo io perchè bisogna che la Camera decida quali desidera che sieno stampati.

L'onorevole Nicotera chiede che si stampi la perizia con gli allegati dell'ingegnere Scalabrini.

Sta bene?

**NICOTERA.** Sì.

**PRESIDENTE.** 2° Il voto del Consiglio superiore sopra questo progetto; poi le deliberazioni dei Consigli provinciali, ossia i concorsi delle provincie; finalmente la lettera dell'onorevole Baccarini intorno a questo soggetto.

Sta bene così?

**LOVITO.** E la relazione dell'onorevole Palmieri, ho aggiunto io.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini per fare una dichiarazione.

**BACCARINI.** Sento chiedermi da qualche collega se si tratta di una mia lettera privata. Tengo pertanto a dichiarare, che la lettera di cui si parla non è che una risposta del ministro dei lavori pubblici ad un quesito fatto dalla Commissione intorno alla linea Eboli-Reggio. E se dovessi dire qualche cosa al riguardo, esprimerei una qualche meraviglia che tale lettera non fosse pubblicata negli atti della Commissione, come pure avvenne di altre mie risposte.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

Io attribuisco senz'altro l'omissione ad una dimenticanza; ad ogni modo quando fosse venuto in discussione l'articolo 21, mi riservava io stesso di dare lettura di quella lettera, ed ora mi unisco agli altri nel domandare che sia stampata.

**PRESIDENTE.** Dunque sono 5 i documenti che si domandano: Perizia ed allegati del progetto Scalabrini. Voto del Consiglio...

*Voci. Voti! voti!*

**GRIMALDI, relatore.** Voti, perchè sono due.

**PRESIDENTE.** Mi pare che crescano in mano. (*ilarità*)

Voti del Consiglio superiore; poi le deliberazioni dei Consigli provinciali sul concorso delle provincie; la lettera del ministro Baccarini, e finalmente la relazione degli ingegneri Palmieri e Billi.

L'onorevole ministro non solo acconsente di presentarli, ma acconsente altresì che sieno stampati. Ora io invito la Commissione, se essa ha gli atti, di depositarli alla Presidenza, la quale ne ordinerà sollecitamente la stampa.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**GRIMALDI, relatore.** La Commissione ha avuto i due pareri del Consiglio superiore sul progetto Scalabrini e li ha già inviati all'onorevole presidente del Consiglio dei ministri; insieme alla relazione Scalabrini, e alla lettera dell'onorevole Baccarini. Null'altro ha presso di sè.

Osservo a questo proposito essere ingiusto l'appunto fatto dall'onorevole Plutino, che la Commissione abbia voluto esaminare il progetto di un ingegnere privato. La Commissione ebbe comunicazione dal Ministero dei lavori pubblici del progetto Scalabrini e lo esaminò; ed essa aveva non solo il diritto, ma il dovere di esaminarlo. Dirà la Camera se l'abbia bene o male esaminato. La Giunta ha fatto per la linea Eboli-Reggio nè più nè meno di quel che ha fatto per le altre; per le quali la Commissione ha sempre tenuti presenti tutti i progetti, tutte le carte che le provenivano dal Ministero. In quanto poi alla cifra di 6,800,000 lire...

**PRESIDENTE.** Lasciamola da parte. Ho pregato tutti i precedenti oratori...

**GRIMALDI, relatore.** Se mi permette, non entro nel merito.

**PRESIDENTE.** Se non ascoltano le mie preghiere, non usciremo più da questa discussione.

**GRIMALDI, relatore.** È questione di fatto personale della Commissione, non di merito.

In quanto alla cifra di 6,800,000 lire, sulla quale l'onorevole Nicotera diceva che la Commissione aveva basato i suoi calcoli, debbo rettificarne la espressione. Il Ministero presentò il progetto Scala-

brini, dal quale risulta questa economia. Stando ai voti del Consiglio superiore, che approvò il progetto Scalabrini per lire 36,000,000 invece di lire 42,800,000; il Ministero ritenne nelle sue nuove proposte la prima cifra. La Commissione non fece che ripetere il calcolo del Ministero, il quale, per lo meno apparentemente e fino a prova in contrario, deve avere tutto il suo valore.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Io vorrei che non sorgesse alcun dubbio sulla qualità e quantità dei documenti da stamparsi.

**PRESIDENTE.** Questo è il punto importante.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Io ho qui davanti a me i documenti che mi furono un momento consegnati dalla Commissione e sono questi. Pregherei l'onorevole Nicotera, che ha chiesto la stampa dei documenti, a vedere se tra questi ci sarebbero tutti. Primo; la relazione dell'ingegnere Scalabrini sul progetto di ferrovia da presso la stazione di Sici-gnano, ferrovia Eboli-Potenza, alla marina del Tirreno presso Castrocucco.

Qui c'è la sua relazione, ed infine c'è la perizia e il sunto delle spese. A questa relazione bisognerebbe aggiungere, se si vuole giudicare un po' la perizia, il preventivo della costruzione, il quale consiste in alcuni cenni relativi alla valutazione dei lavori e in diversi allegati nei quali sono analizzati tutti i diversi articoli che costituiscono l'ammontare totale della spesa.

Ma io debbo avvertire che qui ci sono molti numeri. Non esigerà gran tempo, ma un po' di tempo ci vorrà per la stampa, perchè, come dico, questi allegati sono tutti numeri. Però per questi due allegati io non avrei nessuna difficoltà, perchè mi pare che vi sia tutto e non sia per occorrere gran tempo alla stampa. Questi sono i due principali che mi pare abbia chiesto l'onorevole Nicotera. Poi ha domandato le deliberazioni del Consiglio provinciale, e queste credo che siano presso la Commissione. (*Sì! sì!*) La Commissione dunque favorirà di passarle alla stamperia. Poi i pareri del Consiglio superiore e la lettera dell'onorevole Baccarini. E infine i documenti indicati dall'onorevole deputato Lovito. Se la cosa è così, il Ministero non ha difficoltà che si faccia la stampa di questi documenti.

**NICOTERA.** Dai documenti dell'ingegnere Scalabrini escludo i profili, i quali sono stampati e li abbiamo tutti. Credo che l'onorevole Lovito non incontrerà difficoltà, tanto più che ha il desiderio di far presto. Ma se l'onorevole Lovito vuole anche i profili, io non li escludo.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Bene; i profili bisogna escluderli.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

**PRESIDENTE.** Dunque la domanda fatta non incontrando obiezioni da nessuna parte, rimarrà inteso che la Presidenza, non appena avrà ricevuto i documenti nominati testè, avrà cura di farli stampare il più sollecitamente che sia possibile e di farli poi distribuire ai signori deputati. Sta bene così? (*Sì! sì!*)

Così rimarrà dunque stabilito.

Ora passeremo alla discussione degli articoli.

*Voci.* A domani! a domani!

**PRESIDENTE.** Abbiamo sofferenza un momento.

#### ANNUNZIO DI UNA DOMANDA D'INTERROGAZIONE AL MINISTRO DELLA GUERRA.

**PRESIDENTE.** Essendo presente il Presidente del Consiglio, do lettura di una domanda d'interrogazione rivolta da circa 40 deputati all'onorevole ministro della guerra:

« I sottoscritti desiderano interrogare l'onorevole ministro della guerra intorno alla chiamata sotto le armi del contingente di seconda categoria della classe 1858.»

Compans, Sanguinetti, Umata, ecc. Sono 43 firme. Sarà stampata.

Prego l'onorevole Presidente del Consiglio di voler comunicare questa domanda d'interrogazione al ministro della guerra, per poi stabilire il giorno in cui dovrà essere svolta.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** La comunicherò.

#### PRESENTAZIONE DI ALCUNI DISEGNI DI LEGGE FATTA DAL MINISTRO DELLE FINANZE.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare per presentare alcuni disegni di legge.

**MAGLIANI, ministro delle finanze.** Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per approvazione di due contratti di permuta di beni demaniali.

Presento pure alla Camera un altro disegno di legge per approvazione di contratti di vendita di beni demaniali a trattative private.

Poichè ho facoltà di parlare, mi permetterò di rivolgere alla Camera una calda preghiera. È stata già...

**PRESIDENTE.** (*Interrompendo*) Onorevoli colleghi, li prego di sgombrare l'emiciclo, e di riprendere i

loro posti. Lo sanno pure che in fin di seduta ci è sempre qualche deliberazione da prendere.

**MINISTRO DELLE FINANZE.** Dunque io diceva, che è stata già distribuita alla Camera la relazione sul disegno di legge pel riordinamento del dazio sugli zuccheri. La Camera non può ignorare come vi sia grande urgenza perchè questo disegno di legge venga prontamente in discussione. Ai motivi di urgenza che furono già svolti nella mia esposizione finanziaria, se ne aggiunge un altro evidentissimo; dappoichè l'indugio fa crescere ogni giorno la speculazione di anticipate e straordinarie importazioni, per effetto delle quali non può non scemare la maggiore entrata che noi speriamo di ricavare, nel secondo semestre del 1879, dall'aumento del dazio sugli zuccheri.

Ciò posto, se, come pare, non è possibile interrompere la discussione sulle costruzioni ferroviarie, dall'altra parte non mi sembra conveniente di attendere che questa discussione si compia. Perciò pregherei la Camera di volere stabilire per la discussione del disegno di legge sul riordinamento del dazio sugli zuccheri delle sedute straordinarie anti-meridiane.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione dei due disegni di legge da lui annunciati, i quali saranno stampati e distribuiti ai signori deputati.

L'onorevole ministro delle finanze propone poi che, per affrettare la discussione e l'approvazione del disegno di legge sugli zuccheri, piaccia alla Camera di stabilire una seduta straordinaria per mercoledì mattina, salvo, ben inteso, a continuare le sedute straordinarie il venerdì e gli altri giorni in cui non vi sia la riunione negli uffizi. (*Sì! sì!*)

Metto ai voti questa proposta dell'onorevole ministro.

*Una voce.* La controprova.

(*Si fa la prova e la controprova.*)

**PRESIDENTE.** La Camera delibera che mercoledì mattina e nei giorni successivi si tengano sedute straordinarie.

Domani riunione negli uffizi. Alle 2 seduta pubblica

La seduta è levata alle 6 1/4.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie;

2° Interrogazione del deputato Muratori al mini-

---

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 MAGGIO 1879

---

stro di agricoltura e commercio sull'andamento delle Camere di commercio;

3° Interrogazione del deputato Vacchelli allo stesso ministro circa la personalità giuridica delle società di mutuo soccorso;

4° Svolgimento della proposta di legge del deputato Napodano e di altri per modificazioni dell'articolo 36 della legge sulle pensioni del 14 aprile 1864;

5° Discussione del progetto di legge per l'ordinamento degli arsenali della regia marina (*Urgenza*);

6° Discussione del disegno di legge per il trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare.

---

Prof. Avv. LUIGI RAVANI  
*Reggente l'ufficio di revisione.*

