

## CCXXVIII.

## 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. Dichiarazioni dei deputati Grimaldi, Gabelli e Marcora sul processo verbale della seduta pomeridiana precedente, dopo le quali esso è approvato. = Vengono dichiarate di urgenza le petizioni di numero 1275 e 1276. = Omaggi. = Una proposta di legge del deputato Carbonelli è mandata agli uffici. = Comunicazione dei nomi dei deputati eletti a rappresentare la Camera unitamente alla Presidenza nell'inaugurazione dell'ossario di Custoza. = Presentazione delle relazioni sui seguenti disegni di legge: Riordinamento degli istituti di emissione; Convalidazione di decreti reali di prelevamento di somme dal fondo per le spese imprevedute per l'anno 1878; Maggiori spese dell'anno 1878 e degli anni precedenti, da aggiungersi al bilancio definitivo del 1878; Bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero della marina per l'anno 1879. = Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove strade ferrate — Il ministro dei lavori pubblici, Mezzanotte, dopo aver riepilogato le idee espresse dai vari oratori che discussero di questo disegno di legge, manifesta la propria opinione sui vari emendamenti presentati --- Il Presidente del Consiglio, Depretis, dimostra come tutto l'organismo della legge, specialmente nella sua parte finanziaria, sarebbe grandemente alterato dai passaggi di categorie chiesti da diversi oratori; ai quali risponde partitamente, esortandoli di non insistere sulle loro proposte, per non compromettere l'approvazione della legge stessa — Il relatore Grimaldi espone l'avviso della Commissione sulle proposte fatte da diversi deputati di iscrizioni nella legge di nuove linee non comprese in alcuna categoria, e di passaggi di altre linee da una categoria ad un'altra --- La discussione sui vari emendamenti già svolti è chiusa — Parlano per fatti personali i deputati Odiard, Garau, Bonghi, Guarini, Cavalletto, Zanardelli e Baccarini — Schiarimenti dati dal ministro dei lavori pubblici in risposta agli oratori che hanno parlato per fatti personali — Ai medesimi oratori, e specialmente ai deputati Zanardelli e Baccarini, risponde il Presidente del Consiglio — Il deputato Sella parla per un fatto personale — Il deputato Bonghi ritira una sua proposta sospensiva --- Dichiarazioni del Presidente della Camera intorno al metodo da tenersi per la votazione dei diversi emendamenti — La questione pregiudiziale posta dal relatore sull'emendamento Gabelli è dalla Camera approvata. — La Camera non approva gli emendamenti proposti dai deputati Umana e Pirisi-Siotto — Il deputato Romano Giuseppe ritira il suo emendamento alla linea Maglie-Leuca — Anche i deputati Odiard, Bonghi, Davico, Ungaro, a nome del deputato Incagnoli assente, Capo e Micheli ritirano altri emendamenti da essi proposti per il passaggio di alcune linee in prima categoria — Posta ai voti la linea Adria-Chioggia, per la seconda categoria, la Camera l'approva — Il deputato Bonghi ritira un suo emendamento per il passaggio della linea Ferrara-Ravenna-Rimini in prima categoria; la quale linea è invece approvata in terza categoria — Una proposta dello stesso deputato Bonghi, di passare in prima categoria la linea Lucera-Foggia, che è in terza categoria, è dalla Camera respinta — Si approva invece che detta linea rimanga in terza categoria — Un ordine del giorno presentato dai deputati Pericoli G. B., Cucchi e De Dominicis Antonio è approvato — Quindi sono approvate le seguenti linee in seconda categoria: Treviso-Feltre-Belluno; Sondrio-Colico-Chiavenna; Macerata-Albacina; Teramo-Giulianova; Ascoli-San Benedetto — Il passaggio in prima categoria della linea Bassano-Primolano, inscritta in seconda, è dalla Camera respinto — Invece detta linea è approvata per la seconda categoria — I deputati Cavalletto e Bonghi ritirano le proposte da essi fatte alla linea Aosta-Ivrea, la quale è approvata per la seconda categoria — Il deputato Bonghi ritira altra proposta da lui fatta alla linea Gozzano-Domodossola, la quale è approvata per la seconda categoria. — È anche approvata in seconda categoria la linea Messina-Cerda-Patti — La Camera approva altresì il complesso della tabella A.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

La seduta ha principio alle ore 2 10 pomeridiane. Il segretario Melodia dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata pomeridiana.

GRIMALDI. Chiedo di parlare sul processo verbale.

Ricorderà la Camera, che nell'ultima tornata di sabato, sorse un incidente relativamente alla linea Treviso-Feltre-Belluno.

In omaggio alla verità, ho bisogno di fare una rettifica sul processo verbale. In quella tornata, io accennai esistere in potere della Commissione, e quindi in mie mani come relatore di essa, un progetto redatto dall'ingegnere Zanardelli. In verità esisteva una memoria, colla quale lo Zanardelli giustificava la preferenza che egli credeva doversi dare alla linea Treviso-Feltre-Belluno; e conformemente a quanto dissi, la comunicai all'onorevole collega Gabelli, ed è tuttora in suo potere. Le conclusioni di quella relazione sono quelle che lessi sabato, sulla preferenza della indicata linea.

L'onorevole Gabelli diceva che l'ingegnere Zanardelli aveva fatto aumentare il costo della linea ad oltre 13 milioni. Questo progetto, o per dir meglio, questo apprezzamento dello Zanardelli non è pervenuto alla Commissione, nè le fu rimesso da alcuno. Io presto fede alle conclusioni che su di esso fondava l'onorevole Gabelli; ma ripeto, che la Commissione non potè trarne nessun elemento, perchè non le venne giammai presentato. In ogni modo è certo, che lo Zanardelli non si preoccupava di quell'aumento di prezzo; tostochè emetteva quelle conclusioni nette e recise, che esposi. Infine debbo dichiarare, che se dissi, equipararsi nel costo i progetti, intesi parlare dei due progetti Tatti e Gabelli, dei quali feci larga esposizione alla Camera.

PRESIDENTE. Sarà tenuto conto di questa sua dichiarazione nel processo verbale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli.

GABELLI. Ringrazio l'onorevole Grimaldi delle sue esplicite dichiarazioni. Io non mi aspettava meno dalla sua piena lealtà, dalla sua schiettezza contro la quale non sorse mai in me il menomo dubbio; tengo a dichiararlo pubblicamente.

La Camera adunque ha udito che dipesero da un semplice errore queste parole che l'onorevole Grimaldi pronunciava l'altro giorno: ho qui il progetto dell'ingegnere Zanardelli e la sua relazione chiude così: *l'economia della spesa*, il soddisfacimento della gran maggioranza degli interessi locali, la giustizia distributiva, ecc., tutto concorre a favore della linea di Vittorio, e qui nel progetto si bilanciano nella spesa e l'uno e l'altro progetto. Del resto glielo comunico.

« La Camera ora sa che non esiste un progetto Zanardelli, nè una relazione Zanardelli; esiste una

*breve memoria in risposta alle argomentazioni dell'onorevole Gabelli in ordine alla pretesa preferenza da darsi alla Vittorio-Belluno sopra la Treviso-Belluno. »*

Questa *breve memoria*, privatamente diretta ad un sostenitore della linea Vittorio-Belluno, è stata passata alla Commissione come una *perizia*; e l'onorevole Grimaldi lesse l'ultima frase poco sopra ripetuta. Non ha risposto alla domanda dell'esposizione della cifra perchè la *breve memoria* non conteneva cifre.

Ora le cifre della revisione fatta dall'ingegnere Zanardelli nel progetto Tatti sono quelle che io dissi l'altro giorno, sono confermate da un telegramma firmato Zanardelli, che ho qui, e sono le seguenti:

Passando un miglio lontano da Feltre 13,459,000 lire, passando vicino a Feltre con la possibilità di attacco ad altre strade lire 15,259,000.

Debbo aggiungere queste sole parole, di essere dolente che l'onorevole Grimaldi e la Commissione non solo non abbiano mai esaminato il progetto per Vittorio, ma nemmeno l'abbiano veduto ed abbiano veduto unicamente una relazione stampata riassuntiva di alcuni dati dei due progetti. Detto questo restituisco pubblicamente, come pubblicamente l'ho avuta, la *breve memoria* della quale ha fatto uso la Commissione, pregando l'onorevole relatore a restituirlo a chi di ragione.

PRESIDENTE. Sarà tenuto conto anche di queste dichiarazioni.

L'onorevole Marcora ha facoltà di parlare.

MARCORÀ. Poichè, come la Camera ricorda, e come del resto risulta dal verbale, la mia proposta relativa alla linea Lecco Colico, in seguito alle avvertenze dell'onorevole presidente, fu votata come emendamento al tracciato delle linee valtelinesi, io, senza ritornare sulle deliberazioni prese, ma, a scanso di equivoci, sulle opinioni da me espresse a salvaguardia della rispettiva responsabilità, mi credo in debito di dichiarare che la mia proposta non aveva, nei miei intendimenti, qualsiasi legame colle disposizioni della legge relative al tracciato valtelinese.

PRESIDENTE. Anche questa dichiarazione sarà riferita nel processo verbale.

Se non vi sono altre obiezioni il processo verbale della tornata precedente con queste dichiarazioni e rettificazioni s'intenderà approvato.

(È approvato.)

Si dà lettura del sunto delle petizioni pervenute alla Camera.

(Il segretario Melodia legge il sunto delle petizioni.)

2175. La Giunta municipale di Lanciano rinnova

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

l'istanza perchè sia compresa in una delle principali categorie del progetto per le nuove costruzioni ferroviarie la linea Ortona-Lanciano-Castelfrentano-Casoli-Altino-Bomba-Villa Santa Maria Castel di Sangro-Isernia-Cajanello.

2176. La Deputazione provinciale di Milano ricorre perchè nel progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie venga compresa in prima od almeno in seconda categoria una linea che partendo dalla stazione di Gallarate si porti ad un punto della linea internazionale Sesto Calende-Luino, in modo da assicurare un raccordo diretto col Gottardo che soddisfacendo agli interessi generali dello Stato favorisca pure quelli speciali di Milano.

## ATTI DIVERSI.

**GORLA.** Chiedo di parlare.

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

**GORLA.** Domando alla Camera che si compiaccia di dichiarare d'urgenza la petizione numero 2176 con la quale alcuni industriali di Milano pregano la Camera d'iscrivere nella categoria B una linea di raccordo per Gallarate, cioè la linea dichiarata internazionale Sesto-Calende-Luino. Questa petizione è stata raccomandata anche dalla deputazione provinciale di Milano.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gorla chiede che la petizione numero 2176 sia dichiarata d'urgenza. Se non vi sono opposizioni l'urgenza s'intenderà accordata.

(È accordata.)

Questa petizione farà il corso regolamentare.

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

**ANGELONI.** Domando che sia dichiarata d'urgenza la petizione numero 2175 con cui si chiede la costruzione della linea da Caianello per Isernia e Castel di Sangro a Ortona a Mare e sia rimandata alla Commissione delle costruzioni ferroviarie.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Angeloni chiede che sia dichiarata urgente la petizione numero 2175.

(È dichiarata urgente.)

Questa petizione farà il corso regolamentare.

Si dà lettura dell'elenco degli omaggi giunti alla Camera.

**MELODIA, segretario.** (Legge l'elenco degli omaggi)

Dal signor cavaliere Giovanni La Croce (Castelvetrano) — Sulle scuole elementari obbligatorie ed i giardini d'infanzia, una copia;

Dal Consiglio di amministrazione della Cassa dei

risparmi di Forlì — Conto reso dal Consiglio sulla gestione dell'anno 1877, copie 7;

Dalla direzione della Cassa di risparmio di Torino — Resoconto dell'anno 1878, approvato dall'amministrazione il 19 maggio 1879, copie 50;

Dall'onorevole deputato ingegnere Antonio Roncalli — Scrutatore elettrico-magnetico-stampante, copie 480;

Dal signor prefetto di Alessandria — Atti del Consiglio provinciale, sessioni ordinarie e straordinarie del 1878, una copia;

Dal signor prefetto di Ravenna — Atti del Consiglio provinciale dell'anno 1878, copie 2;

Dal comizio agrario di Roma — Relazione dell'avvocato Tommaso Tittoni al comizio, sulla ferrovia Roma-Viterbo, copie 8;

Dal signor professore Esupère Caillemer, preside della Facoltà legale di Lione — Antichità giuridiche d'Atene:

- 1° Sui contratti di affitto, una copia;
- 2° Sui contratti di prestito, una copia;
- 3° Sulla prescrizione, una copia;
- 4° Sulla restituzione della dote, una copia;
- 5° Sulla difesa delle fortezze, una copia
- 6° Note sulle strade, una copia;
- 7° Sul contratto di società, una copia;
- 8° Sulla proprietà letteraria, una copia.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Carbonelli ha trasmesso alla Presidenza un disegno di legge di sua iniziativa, che sarà mandato agli uffici affinché ne ammettano la lettura.

\* Per adempiere all'incarico che la Camera in una delle sedute passate volle affidarmi, di nominare cioè la Commissione, la quale dovrà insieme con la Presidenza rappresentare la Camera all'inaugurazione dell'ossario di Custoza, chiamo a far parte di quella Commissione gli onorevoli Amadei, Balegno, Di Gaeta, Elia, Robecchi, Righi, Serristori, La Porta e Zanolini.

## PRESENTAZIONE DI QUATTRO RELAZIONI.

**PRESIDENTE.** Invito l'onorevole Brin a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

**BRIN, relatore.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul bilancio definitivo del Ministero della marina pel 1879. (V. Stampato, n° 203, allegato III.)

La relazione sul disegno di legge: approvazione di maggiori spese del 1878 ed anni precedenti da aggiungersi al bilancio definitivo del 1878. (V. Stampato, n° 189-A.)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

Infine la relazione sul disegno di legge per la convalidazione di decreti reali per prelevamenti di somme dal fondo delle spese impreviste per l'anno 1878. (V. *Stampato*, n° 133-A.)

**PRESIDENTE.** Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Invito l'onorevole Leardi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**LEARDI, relatore.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge pel riordinamento degli istituti di emissione. (V. *Stampato*, n° 181-A.)

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

#### 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. (*Conversazioni*)

Onorevoli colleghi, li prego di fare silenzio.

Nell'ultima seduta furono approvati i tracciati delle linee proposte nelle categorie 1ª 2ª o 3ª, e che qualcuno chiedeva fossero trasferiti in prima categoria. Oggi resta ad udire l'opinione dell'onorevole Commissione e del Ministero: 1° sulle nuove linee che si propone d'iscrivere in 1ª categoria, e che non erano contemplate in nessuna delle categorie del disegno di legge; 2° sulle linee iscritte in 2ª od in 3ª categoria che son proposte pel passaggio in 1ª categoria. Per conseguenza io prego il Ministero e la Commissione di esprimere la loro opinione sulle due questioni che ho testè accennate.

**MICHELI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Su che?

**MICHELI.** Per una dichiarazione.

**PRESIDENTE.** Permetta: lasci che la discussione vada avanti, e le sue dichiarazioni le farà poi a tempo opportuno.

**MEZZANOTTE, ministro dei lavori pubblici.** Prima di manifestare le opinioni del Governo sugli emendamenti proposti alla tabella A, mi sia lecito premettere qualche breve osservazione.

Il disegno di legge che discutiamo già presentato dall'onorevole mio predecessore, presumeva una spesa di 750 milioni. Ma ben tosto si ebbe a rilevare, che doveva invece elevarsi ad 880 milioni, perchè nel primitivo progetto di legge s'iscrivevano 91 milioni, per il compimento delle opere in corso di costruzione, mentrechè effettivamente quella

spesa era di 221 milioni. Questo aumento è stato già approvato dalla Camera allorchè se ne dovette fare applicazione al bilancio del 1879. Così il primitivo progetto del mio onorevole predecessore, se fosse rimasto com'era stato presentato, avrebbe prodotto una spesa di 880 milioni. Però bisognava o accrescere l'annuo assegno portandolo a lire 58,600,000, ovvero estendere il termine che si era in essa stabilito fino a quindici anni. La Commissione allargò la legge, e prevede una spesa di 900 milioni, ma la stessa Commissione proponeva alla vostra approvazione l'articolo 31, col quale si prescriveva che altre sei linee si dovessero costruire nel medesimo termine di diciott'anni, e che il Governo dovesse domandare alla Camera i fondi necessari. Cosicchè, secondo le proposte della Commissione, la spesa si sarebbe elevata a 900 milioni, più l'importare delle sei linee. Le quali, per quanto spetta allo Stato, rappresentando una spesa di lire 139,550,000, il carico totale dell'erario, secondo il progetto della Commissione, si sarebbe elevato a lire 1,039 milioni e mezzo. A questa spesa aggiungendo i 130 milioni, di cui ho dianzi parlato, secondo le proposte della Commissione, la spesa totale si sarebbe elevata a 1,169 milioni.

La Camera comprende che, arrivati a questo punto, non vi erano che due vie, o portare l'annuo assegno a lire 64,400,000, rimanendo fermo il termine di diciotto anni; od altrimenti estendere questo termine di altri tre o quattro anni. In questo stato di cose incominciò la discussione generale, e da essa tre concetti emersero.

Primo, il dubbio che la legge non avesse potuto eseguirsi per l'onere troppo grave che s'imponneva alle provincie ed ai comuni: il secondo, che nella legge bisognava pur comprendere le sei linee dell'articolo 31; il terzo concetto, finalmente, che, scorse dalla discussione generale, fu quello che troppe linee d'interesse locale sarebbero rimaste escluse da qualunque beneficio della legge.

Il Ministero esaminò tutte le questioni che si atenevano a un tal ordine d'idee, e venne nell'intendimento di darvi soddisfazione. A nome del Gabinetto, il presidente del Consiglio ha già detto qual è il nostro pensiero, e vi ha sottoposte le analoghe proposte. Dalle medesime derivano questi nuovi vantaggi: introdurre effettivamente nella legge le sei linee contemplate nell'articolo 31; diminuire grandemente gli oneri delle provincie e dei comuni; ed aggiungere ancora 600 chilometri di strade d'interesse locale. Tutto questo come si è potuto ottenere? Per le seguenti ragioni. 1° Perchè gli oneri che competerebbero all'anno 1879 sono esclusi dalla legge, nel quale anno del resto non si potrebbero fare

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

nuove costruzioni; 2° perchè si è fatto assegnamento, sopra una minore spesa, adottandosi metodi più economici di costruzione; 3° perchè finalmente il termine di 18 anni è stato esteso a 20. Queste proposte del Governo, debbo dichiararlo alla Camera, sono le ultime, sono tutto quello che si può fare. Il Governo non può andare più oltre.

Ora che ho ricordato per sommi capi la storia di questa legge, veniamo alla prima categoria.

La Commissione aveva stabilito la somma di 76 milioni per sopperire ai bisogni della prima categoria. Ebbene, dopo la votazione fatta dalla Camera, questa somma si è elevata a 430 milioni. Da 76 milioni siamo andati a 430. Ho voluto fare un conto approssimativo di ciò che sarebbe risultato a carico dello Stato se tutti gli emendamenti proposti fossero stati accolti dalla Camera, e mi risultò che in questo caso lo stato avrebbe avuto un aggravio di altri 80 milioni. La Camera comprenderà quali potrebbero essere le conseguenze se questi nuovi aggravii fossero votati. Delle due cose l'una: o l'annuo assegno dei 60 milioni dovrebbe aumentarsi a 64, o estendersi ancora quel termine, che fu fissato prima a 15, poi a 18 e finalmente a 20 anni.

Io debbo dichiarare che il Governo non può accettare nè l'una nè l'altra di queste conseguenze.

Ed ora, o signori, entriamo nel merito degli emendamenti.

Come il nostro presidente faceva rilevare, essi o riguardano l'introduzione nella legge di nuove linee, o il trasporto di alcune linee, comprese nella legge, da categorie inferiori alla prima categoria. Le nuove linee sarebbero queste: Oulx-Briançon e Pinerolo-Briançon. Queste due linee furono difese dagli onorevoli Odiard e Davico.

La Camera sa che esistono attualmente due grandi linee internazionali che ci mettono in comunicazione colla Francia: quella del Cenisio e quella per Ventimiglia. È egli utile, è egli necessario un terzo valico alpino da quel lato? Inoltre non esistono studi, non esiste alcun progetto; non sappiamo altro, per quanto ne disse l'onorevole Davico, che la spesa sarebbe di 26 milioni, e di 20 milioni secondo l'onorevole Odiard. Questo è quanto sappiamo; la spesa, dunque, per questo valico non è necessario, per il quale non abbiamo studi nè progetti di sorta, sarebbe tale da scompaginare tutto il nostro sistema finanziario: queste linee assolutamente non possono essere prese in considerazione.

L'onorevole Bonghi ne propugna tre: Verona-Ferrara, Mestre-Ravenna, Adriaco-Tiberina.

ODIARD. Chiedo di parlare per un fatto personale.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Verona-Ferrara; fra

queste due città, essendo attualmente collegate dalla ferrovia, si tratterebbe unicamente accorciarne la distanza.

Ora, a prescindere che la congiunzione di queste due città forma un interesse locale, e non generale, per essere compresa nella prima categoria, la Camera ben vede che noi ci dobbiamo anzitutto occupare di fare delle linee là dove mancano, a vece di pensare ora ad abbreviare le linee che esistono.

Per queste ragioni, il Governo non può accettare questa nuova aggiunta di linea.

Quanto alla Mestre-Ravenna, ed alla Adriaco-Tiberina, la Camera ricorderà che ci fu l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Puccioni, e che si convenne che per ora questa spesa non poteva farsi, ma che il Governo prendeva impegno per studiare la linea, onde poi venire dinanzi alla Camera con provvedimenti legislativi, quando le condizioni delle nostre finanze l'avessero permesso.

GUARINI. Domando di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Tre emendamenti riguardano l'isola di Sardegna. Uno è proposto dall'onorevole Umata, l'altro dall'onorevole Garau, che ieri l'ha ritirato, il terzo fu presentato dall'onorevole Pirisi-Siotto e da altri nostri onorevoli colleghi.

Innanzitutto io ho il dovere di fare osservare alla Camera che gli onorevoli deputati che appartengono alla deputazione sarda, e specialmente l'onorevole Garau, hanno voluto far credere quasi che la Sardegna avesse avuto sempre un trattamento diverso e peggiore di tutte le altre parti d'Italia. Ora questo non è, anzi quell'isola ha avuto sempre un trattamento eccezionale.

COCCO-ORTU. Domando di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. E ne aveva il diritto per le sue condizioni speciali. Io spero in questa occasione di dare una prova che queste simpatie non sono punto diminuite. Ed infatti, o signori, dal 1862 al 1878 si dovevano costruire in Sardegna 1235 chilometri di strade.

Non ne rimangono a costruire che soli 56 e la spesa si è elevata, fino al 1878, a 28 milioni e mezzo. Ora paragonate la Sardegna colla Sicilia, che certamente non ha un territorio inferiore ed ha una popolazione tanto maggiore: ebbene, nello stesso periodo che cosa si è speso per le strade in Sicilia? La somma di 26 milioni; in conseguenza 2 milioni di meno di quel che si è speso per la Sardegna. Prendete le provincie napoletane, che certo, per estensione di territorio e per popolazione sono immensamente superiori alla Sardegna; ebbene, che cosa si è speso in questo spazio di tempo? L'ho qui, notato, 28 milioni; 2 milioni di più che non in Sar-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

degna. E mentre la Sardegna nulla contribuisce per la spesa della costruzione delle strade, nelle provincie napoletane c'è il concorso della spesa di queste, e quindi i 28 milioni si riducono ad una somma minore dei 26 spesi per la Sardegna. E questo io ho voluto dire, non perchè la Sardegna non meriti moltissimi riguardi, ma per mostrare alla Camera come non sia esatto il dire che essa sia stata trattata in modo diverso e peggiore delle altre provincie italiane.

Alla Sardegna, con leggi speciali, si è voluto concedere una rete ferroviaria la quale ha 381 chilometri di estensione. Di essi trovansi già in esercizio per 228 chilometri e se ne devono ancora aprire all'esercizio altri 155. Ora se la Sardegna è provvoluta di ferrovie per mezzo di una legge speciale, era ben naturale che in questa legge non avesse una gran parte. Che se si voglia raffrontare la situazione della Sardegna colle altre parti d'Italia, io non ho che a riferirmi ai quadri pubblicati dall'onorevole Baccarini: si vedrà che la Sardegna non si trova all'ultimo posto; ne tiene otto, in fatto di ferrovie, superiori ad essa, e sette inferiori.

Detto ciò, veniamo al merito delle proposte fatte. Di che si tratta, o signori? si tratta di congiungere un capoluogo di circondario ad una linea ferrata. È questo un interesse generale, un interesse nazionale? È un grande interesse locale, sì, lo riconosco, ma non può dirsi che sia un interesse generale, un interesse nazionale. Egualmente la linea che dovrebbe partire da Nuoro e congiungersi a Macomer è di un interesse neppur provinciale, ma circondariale, perchè Nuoro non è un capoluogo di provincia. Quindi è impossibile che queste linee sieno comprese nella prima categoria.

Però io debbo dir questo: le condizioni della Sardegna sono specialissime, ed essa deve essere specialmente trattata. Gli studi finora non sono finiti nè per l'una linea, nè per l'altra che ho nominato; ed io credo che quando questi studi saranno ultimati, si potrà con una legge speciale provvedere ai bisogni che sono stati messi innanzi dagli onorevoli Pirisi-Siotto ed Umana. Dico con legge speciale, non potendosi ora, inquantochè ciò guasterebbe tutta l'economia di questa legge, e sarebbe in contraddizione coi criteri che sono stati adottati.

Io pregherei adunque tanto l'onorevole Umana quanto l'onorevole Pirisi-Siotto di non insistere nella loro proposta, di ritirarla, e di prendere atto di queste mie dichiarazioni.

L'onorevole Romano vorrebbe che passasse in prima categoria la linea che congiunge Maglie a Leuca.

La Camera sa come tutto il grande movimento finisce a Brindisi, e la provincia di Terra d'Otranto è perfettamente munita di strade ferrate; imperocchè quando si giunge a Lecce la ferrovia si biforca, e da un lato va ad Otranto, e dall'altro deve andare a Gallipoli; quindi questa linea proposta dall'onorevole Romano è di un interesse proprio locale, e mi pare che stia bene là dove fu dalla Commissione collocata.

ROMANO G. Chiedo facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Pericoli con altri colleghi, l'onorevole Cucchi, l'onorevole Allievi, l'onorevole Cavalletto, l'onorevole Bonghi propongono, che le linee che servono per congiungere i capoluoghi di provincia ad una strada ferrata, siano iscritte in prima categoria.

Un po' di storia; l'onorevole mio predecessore ne aveva fatta così la distribuzione.

Sondrio, terza categoria; Belluno, terza categoria; Macerata, quarta categoria; Ascoli, quarta categoria; Teramo, quarta categoria.

Ecco il giudizio che aveva dato il mio onorevole predecessore.

La Commissione invece le ha messe tutte in terza categoria, e con l'ultima proposta del Governo sono passate alla seconda, cosicchè quella spesa per cui dovevano per queste linee prima concorrere le provincie in una misura eccedente, ora si riduce a questo, che il Governo contribuisce per nove decimi, e per un decimo soltanto vi contribuisce la provincia.

Ma ciò non è bastato, altri argomenti si sono messi avanti, e sono questi: Si dice: ma tutti gli altri capoluoghi hanno avuto questo beneficio senza concorrere alla spesa; perchè soltanto questi cinque capoluoghi dovranno essi concorrervi? È un argomento che proverebbe troppo, perchè lo stesso argomento potrebbe addursi dalle provincie le quali potrebbero dire: se in Italia molte provincie sono attraversate da strade di ferro, e non vi hanno per nulla contribuito, non è ingiustizia ora di far contribuire le altre provincie per avere lo stesso beneficio? E con ciò si demolirebbe il principio su cui basa il concorso degli enti interessati nella costruzione delle linee. Tanto vale il dire che non abbiano a concorrere, quanto il dire rigettare la legge. Ma si soggiunge: vi ha un'odiosa eccezione nella legge istessa, imperocchè Campobasso e Rieti saranno unite alla via ferrata senza concorrere alla spesa.

Quest'argomento poggia sopra un equivoco; la Commissione non pensava punto ai capoluoghi nè a congiungerli colle linee quando si occupava delle ferrovie Rieti e Campobasso.

Era tutt'altro il suo pensiero, e perchè sia mani-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

festò mi permetto di leggere talune linee della relazione Morana:

« L'altra linea interna poi è sufficientemente accennata dal tracciato Pistoia-Firenze-Arezzo-Foligno-Terni, e richiede l'indispensabile tronco Terni-Rieti-Aquila, considerato da questa legge per riunirsi all'Aquila-Solmona. Questo tronco è divenuto tanto più urgente ora che Terni assume le forme di punto strategico importantissimo tanto per la sua posizione topografica quanto per essere la sede di uno dei più importanti stabilimenti militari del regno.

« La linea Campobasso-Benevento parimente considerata dal presente progetto di legge, fa anche parte di questa seconda longitudinale interna, quantunque ne resti per ora divisa; ma in un avvenire più o meno prossimo il congiungimento per Solmona, Isernia e Campobasso di difficile, ma non d'impossibile esecuzione, diventerà indispensabile per il completamento della seconda longitudinale interna. »

Vede dunque la Camera che la Commissione non si occupava nè punto, nè poco, de' capoluoghi per congiungerli alle ferrovie, ma si trattava unicamente d'inscrivere nella legge due linee che, a suo giudizio, credeva di prim'ordine e d'interesse generale.

Io credo perciò che i proponenti del passaggio alla prima categoria delle linee che devono congiungere i capoluoghi di provincia, possano esser contenti di questo miglioramento che hanno ottenuto, che quelle linee cioè dalla 4ª categoria sono state elevate alla seconda categoria.

**PERICOLI GIOVANNBATTISTA.** (*Con forza*) Domando di parlare. (*Risa*)

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Si trovano iscritte nella seconda categoria le linee Bassano-Primolano e di Belluno, le altre Sondric-Collico-Chiavenna, Ivrea-Aosta, e si vorrebbe che queste linee fossero passate in prima categoria.

**CAVALLETTO.** Quali?

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Parlerò prima della linea Bassano-Primolano.

La Camera sa che per la via del Brennero l'Italia è in comunicazione con Trento, e a questa via del Brennero si accede da Verona, dove fa capo il movimento di tutte le merci e dei passeggeri, sia che vengano dalle antiche provincie, sia che vengano da tutte le altre parti d'Italia, che passando per Bologna vanno a Verona e così per la via del Brennero. Essendo così le cose ne segue che il Veneto per la linea di Verona è congiunto alla linea internazionale che conduce a Trento ed oltre.

Ora di che cosa si tratta? Si tratta di abbreviare cammino, e di far sì che una parte del Veneto

giunga più sollecitamente a questa linea internazionale, e quindi si propone la linea Bassano-Primolano; utile cosa, utilissima, ma non certamente d'interesse nazionale, poichè, fatta questa linea, il commercio, il trasporto dei passeggeri e delle merci continuerà ad andare per la via attuale, ossia concentrandosi a Verona, ed andando oltre; la linea Bassano-Primolano invece gioverà unicamente e grandemente ad una parte del Veneto; ed appunto perchè tutto quello che può giovare al Veneto deve essere preso in grandissima considerazione, il Governo concorre alla spesa per 9110; ma non può senza guastare i criteri ammessi dalla Commissione ed accettati dal Ministero, non può passare questa linea in 1ª categoria, considerandola come d'interesse nazionale, mentre che non è che d'interesse locale per una parte del Veneto.

Quanto a Belluno, basta solamente il riflettere, che si tratta di congiungere un capoluogo di provincia alla linea sussistente Venezia-Udine, per convincersi che deve essere esclusa assolutamente dalla 1ª categoria. Lo stesso deve dirsi della linea Sondrio-Chiavenna. Si tratta di far comunicare due capoluoghi di provincia con una ferrovia esistente, e con la navigazione del lago di Como. Vede bene la Camera, che non possiamo ammettere questa linea in prima categoria, perchè non ha il carattere per ciò richiesto.

Rimane Ivrea-Aosta. Questa ferrovia tende ad unire un capoluogo di circondario al capoluogo della provincia; e con ciò si dimostra evidentemente che essa neppure può andare in prima categoria. Ma per verità si verifica un fatto singolare. Si era votato un sussidio di 2,800,000 lire, e, passando essa in 1ª categoria, secondo la proposta della Commissione, le 2,800,000 lire sarebbero incamerate dal Governo integralmente; mentre che rimanendo in 2ª categoria i sussidi si limitano solamente a quella parte, che è necessaria per soddisfare al decimo della spesa. Ora siccome quel decimo si riduce a 1,500,000 lire la Camera ben vede, che rimanendo la linea in 2ª categoria, Ivrea fa un grosso guadagno.

Ed ora non mi resta che a dire due parole all'onorevole Bonghi. Con le osservazioni fatte gli ho già risposto. Non rimarrebbe che a parlare sulla Foggia-Lucera e simili. La Camera sa che queste linee non possono assolutamente esser messe in prima categoria, perchè si tratta di congiungere una città con un'altra della stessa provincia.

Quello che però non posso lasciare senza risposta è questo: l'onorevole Bonghi ha sostenuto che questa legge era fatta tutta nell'interesse di una regione, e non delle altre d'Italia.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

Ora, per verità, senza volere esaminare il perchè di questa sua proposizione, io debbo dichiarare che nel fatto ciò che l'onorevole Bonghi ha asserito, non è esatto. E lo proverò colle cifre. La Camera sa che per le spese occorrenti alle opere già approvate s'includono in questa legge 169 milioni. Ebbene, di questi 169 milioni 74 milioni circa appartengono al mezzogiorno, 95 milioni all'alta Italia. Per la prima, seconda e terza categoria poi 370 milioni appartengono a tutte le parti d'Italia escluso il mezzogiorno. E il conto sarebbe così: dai 1200 milioni tolti 84 milioni della 4ª e 5ª categoria, dove sono rappresentate tutte le parti d'Italia, rimarrebbero 1116 milioni, dei quali le altre parti d'Italia, meno il mezzogiorno, sono rappresentate per 465 milioni. E non conto in questi, nè i tre milioni del Ceneri, nè la maggiore spesa che sarà necessaria per la Pontebba; nè, infine, il maggior concorso di 10 milioni per il Gottardo. Vede dunque la Camera, se si volessero mettere anche queste altre spese in conto, presso a poco la metà della somma, sarà spesa nel mezzogiorno e l'altra metà nelle altre parti di Italia.

E dopo ciò io debbo dichiarare, che tanto da parte del Governo, quanto da parte della Commissione, non si è avuto riguardo nè a regioni, nè a partiti, ma le linee si sono proposte là dove bisognavano. Non c'è stato altro criterio che questo. Dopo ciò, signori, io prego la Camera di voler respingere gli emendamenti che sono stati presentati e di affrettare la votazione di questa legge.

Altra volta io ho avuto occasione di dichiarare che, votata la legge, occorrevano ancora cinque o sei mesi prima che si potesse dar principio alle nuove costruzioni. Bisogna pensare al personale; devono farsi i progetti definitivi; deve sentirsi il Consiglio di Stato; deve sentirsi il Consiglio superiore dei lavori pubblici; fare gli incanti; rispettare i termini della legge di contabilità, e finalmente, quando si è arrivati alla stipulazione del contratto, bisogna pur dare un termine all'aggiudicatario affinché abbia agio di preparare quanto è necessario per intraprendere opere di tanta importanza.

Vede dunque la Camera che, votata la legge dai due rami del Parlamento, ci vogliono cinque o sei mesi prima che il lavoro incominci. Ora, se si desse la sventura che questa legge non possa essere votata dall'altro ramo del Parlamento prima delle vacanze estive, ne verrebbe questa conseguenza, che durante l'anno 1880, che si presenta, come tutti sapete, in condizioni molto deplorabili, il Governo non avrebbe modo di dar lavoro a nessuna parte d'Italia.

La Camera ci pensi.

DEPRETIS, *presidente del Consiglio.* (*Segni d'attenzione*) Io chiedo il permesso alla Camera di aggiungere alcune poche considerazioni a quelle testè fatte dall'onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici.

Mi spiace, signori, di dover camminare sopra una via molto più spinosa di quella sulla quale ho messo precedentemente il piede.

Ho proposto alla Camera delle innovazioni alla legge le quali miglioravano di molto la condizioni dei corpi morali interessati nelle ferrovie: oggi sono nella spiacevole necessità di dover resistere ad un miglioramento che mi pare pericoloso.

Mi si permetta che in brevissime parole io esponga un concetto che ho già una volta accennato.

Quali sono le basi del disegno di legge che discutiamo? Sono principalmente due, una finanziaria ed una economica. La base finanziaria è questa: 60 milioni all'anno per costruzione di nuove ferrovie; e per avere un piano regolatore, 60 milioni all'anno per vent'anni di seguito, salvo i miglioramenti che si potessero ottenere nell'avvenire e che ci permettessero di erogare una somma maggiore.

Si è parlato di un lauto banchetto, di milioni profusi; tutti i bisogni, e, più dei bisogni, tutti quanti i desiderii, hanno chiesto il loro posticino. Ma, o signori, sono 60 milioni all'anno; questo è il banchetto: esso non è molto più lauto di quello che fu imbandito negli anni precedenti. La media pel passato sta tra i 50 ed i 60 milioni. Ora abbiamo detto 60 milioni. Cosicché il banchetto è imbandito, ma i posti annualmente assegnati sono numerati.

Questa è la parte della base finanziaria che si riferisce allo Stato.

Ma ve n'è pure una che si riferisce ai corpi morali interessati, la quale dapprima era molto estesa, quantunque il contributo dello Stato fosse minore; essa passava di non poco i 200 milioni; adesso è ridotta a 153 milioni, i quali si pagano anche per una parte in 20 anni; la media sarebbe di 7 milioni e mezzo all'anno circa. Ecco il banchetto per la parte finanziaria.

Ora viene la parte economica che consiste nella estensione della rete, di questo strumento di produzione che dobbiamo procurare alle diverse provincie dello Stato; la estensione è di 5486 chilometri. Ecco il risultato economico di questa spesa così ripartita.

Ora il Ministero desidera che queste basi non siano variate; esso non si crede infallibile, come non crede di esserlo la Commissione, ma desidera, e crede sia conveniente, che queste basi finanziarie ed economiche non siano mutate.

Io forse parlerò con troppa franchezza, ma prego la Camera di permetterlo perchè non voglio avere

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

sulla coscienza un peccato di reticenza. Questa legge si può combattere in due modi. Chi la giudica una cattiva legge, può combatterla all'ingrosso ed al minuto, cioè approvando qualunque modificazione proposta senza rifletterci sopra, e gettando poi nell'urna, qualunque sia il risultato delle nostre discussioni, comunque la legge ne sia uscita, una buona e bella palla nera. Questo lo capisco; ma non è questo il pericolo che io temo: ne temo un altro, temo il pericolo di proposte le quali, ispirate all'amore del bene, dirette con ottime intenzioni a difendere interessi sacrosanti, una volta adottate dalla Camera, cominciassero ad aprire una breccia nella legge. Aperta la breccia, è difficile impedire che passi un battaglione, poi un altro ed un altro... (Bisbiglio)

**PRESIDENTE.** Non interrompano.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO...** in guisa che in fine ci troveremmo imbarazzati a giudicare se il concetto finanziario sia stato rispettato, oppure messo sopra.

Le cifre, signori, sono molto limitate; abbiamo dovuto fare molte deduzioni per poter stare in questa specie di letto di Procuste, che pare racchiudere una gran cosa, ma non racchiude che 60 milioni all'anno. Facciamo in modo che le sponde di questo letto non cedano, e vadano in isfacelo, facciamo una legge che non vulneri i due concetti fondamentali che ho annunziato. Io ho un'invincibile ripugnanza per ogni proposta che alteri l'una o l'altra di queste basi. Se voi cambiate la distribuzione delle linee per le diverse categorie, per poco o per molto, l'una o l'altra di queste basi ne sarà necessariamente vulnerata. Che se vi fossero proposte, le quali quelle basi non alterassero, è facile capire che io non avrei nessuna ragione per combatterle.

Volete che vi esprima qual'è l'idea del Ministero sulle proposte che sono state fatte? Valga un esempio.

Vi sono molte linee di seconda categoria che si propone di trasportare nella prima; ve ne sono altre per le quali tale proposta non è stata fatta, ma potrebbe essere fatta; le ragioni non mancherebbero, nè mancherebbero gli oratori per difendere questo o quel passaggio di categoria. Supponiamo dunque che vi fosse un'altra promozione di linee dalla seconda alla prima categoria. Sarebbero altri 30 milioni, ora addossati alle provincie, che andrebbero ad aggravare il bilancio dello Stato.

E quale sarebbe la conseguenza di questo nuovo onere addossato allo Stato, e pel quale naturalmente lo Stato dovrebbe provvedere altrimenti? Ai 30 milioni ora assegnati alle provincie e che verrebbero addossati allo Stato, per le linee minori, di quarta

categoria ne corrispondono altri 20 circa di concorso alle spese da parte delle provincie stesse; sarebbero dunque 50 milioni che verrebbero tolti alle linee meno fortunate, alle linee iscritte senza indicazione nella quarta e nella quinta categoria (quarta secondo il progetto della Commissione); sarebbero dunque 500 chilometri di meno che verrebbero costruiti. Ecco la spiegazione del mio timore. Io potrei dire: la legge non è più quella.

La faccia del cantor non è più quella.

(ilarità — Interruzioni)

Io farò alcune osservazioni sopra alcune di quelle linee per le quali fu già fatta la proposta; le quali sono quelle dei cinque capoluoghi di provincia. Esse sono di un grande interesse, non lo si può negare, e ripugna all'animo mio e del Ministero di resistere. Ma Dio buono! La Commissione fu unanime su questa classificazione quando fu fatta; e allora si trattava di una categoria molto meno importante di quella a cui adesso le linee sono ascritte.

È vero, evvi un interesse amministrativo importante, ma l'interesse amministrativo, quantunque importante, non è il solo elemento che si deve considerare nel qualificare una linea.

*Un deputato a destra.* Domando di parlare per un fatto personale.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Non c'è fatto personale. Dirò, la grande maggioranza...

*Altro deputato a sinistra.* Domando di parlare per un fatto personale.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Procedo avanti nel mio ragionamento, e dirò qualche parola sulle linee di prima categoria già votate. Alle osservazioni già fatte dal mio collega io ne aggiungerò altre pochissime; e sono queste.

Per una metà delle otto linee iscritte nella prima categoria, cioè per quattro, si ha quasi l'autorità di cosa giudicata. Molte leggi del Parlamento provvedono già a queste linee come a ferrovie che si debbono costruire a carico dello Stato. (Rumori)

**PRESIDENTE.** (Con forza) Facciano silenzio.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Per le altre quattro, compresa quella Eboli-Reggio, tutti quelli che hanno esaminato prima d'ora la questione hanno giudicato tutti nello stesso senso; così i corpi tecnici, come il Governo e le Commissioni che se ne sono occupati.

Noterò che per l'Eboli-Reggio abbiamo il parere della Commissione che l'ha esaminata nel 1877, la quale dice: « ritenute le conclusioni della Commissione che ha adottato la linea lungo il Tirreno, partendo da Battipaglia, si consiglia la costruzione della linea a carico dello Stato. »

Di modo che per questa classificazione abbiamo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

l'autorità dei giudizi autorevolissimi, che manca in ogni altro caso.

La prova che quell'autorità manca in ogni altro caso si ha nella misura dei sussidi che furono consigliati per queste linee dalla Commissione che le ha esaminate. Altra prova sono le deliberazioni dei corpi morali interessati che votarono dei sacrifici, per la maggior parte assai maggiori di quelli a cui saranno sottoposti se il disegno di legge sarà approvato qual'è, con la classificazione di queste linee in seconda categoria. E senza addurre altri argomenti ed altri confronti, mi basti da ultimo osservare che il sacrificio a cui sono sottoposte queste provincie le quali ricevono adesso la dotazione di una ferrovia è così piccolo, che in verità mi pare che non vi si dovrebbe fare una seria opposizione. E permettetemi, o signori, che io vi dica alcune cifre. La Sondrio-Colico-Chiavenna imporrebbe un carico alla provincia di 880,000 lire, pagabili però in 20 anni, senza interessi. A che corrisponde questo sacrificio? Corrisponde ai tre quinti della somma intera pagati subito.

E ricorrendo alla cassa delle strade ferrate, la quale spero verrà istituita, e facendo una operazione di credito, di quanto sarà aggravato il bilancio di questa provincia? Sarà aggravato di 26,000 lire. Ecco tutto. Per una provincia, certo benemerita, non ricca, ma che pure paga di imposta fondiaria oltre un milione, 26,000 o 27,000 lire in aggiunta sono una frazione tanto piccola, che mi pare non possa certamente ledere nè scompigliare i suoi interessi finanziari od economici.

Veniamo alla Belluno-Feltre-Treviso. Supponiamo pure che per questa linea sia sola la provincia di Belluno (chè concorrerà certamente anche Treviso); la sua quota sarebbe di 900,000 lire. E colla riduzione fatta nel caso precedente sarebbe di 540,000 lire: il carico sarebbe di circa 30 mila lire che dovrebbe equamente ripartirsi fra le due provincie. È inutile che citi la loro imposta fondiaria: il nuovo carico è una frazione sopportabilissima e tale da lasciare alla forza contributiva di queste provincie un margine sufficiente per compiere altre linee, le quali pure sono desiderate da una parte di quella popolazione.

Veniamo alla Macerata-Albacina. È inutile dire delle generose deliberazioni prese dalle rappresentanze provinciali e comunali; non bisogna accettare alla lettera tali deliberazioni, perchè molte volte accade che si facciano sforzi eccessivi, ed è allora compito del Governo e dei legislatori di moderare questi eccessi. Ben duecentomila lire all'anno ha votato la provincia; un centinaio di mila lire i comuni. È troppo; evidentemente è troppo. Ma il ca-

rico per la Macerata-Albacina a quanto ascenderebbe? Una annualità di 26,000 lire all'anno.

Nemmeno in questo caso correranno pericolo la provincia, il suo avvenire, la sua finanza. Così dicasi della Ascoli-San Benedetto, la cui spesa si riduce a 300 mila lire, che, pagate subito, si riducono a 10 mila lire all'anno. Così per la linea di Teramo-Giulianova. È un affare di 12 o 14 mila lire all'anno. Posso addurre qui la cifra dell'imposta fondiaria che pagano; ma in nome di Dio! mi par proprio che si perda tempo e si faccia troppo rumore per nulla.

Ma c'è ancora un'altra considerazione.

Nella prima categoria ci sono delle linee delle quali nessuno può contestare l'interesse veramente nazionale, e per le quali ciononostante i corpi morali interessati pagano un contributo importante. Per il Gottardo abbiamo votato 58 milioni; ma le somme iscritte a carico dei corpi morali, e che lo Stato può esigere, ascendono a dieci od undici milioni di lire. Altre provincie hanno votato egualmente dei sussidi: l'Eboli-Reggio, per il passaggio che abbiamo fatto della linea Battipaglia-Eboli-Castrocucco, fu da noi gravata dello stesso onere del quale era tassata nella seconda categoria. È questione di forma il passaggio, se si vuole seguire i precedenti che abbiamo seguito finora. E potrei continuare negli esempi, prendendo anche quello dell'Aosta-Ivrea, nella quale il concorso si riduce a 900 mila lire, con un'annualità di 50 mila lire, che si potrebbe anche riscattare immediatamente, procurandosi il vantaggio che io non sono disposto a contrastare, di avere, per la specialità delle circostanze, la precedenza nella costruzione.

Sapete poi quello che c'è di vero, di ragionevole, e che la Camera può concedere a queste linee che riguardano i capoluoghi di provincia? Egli è questo: codeste provincie insomma hanno concorso a pagare i carichi dello Stato, e sono sempre state private di questo vantaggio. Il fischio della locomotiva non è andato vicino alle loro piccole capitali, e pure sono già molti anni che si ha questo beneficio in Italia.

Mi pare, o signori, che il lungo indugio debba essere compensato abbreviando il tempo entro il quale queste linee dovranno essere costrutte. Quindi io dichiaro apertamente, come l'ho già prima dichiarato nella Commissione, e come l'ho esplicitamente dichiarato agli onorevoli Giacomelli e De Manzoni ed ai loro amici che parlarono con me della linea Feltre-Belluno, dichiaro che a parer mio è un vero atto di giustizia dare a queste linee che tendono a congiungere i capoluoghi di provincia colle ferrovie dello Stato la precedenza nella esecuzione sopra le altre che appartengono alla terza

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

categoria. Questa intenzione del Governo non è nuova; me ne potranno fare testimonianza molti onorevoli colleghi che sono presenti; quando fosse venuta questa questione, all'articolo dove si parla della precedenza, io avevo intenzione di proporre che in quell'articolo fosse precisamente introdotta una disposizione a questo riguardo, ma poichè è venuta l'occasione non mi perito a dichiararlo fin d'ora e ad assumerlo come un vero e proprio impegno del Governo...

**MAZZARELLA.** Ma facciamo presto.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO...** come non mi perito ad assumere anche un vero e proprio impegno del Governo, per una proposta simile che si volesse fare, nei limiti del possibile, per la ferrovia Aosta-Ivrea, avuto riguardo alle condizioni speciali in cui quella parte dello Stato si trova.

Ora mi si permettano due parole sulle ferrovie della Sardegna; sarò brevissimo; dovrei essere lungo, ma sarò breve.

La Sardegna ha la sua rete principale che si sta costruendo, e deve avere le sue reti complementari e secondarie. Ma gli onorevoli miei amici della Sardegna mi permetteranno di osservare che sgraziatamente non ci sono ancora studi: bisogna dunque contentarsi del possibile.

Prima di tutto mettere nella prima categoria linee che i miei amici della Sardegna ammettono potersi facilmente costruire a scartamento ridotto, senza alcun inconveniente, sarebbe una contraddizione nei termini; perchè dire scartamento ridotto equivale a dire movimento limitato.

Dunque non nella prima categoria; si vedrà se dalla categoria terza, in giù, ci sarà qualche cosa di possibile; ma io prego i miei amici della Sardegna di riflettere ad una mia proposta.

E qui conviene che io dica le mie idee sulle ferrovie della Sardegna, idee del resto che non sono nuove, perchè già le ho esposte negli uffici. Credo che con le linee complementari della Sardegna si debba procurare di rimediare all'errore che si è commesso tracciando la linea principale verso Macomer, portandola sull'altipiano della Campeda, e non tenendola nella valle del Tirso. A questo errore, dico, bisogna vedere di rimediare colle linee secondarie; e non è fuor di proposito il dire che la più naturale delle linee secondarie è quella che tende a congiungere Nuoro alla rete ferroviaria sarda. Nuoro, la Camera deve ricordarlo, ha sempre protestato pel suo passaggio da capoluogo di provincia a capoluogo di circondario; un disegno di legge fu presentato su questo argomento alla Camera, e fu preso in considerazione, di guisa che

Nuoro è, per così dire, un capoluogo di provincia in aspettativa, che aspetta dalla Camera un giudizio favorevole. (*ilarità*) Questo circondario trovandosi così lontano dagli altri ha formato per lunghi anni provincia da sè. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Li prego di fare silenzio.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** La Sardegna aveva non due, ma tre provincie. Coteste sono ragioni da tenere presenti. Inoltre è appunto il circondario di Nuoro che ha più sofferto per la variazione del tracciato, perchè la linea fu spostata e vi fu messa una catena di monti frammezzo. Perciò mi para naturale che lì si debba fare una ferrovia secondaria, la quale dai pressi di Macomer, nella direzione del ponte del Tirso, si prolunghi fino a Nuoro, e col tempo fino al mare. Diffatti la strada che attraversa in croce la Sardegna, partendo da Orosei, passa nelle vicinanze di Nuoro, arriva al ponte del Tirso, poi va a Macomer e incontra l'altra strada, disegnata dalla geografia, che deve giungere a Bosa nella valle del Temo. Ecco le due linee che taglierebbero in croce la rete principale attuale. Poi c'è la scorciatoia di Ozieri. Una stazione posta a 8 chilometri da una città importante come Ozieri, specialmente pei suoi commerci, è un fuor di luogo; certamente è stata una necessità tecnica, ma in un modo o nell'altro bisogna trovare un mezzo di congiunzione.

Io non contesto l'utilità anche della strada proposta dall'onorevole Garau per Alghero. È questo un punto importante, è un porto situato in una pianura che non è, ma può diventare anch'essa fertile come altre parti della Sardegna; io non contesto che anche questa sarebbe una buona diramazione, ma c'è ne un'altra, alla quale io attribuisco una maggiore importanza, e che in avvenire rimedierebbe; se non in tutto almeno in parte, agli errori commessi.

La Camera deve sapere che il primitivo progetto per le ferrovie sarde tagliava l'isola proprio a metà, come lo stradone che fu fatto poi, che camminando diritto in direzione dal sud al nord penetra fino alle falde del Genargentu e va a congiungersi alla strada che dalla valle del Tirso mette a Nuoro.

Ora questa sarebbe veramente una strada importante. Io non dico adesso i particolari di questa strada, perchè deve essere studiata; ma, secondo me, dovrebbe dipartirsi da Decimomannu, o meglio forse ancora da Villasor, e da Villasor verso la Trexenda dovrebbe camminare parallelamente alla strada postale già fatta verso Mandas, e procedere poi avanti verso Isili, verso Laconi, e quindi spingersi verso Sorgono, forse fino a Gavoi, per con-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

giungersi alla strada che taglia in croce le strade della Sardegna.

Ecco il concetto delle strade ferrate sarde. Questo concetto non lo possiamo improvvisare adesso; e perciò io pregherei i miei onorevoli amici deputati della Sardegna di considerare se non sarebbe il caso di vedere, quando saremo alle minori categorie, se si possa trovare il posto per uno di questi tronchi, ovvero se non sarebbe miglior partito quello di lasciar libero il Governo di farne oggetto di un disegno di legge speciale.

In Sardegna le strade ferrate sono esercitate dall'industria privata: l'industria privata potrebbe anche costruire queste linee minori, le quali sarebbero per lei interessanti, perchè la maggiore affluenza di merci e di passeggeri recherebbe vantaggio alla società e al Governo aumentando i prodotti della linea principale.

Cotesto è adunque un argomento che può essere trattato separatamente dagli altri e che troverebbe sede più opportuna in una legge speciale.

E io non intendo qui che di accennare alla intenzione del Governo, il quale è disposto ad assumere l'impegno di fare gli studi necessari per tutte queste linee, e di presentare una legge la quale naturalmente non potrebbe essere eseguita se non dopo finite le linee principali. Abbiamo già abbastanza carne al fuoco! Ma così si sarebbero soddisfatti tutti i bisogni della Sardegna.

Dopo queste dichiarazioni, io prego la Camera di assecondare il desiderio e la preghiera del Governo. Creda pure, non è un capriccio o un puntiglio del Governo; è desiderio di condurre a termine il più presto questa legge. Se vi fossero proposte che non ci incagliassero, o mettessero in pericolo la legge, ma Dio buono! che interesse abbiamo noi di osteggiarle? Ma è proprio per far presto: perchè ponendo la questione nei termini nei quali io l'ho posta, mi pare che possa essere risolta in guisa da soddisfare tutte quante le parti interessate in questa discussione.

**PRESIDENTE.** Ora prego l'onorevole relatore di voler dire l'opinione della Commissione sopra questi trasporti di linee, e sopra queste iscrizioni nella prima di nuove linee, non contemplate in alcuna categoria.

**GRIMALDI, relatore.** Nell'ultima tornata intrattenni la Camera sulle proposte relative ad andamenti di linee controverse. Debbo ora, seguendo l'ordine della discussione stabilito dall'onorevole nostro presidente, parlarvi degli emendamenti che si riferiscono ad aggiunte alla prima categoria di nuove linee di cui la vostra Commissione non ha

tenuto conto; ed a passaggi di linee che la vostra Commissione ha incluse in categorie inferiori.

Perchè la Camera possa avere una chiara idea di questi molteplici emendamenti, sui quali è chiamata a dare il suo giudizio, li riassumerò brevemente in gruppi, così:

Tre emendamenti si riferiscono a linee della Sardegna: Sassari-Alghero, Nuoro-Macomer, dalla città d'Ozieri alla stazione di Chilivani.

Altri tre si riferiscono all'iscrizione in prima categoria delle linee che congiungono i capoluoghi di provincia, alla rete generale.

Un settimo emendamento riguarda l'aggiunta della linea Maglie-Leuca; due altri il tronco dalla stazione di Napoli al porto; un altro si riferisce alla linea Oulx-Brianzone, a cui si collega quello relativo a Cesane-Pinerolo per la valle del Chisone.

Vengono in seguito gli emendamenti dell'onorevole Cavalletto e dell'onorevole Bonghi, che riguardano molteplici linee in diverse condizioni e regioni; un ultimo, quello dell'onorevole Gabelli, riguardante tutto l'insieme della legge.

Dirò poche parole, su quanto si riferisce ai tre primi emendamenti relativi alla Sardegna. La Sardegna, in riguardo alle ferrovie, è stata regolata da una legge speciale, quella del 1877, che fece per essa quello che Governo e Commissione si propongono ora di fare per tutto il resto del regno d'Italia. Non dirò già che con questa legge si siano soddisfatte tutte le aspirazioni, tutti gli interessi della Sardegna; ma che appunto perchè le linee costituenti la rete principale hanno formato oggetto di una legge speciale, nel modo stesso per le linee accessorie, cioè per quella tre che or ora ho menzionate, e che sono d'interesse locale, dovrebbe provvedere una legge speciale, connessa e coordinata colla precedente.

Che queste linee sieno di interesse locale, lo riconoscono gli stessi proponenti, poichè essi (come ha visto la Camera) nei loro emendamenti chiedono comprendersi in prima categoria i tre tratti testè ricordati, ma a larghezza di binario ridotta.

Ora, nella discussione generale molti oratori si fecero a sostenere la convenienza dell'applicazione del sistema a binario ridotto alle linee delle diverse categorie; e la Commissione fu ben lieta di secondare i desiderii di questi onorevoli colleghi, estendendolo anche alle linee di seconda e terza categoria.

Ma al limitare della prima, la Commissione ed il Governo si arrestarono, poichè binario ridotto e prima categoria, binario ridotto e linee di un grande interesse nazionale od internazionale, sono termini contraddittorii che non si possono tra loro conciliare.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

Nè alcuno degli oratori che parlarono in favore dell'applicazione del binario ridotto giunse al punto di raccomandarlo anche per la prima categoria.

Se adunque i tre proponenti di questi emendamenti domandano quel sistema per i tre tronchi, dimostrano con ciò, che si tratta d'interessi locali.

Ma, indipendentemente da questo, ed esaminando pure la questione in sè stessa, troverà facilmente la Camera che colle tre linee da essi sostenute, non si provvede certo ad un interesse nazionale. Nè alcuno di coloro che hanno svolto i relativi emendamenti è arrivato a questa conclusione. Essi hanno invocato (e difatti esistono a loro favore) dei precedenti ordini del giorno della Camera, che non ripeto perchè essa li ha già uditi; ma quegli ordini del giorno non imponevano altro obbligo al Governo se non quello di provvedere alla costruzione di queste linee. Il Governo, già lo avete udito per bocca dell'onorevole Depretis, non si oppone alla costruzione di queste linee; ma dice giustamente, che dovrà per esse provvedere con una legge speciale, appunto per coordinarle alla rete principale sarda che ora è largamente svolta e non lontana dal suo compimento. Ciò non pregiudica in nessun modo i diritti della Sardegna, nè io dico alcuna parola che possa ostacolare le nobili aspirazioni di quell'isola; dico soltanto, in riguardo alla legge che stiamo discutendo, *non est hic locus*, che non è ora il momento di trattarne; e se anche lo fosse, non sarebbe certo questione di prima categoria.

Gli altri tre emendamenti si riferiscono alla congiunzione dei capoluoghi di provincia alla rete generale.

Consentirà la Camera che io, proponendone il progetto, abbia un po' a dilungarmi su questa parte che giustamente richiama di più l'attenzione vostra, onorevoli colleghi, che dovete giudicarne.

La questione della congiunzione dei capoluoghi di provincia alla rete generale, bisogna riguardarla in rapporto alla storia, in rapporto alle aspirazioni delle provincie e in rapporto agli effetti.

In quanto al passato, sebbene, come ebbi l'onore di dire alla Camera nel corso della discussione generale, siasi pensato a fare delle costruzioni parziali e proporzionate allo stato finanziario; pur nondimeno si ebbe sempre in mira il pensiero di provvedere al completamento della rete generale, con taluni determinati criteri, con taluni concorsi maggiori o minori, a seconda dell'importanza delle linee a costruire.

Non rifarò certo la storia che altre volte ho fatto e che la Camera ha, colla consueta cortesia, ascoltata; ma mi permetterò richiamare due punti spe-

ciali. Nel 1873, quando più vive ed incalzanti si facevano le premure del paese al Governo rappresentato dall'onorevole Sella alle finanze e dall'onorevole Devincenzi ai lavori pubblici; fu dai medesimi presentato un progetto di legge per le ferrovie secondarie e per ottenere la rinnovazione della facoltà di farne concessione, facoltà accordata già per tre anni colla legge del 1870.

Il progetto fu presentato nella tornata del 17 marzo 1873, ed in esso si contenevano le seguenti parole che giova ricordare:

« Sinora, in punto di strade ferrate, il Parlamento ed il Governo si sono preoccupati soprattutto delle grandi linee di pubblico interesse politico, commerciale e strategico. Però, al compiersi delle reti principali, sorge manifesta l'utilità di costruire altre strade ferrate, che diremo secondarie, destinate a soddisfare ad interessi principalmente od anche esclusivamente locali. »

Ma potrebbe nell'animo vostro sorgere ragionevolmente dubbio sul carattere di *secondario*, che dal Governo di quel tempo si dava alle ferrovie da costruire. Sono tali e tante le definizioni che avete udite, e che ancora udrete finchè durerà la discussione di questo disegno di legge; che è bene chiarire in qual modo sieno state definite le ferrovie *secondarie* dagli onorevoli ministri proponenti la legge del 1873. Erano esse indicate nell'articolo 1: *Concessioni per la costruzione e per l'esercizio di strade ferrate pubbliche che pongano in comunicazione con una ferrovia un capoluogo di provincia, di circondario, di distretto, ovvero un porto*. Dunque, fino da quel punto il Governo segnava precisa una linea di demarcazione tra le linee nazionali ed internazionali; e quelle che esso chiamava secondarie e che divideva in due categorie: comprendendo nella prima, *le linee aventi per iscopo di congiungere un capoluogo di provincia, di circondario o distretto ovvero un porto con un'altra ferrovia*; e nella seconda, *le altre linee di minore e più locale interesse*.

Questo disegno fu esaminato dalla Commissione parlamentare, che riferì poi su di esso nel 28 maggio 1873.

La Commissione andò a fondo nell'esame di quella distinzione di ferrovie principali e di ferrovie secondarie. Essa non fu unanime, ma si divise in una minoranza ed in una maggioranza; però la divergenza non si riferiva alla sostanza del principio. Ed è anche qui pregio dell'opera, che io ricordi i concetti che servirono di base all'opinione sostenuta dalla Commissione. La minoranza diceva, che le ferrovie, in relazione al disposto dell'articolo 206 della legge sulle opere pubbliche, sarebbero distinte

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

in *pubbliche e private*: e suddivise le prime in *primarie* (non definite, non determinate, perchè allora mancava quel piano regolatore che si era chiesto colla legge del 1870, ed a cui non si era potuto provvedere), ed in *secondarie*, ripartite queste ultime nelle due accennate categorie. E mentre da una parte, richiamava il Governo all'obbligo di presentare un piano regolatore delle ferrovie complementari della rete del regno; dall'altra definiva come linee secondarie, quelle che servono a congiungere un capoluogo di provincia colla rete generale.

La maggioranza della Commissione, alla sua volta, non ragionava altrimenti, per quanto si riferisce alla questione che io discuto.

La questione della congiunzione dei capoluoghi di provincia alla rete generale, tornò ancora alla Camera, non più per iniziativa del Governo, ma per iniziativa parlamentare.

Nella tornata del 30 maggio 1876, l'onorevole Sebastiani, rappresentante appunto di una di quelle provincie che non erano contemplate nella legge generale, presentava, insieme ad altri colleghi, un disegno di legge, e così si esprimeva:

« La Commissione pel riordinamento ed ampliamento delle reti ferroviarie del regno, nella relazione presentata nella tornata della Camera del 17 dicembre 1864, diceva, a pagina 34, che i brevi tronchi che dalla via litoranea mettono a Teramo, ad Ascoli, a Macerata, devono considerarsi come essenziali a correggere la soverchia esilità della linea condotta lungo le marine adriatiche. E la Commissione per le convenzioni ferroviarie, nella relazione presentata nella tornata del 14 giugno 1875, invitava il Ministero a fare soggetto dei suoi studi la congiunzione ferroviaria dei capoluoghi di provincia non ancora allacciati alle reti esistenti, ed a presentare di mano in mano le relative proposte di legge, a seconda dei mezzi dei quali potrà disporre la finanza, della maggiore importanza commerciale ed economica, e del relativo concorso dei comuni e delle provincie interessate. »

Quindi faceva la seguente proposta:

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato ad accordare, per decreto reale, all'industria privata, a provincie e comuni, isolatamente o riuniti in consorzio e per la durata non maggiore di 90 anni, concessioni per la costruzione e per l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate pubbliche: Teramo-Giulianova, Ascoli-San Benedetto, Macerata-Civitanova.

« Art. 2. Potrà essere accordata ai concessionari una sovvenzione annua non maggiore di lire 4000

per ogni chilometro delle ferrovie concesse e per un periodo di tempo che non oltrepassi i 35 anni, ecc. »

Questo progetto di legge fu esaminato da una Commissione parlamentare, la quale accettando il concetto che l'informava, lo riduceva nel seguente unico articolo:

« *Articolo unico.* La legge 29 giugno 1873 è estesa alle ferrovie che abbiano per iscopo di congiungere ad alcuna delle strade ferrate esistenti un capoluogo di provincia non avente alcuna comunicazione ferroviaria. Per queste ferrovie, la sovvenzione annua di cui all'articolo 2 dell'anzidetta legge, potrà essere aumentata fino a lire 5000, tenuto presente il costo della ferrovia, il presumibile reddito netto della medesima ed i mezzi finanziari di cui possano disporre o di cui abbiano già disposto le provincie ed i comuni interessati. »

Dunque anche in questo secondo stadio si fece una distinzione tra le ferrovie primarie e le secondarie; e non solo si considerarono tra queste ultime le ferrovie aventi per iscopo l'allacciamento dei capoluoghi di provincia alla rete ferroviaria; ma di più si fissò in favore di esse il principio di accordare una meschina sovvenzione d'annue lire 5000 per chilometro, per anni 35.

Qui giova ricordare che quella sovvenzione che era troppo piccola di fronte al progetto attuale, allora era massima; inquantochè si riportava ad una legge precedente qual'è quella del 29 giugno 1873, alla di cui base le benemerite provincie venete hanno costruito le loro ferrovie, e con la quale non si accordavano che mille lire al chilometro per 35 anni.

Nè la storia è così terminata, poichè quando l'amministrazione Spaventa presentava alla Camera i suoi progetti, pel riscatto delle ferrovie romane e delle meridionali, per l'appalto dell'esercizio loro unitamente a quello delle Calabro-Sicule alla società delle meridionali e finalmente per le nuove costruzioni; la Commissione, presieduta dall'onorevole Sella, non si limitò all'esame delle proposte del Governo, ma volse anche le sue cure al problema della costruzione delle linee di congiungimento dei capoluoghi di provincia alla rete generale e formulò un apposito ordine del giorno così concepito:

« La Camera invita il Ministero a fare soggetto dei suoi studi la congiunzione ferroviaria dei capoluoghi di provincia non ancora allacciati alle reti esistenti, e a presentare di mano in mano le relative proposte di legge a seconda dei mezzi dei quali potrà disporre la finanza, della maggiore importanza commerciale ed economica, e del relativo concorso dei comuni e delle provincie interessate. »

Sicchè, o signori, in tutti e tre questi stadi nei

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

quali venne al Parlamento la questione dell'allacciamento dei capoluoghi di provincia alla rete generale; fu sempre unanime nel Governo e nelle diverse Commissioni il concetto che tali allacciamenti non potessero nè dovessero classificarsi come linee di carattere nazionale, e che per conseguenza dovesse per essi esigersi in modo assoluto il concorso dei comuni e delle provincie.

Io prevedo, o signori, che alcuno di voi potrà obbiettarci che tutta la storia che ho riassunta si deve considerare in relazione alle condizioni finanziarie di quei tempi, in cui non erano larghi i mezzi di cui poteva disporre l'erario; in cui si provvedeva a costruzioni parziali meschinamente ed a seconda che lo comportavano le forze stremate dei nostri bilanci.

Vero è tutto ciò, ma io ho riassunto questa storia, soltanto per dimostrare che anche in quelle condizioni si faceva sempre una distinzione tra le ferrovie di carattere nazionale e che erano definite ferrovie *primarie*; e le ferrovie di cui oggi trattiamo, le quali erano definite *secondarie*. La condizione della finanza poteva portare la conseguenza di fare le costruzioni più o meno presto, con sussidi più o meno larghi; ma essa non poteva e non può certamente influire sul carattere attribuito alle diverse categorie di ferrovie. La finanza ha potuto impedire la congiunzione dei capoluoghi di provincia alla rete generale; ma non ha avuto alcun effetto nel negare ad esse il carattere di ferrovie primarie che incontrastabilmente non hanno. (*Benissimo!*)

Però nei precedenti storici che vi ho esposto potrebbe non trovarsi un fondamento assoluto di giustizia; perchè Governo e Commissioni, per quanto l'uno e le altre composti di uomini eminenti, avrebbero potuto ingannarsi.

Esaminiamo adunque la cosa sotto un concetto più elevato; vediamo se ha ragion d'essere la distinzione che fu già stabilita e più volte confermata. Qualunque sia, o signori, l'organismo con cui si possa concepire un progetto di legge ferroviario, volete o no creare delle distinzioni, che sono inevitabili?

È evidente che le ferrovie internazionali, le ferrovie nazionali di primo ordine che provvedono al commercio della più gran parte d'Italia, o d'una grande regione, che soddisfano ai bisogni assoluti, generali della difesa dello Stato; non si possono paragonare colle ferrovie che costituiscono un beneficio speciale per provincie derelitte, con quelle linee che non hanno altro scopo, militarmente e commercialmente parlando, che di riunire le provincie, fin allora segregate al resto della rete generale.

La vostra Commissione non negò che queste linee meritassero un trattamento di favore e le mise in seconda categoria, immediatamente dopo le linee internazionali e nazionali. Essa però non crede che si debba, nè si possa fare un'ulteriore concessione.

Io non tratto la questione dal lato della finanza, perchè finanziariamente l'invocato passaggio in 1ª categoria non porterebbe grave conseguenza; ma tratto la questione dal lato della giustizia, e mi pare che essa escluda indubitatamente gli emendamenti proposti dagli onorevoli nostri colleghi.

Mi si potrebbe però fare anche questa obiezione. Posta la questione nel campo della giustizia distributiva, mi si potrebbe dire che i criteri adottati dalla Commissione hanno potuto essere esatti al loro inizio; ma che furono poi alterati quando l'onorevole Depretis migliorò le categorie, passando tutte le linee della seconda alla prima e così successivamente. Però questa obiezione, quando sia considerata con esatto criterio, non può far mutare le considerazioni che vi ho esposte. E difatti, signori, senza entrare nel merito della promozione fatta dall'onorevole Depretis, senza esaminarne le conseguenze, senza appellarmi a una questione di ordine pregiudiziale consistente nell'aver già votata la Camera la distinzione delle tre categorie; basterà osservare che se in una equazione si accresce di una stessa quantità l'uno e l'altro membro, l'eguaglianza tra essi rimane immutata e costante.

Come dunque le linee nazionali che erano in seconda categoria sono passate in prima, le linee d'allacciamento dei capoluoghi di provincia dalla terza sono passate in seconda; per cui la razionale distinzione tra le une e le altre è rimasta com'era prima. Io comprenderei il ragionamento e non avrei la forza di oppormi, quando avessimo promosse le linee nazionali dalla seconda in prima categoria e avessimo lasciate nella terza le linee delle quali discutiamo; poichè allora la classificazione di queste rispetto a quella delle altre, sarebbe spostata e tutto l'organismo della legge si sarebbe perturbato. Ma poichè la riforma generale dell'onorevole presidente del Consiglio, ha avuto una eguale influenza su tutte le categorie, e le linee della terza sono diventate di seconda, come quelle di seconda sono diventate di prima; il rapporto della differenza tra le linee nazionali e le linee che congiungono i capoluoghi di provincia alla rete generale, è rimasto costante. (*Bene!*)

Io esaminerò ancora la questione sotto un altro punto di vista. Comprendo che la Camera è sovrana e che valuta tutti gli interessi generali e speciali con giustizia; ma quando, o signori, gli interessi locali sono più che soddisfatti coll'essere messe le

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

linee delle quali discutiamo in seconda categoria; a me pare davvero che non si possa nè si debba concedere più di quanto essi reclamano.

Mi permetterà la Camera che io ricordi a tal riguardo taluni particolari. Queste linee, ormai tanto dibattute, nel progetto ministeriale che aveva forme più modeste, erano collocate in diverse categorie; talune in quarta, talune in terza. Ma, presentato questo progetto all'esame della vostra Commissione, prima che essa si accingesse allo studio; tutte le provincie, tutti i comuni, tutti i corpi morali interessati si fecero avanti ad esporre le loro ragioni per una migliore classificazione. Queste provincie derelitte ed i loro comuni si appellarono alla giustizia della Commissione; e si dolsero che il Governo avesse collocate le loro linee in quarta od in terza categoria. E sapete che cosa domandavano? Sapete quale era il supremo dei loro desiderii? Quello di andare in terza.

La provincia di Macerata non solamente domandava di passare in terza categoria; ma il Consiglio provinciale aveva la lodevole cura di rivolgersi colla energica forma telegrafica al Governo, e al nostro onorevole presidente, il quale trasmetteva la deliberazione di quel Consiglio alla Commissione

E sapete che cosa si dice in questo telegramma del Consiglio provinciale? « Consiglio provinciale Macerata straordinariamente riunito riconosceva nuovamente necessità urgente anche nostra provincia abbandonata finora, abbia ferrovia capace ridestare industria, commercio sue ricche valli riunendola novella vita nazione risorta.

« Basandosi principii giustizia distributiva affermati Governo e Parlamento, deliberava unanimità 32 voti, domandare nel progetto costruzioni ferroviarie mettasi terza categoria tronco Albacina-Macerata, lasciandoci qualche modo compreso tronco Macerata-Civitanova complementare di quello, quindi richiesto utilissimo anche interesse generale. Così cesserà grave agitazione suscitata dalla meschina inutile parte fattaci progetto ministeriale. Comunico deliberazione V. E. pregandola calorosamente passarla Commissione parlamentare, rafforzata suo validissimo appoggio.

« Presidente, Gentili Rovellone. »

Noi dunque l'abbiamo iscritta in terza categoria, secondando i desiderii di quelle popolazioni.

Nel progetto ministeriale si parlava della Macerata-Civitanova della quale ho discorso nell'ultima seduta di sabato, come di linea che aveva lo scopo di congiungere Macerata alla rete generale verso il litorale Adriatico. E Macerata con la deliberazione che io vi lessi chiedeva, che venisse surrogata a quella comunicazione, un'altra verso la rete interna,

che è appunto quella designata coll'indicazione Macerata-Albacina. E la Commissione fece pienamente ragione alla domanda, sia sostituendo il tronco Macerata-Albacina a quello Macerata-Civitanova, sia iscrivendo il primo in terza categoria.

Io ho stampato un elenco delle petizioni, nel quale mi sono dato cura, come era mio dovere, di far note alla Camera tutte le esigenze, tutte le lagnanze dei diversi comuni e delle diverse rappresentanze. Ebbene, a pagine 12, 13, 14 e 15 di quell'elenco, voi trovate tutte le deliberazioni che si riferiscono ai capoluoghi di provincia:

Per la Treviso-Feltre-Belluno, il municipio di Venezia chiede che sia trasportata dalla terza. alla seconda categoria.

Per la Macerata-Albacina, la Giunta municipale di Matelica, Visso ed altre diverse, domandano che essa sia passata in 3ª categoria; ed il municipio di Macerata, che è quello che dovrebbe ricavare maggiore vantaggio da questa linea, si dichiara pronto ad assumerne la concessione alla condizione del progetto di legge, annunciando che la provincia ha già accordato un sussidio annuo di lire 60,000 per trentacinque anni.

Per l'Ascoli-San Benedetto, si domanda che sia la linea portata in categoria migliore della quarta, in cui fu classificata dal Ministero, dalla Camera di commercio e dal comune di Ascoli Piceno.

Per la Teramo-Giulianova, la Deputazione provinciale e la Camera di commercio domandano che la linea sia passata in categoria superiore a quella in cui fu posta dal Ministero, e trattata al pari delle altre linee aventi lo stesso carattere.

Signori, la Camera ha già votato che vi debbano essere tre categorie; è questa una *cosa giudicata*, si direbbe con frase legale. Ora, queste tre categorie, delle quali avete riconosciuta la necessità, come le componete, o signori, se nella seconda non mettete la congiunzione dei capoluoghi di provincia alla rete generale? Quali linee metterete in questa seconda categoria?

Mi permetterò di esporvi un'ultima considerazione. Se io fossi sostenitore di una di queste linee dei capoluoghi di provincia e se essa fosse proposta per la prima categoria; io chiederei al Governo di passarla in seconda, ed è facile di spiegarne la ragione.

Se tutte queste ferrovie fossero classificate in prima categoria, io domando che cosa praticamente avrebbero i loro sostenitori guadagnato? Avrebbero ottenuto di collocare le loro linee insieme alla Novara-Pino, alla Faenza-Firenze, Parma-Spezia, Roma-Sulmona, Eboli-Reggio, ecc., ma in tal caso le loro linee sarebbero sopraffatte da quelle altre che co-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

stano molto, ciascuna delle quali ha bisogno di dieci o dodici anni per la sua costruzione.

Credete voi che il Governo il quale deve provvedere per le linee che soddisfano a bisogni di primo ordine, vuoi economici, vuoi militari, per quanto abbia proposito di allacciare i capoluoghi, per quanto abbia l'animo tenero verso queste derelitte provincie, possa o voglia dar loro la preferenza sopra interessi prevalenti di carattere generale? Quando il Governo stretto dalle esigenze militari dovrà costruire la linea Parma-Spezia, o la Pontassieve-Faenza; crederete voi, sostenitori dei capoluoghi di provincia, che il Governo trascurerebbe per le vostre linee gli interessi militari? Non si farebbe adunque un guadagno, nè per risparmio di spesa, nè per più sollecita costruzione. Non si farebbe per la spesa, perchè tutti i capoluoghi di provincia hanno già votato delle somme, che se talune volte eguagliano il decimo imposto a loro carico per la 2ª categoria, talune altre volte lo superano. Non si guadagnerebbe per tempo di costruzione, perchè non potrebbero avere un titolo di precedenza, sulle linee di prima categoria già votate.

È questa una ragione di tal peso, che io spero possa indurre gli onorevoli colleghi che hanno proposto quegli emendamenti, a ritirarli; non insistendo nel chiedere il passaggio delle linee in prima categoria, e contentandosi invece di ciò che è più vantaggioso, cioè di veder assicurata per la loro costruzione la precedenza sulle linee della seconda categoria.

**PRESIDENTE.** C'è già una proposta dell'onorevole Compans su questo proposito.

**GRIMALDI, relatore.** Viene un settimo emendamento, quello dell'onorevole Romano Giuseppe che pretenderebbe mettere in prima categoria la linea Maglie-Leuca. Egli sostenne la sua proposta degnamente e con animo convinto, e disse che quella linea aveva carattere internazionale, nazionale, commerciale e via dicendo.

Io ricordo all'onorevole Romano che la linea Maglie-Leuca è una linea nella provincia di Lecce; nella quale ci sono 3 porti, Gallipoli, Taranto, Brindisi. Dica la Camera se si debba porre in prima categoria una linea che allaccia una semplice rada che ancora non è porto, e per la quale nulla è stanziato nel bilancio dello Stato e nulla è proposto per lo avvenire. Chieda dunque l'onorevole Romano che si faccia un porto a Santa Maria di Leuca; quando sarà fatto, si potrà discutere la sua istanza e il suo emendamento.

Il chiedere ora la ferrovia per congiungersi ad un porto che non esiste e che forse non sarà costruito mai, credo, me lo perdoni, sia tale domanda da non

poter in modo alcuno ottenere l'approvazione della Camera.

Vi sono altri due emendamenti che si riferiscono ad una ferrovia dalla stazione di Napoli al porto. Non posso a questo riguardo che riconoscere io pure la necessità che in Napoli, come in tutte le altre città marittime, vi sia una ferrovia che metta in comunicazione la stazione principale cogli scali a mare. L'utilità di un tal tronco è troppo evidente. Però io debbo pregare gli onorevoli proponenti di questi emendamenti a ritirarli, perchè a questo tronco deve il Governo provvedere dopo il riscatto delle Romane, d'accordo colla società delle meridionali.

Attualmente le Romane e le Meridionali potrebbero provvedervi, ma per le Romane, è già proposto al Parlamento un progetto di riscatto; e se otterrà l'approvazione della Camera, il Governo, d'accordo colle Meridionali, potrà definire la questione che oggi sarebbe proprio inopportuna.

Vengono altri due emendamenti degli onorevoli Odiard e Davico, i quali tendono ad uno stesso scopo, ma con diverso mezzo; poichè vorrebbero aperto un altro valico alpino, un altro mezzo di comunicazione con la Francia, possibilmente verso Briançon.

Questa legge, o signori, si è detto e si è ripetuto, è una legge che deve provvedere al completamento e non al perfezionamento della rete; noi con questo progetto di legge già vi presentiamo un allacciamento verso il Gottardo, un principio di allacciamento verso il valico eventuale del Sempione, un allacciamento col valico del Brennero, e finalmente un valico per la Francia colla linea Cuneo-Nizza per Ventimiglia.

Mi pare dunque che ai valichi alpini nello stato attuale si sia sufficientemente provveduto; e che il Governo senza perdere d'occhio le considerazioni svolte dagli onorevoli Odiard e Davico, debba farne oggetto di nuovi studi da concretarsi a suo tempo in un apposito progetto di legge. Attualmente un nuovo valico non mi pare richiesto da alcuna necessità.

Vi sono altri due emendamenti degli onorevoli Cavalletto e Bonghi, i quali riguardano molte linee; ma già mi trovo di avere esposte molte osservazioni, che a questi emendamenti si possono applicare.

L'onorevole Cavalletto richiamava l'attenzione del Governo, della Commissione e della Camera sul passaggio in prima categoria delle seguenti linee: Treviso-Feltre-Belluno, Lecco-Colico-Sondrio, Bassano-Primolano ed Ivrea-Aosta. Delle prime due destinate a congiungere Sondrio e Belluno alla rete generale, non mi resta nulla da aggiungere a quanto

vi dissi sabato, e a quanto ora vi ho esposto circa i tronchi d'allacciamento dei capoluoghi di provincia. Vi dirò poche parole sulle altre due linee contemplate nell'emendamento dell'onorevole Cavalletto, Bassano-Primolano e Aosta-Ivrea; per le quali la Commissione non può accettare alcun miglioramento di categoria.

Quanto alla prima prego la Camera di considerare, che sebbene tutte le linee d'interesse internazionale siano da farsi a spese dello Stato; pur nondimeno per la Bassano-Primolano devesi avvertire, come già feci per l'accesso al Sempione, che ancora non vi sono trattative diplomatiche che assicurino il necessario completamento di quella linea sul territorio straniero.

Convengo anch'io con l'onorevole Cavalletto, che l'Austria vi è obbligata in forza del trattato di pace firmato nel 1866; ma per ora tutto quanto concerne il valico in parola non è definitivamente combinato. Per ora, quindi la linea Bassano-Primolano si presenta, come l'accesso al Sempione da Gozzano a Domodossola, una linea puramente provinciale; che può però in un avvenire, forse non lontano diventare una linea d'interesse internazionale.

Oggi dunque, se la linea del Sempione e la Bassano-Primolano vengono messe in seconda categoria, converrà la Camera, che la Commissione non ha inteso con ciò di classificare in seconda categoria due linee internazionali; poichè queste non possono, almeno per ora, considerarsi tali, occorrendo per ciò, che vengano stipulati nuovi trattati come si è fatto pel Gottardo.

Anzi la Bassano-Primolano, anche se ne fosse assicurato il prolungamento sul suolo tirolese fino a Trento, sarebbe pur sempre non una linea di completamento indispensabile, ma una linea di perfezionamento; avendosi già ora la ferrovia del Brennero da Verona che provvede allo stesso obbiettivo. E come linea di perfezionamento non può ammettersi in prima categoria, quando si voglia tener fermo il concetto generale del presente disegno di legge.

Quanto all'Ivrea-Aosta, già il Governo ha fatto notare come questa linea passando dalla 2ª alla 1ª categoria, provincie e comuni perderebbero quei sussidi che già hanno votato, rimanendo essi devoluti allo Stato; ed i sussidi superano il decimo imposto per le linee di seconda categoria. Una sola viva preghiera rivolgo per questa linea, in nome della Commissione, al Governo; ed è che tra le linee di 2ª categoria, venga costruita per la prima. Ricordo alla Camera che Aosta sta vicinissima alla frontiera di Francia, che ad Aosta si parla tuttora una lingua che non è la nostra, perchè sapete tutti che in quella città la lingua ufficiale è la francese.

Sicchè ad Aosta non si possono fare mutamenti nè di funzionari amministrativi, nè giudiziari con tutto il resto d'Italia. Questa regione resta unita all'Italia col più forte dei vincoli, con quello del patriottismo; anche tal vincolo però ha i suoi limiti, e richiede una corrispondenza di forme pratiche e concrete. E il più efficace e pratico modo per ravvicinare questa patriottica regione aostana al resto d'Italia, è quello di dotarla di una ferrovia che da grandissimo tempo attende. Io dunque spero che il Governo vorrà tener conto della raccomandazione della Commissione, e che prima fra tutte le linee di seconda categoria procederà alla costruzione della Ivrea-Aosta. (*Bene!*)

Resta ora l'emendamento dell'onorevole Bonghi. Già in parte, di esso ho parlato, perchè comprende le linee che possono diventare internazionali come la Bassano-Primolano e l'accesso al Sempione; e le linee dei capoluoghi di provincia, per le quali pure ho già espresso il parere della vostra Commissione e le ragioni che militano contro un miglioramento di classificazione.

Restano dunque solo alcune linee, le quali evidentemente hanno il carattere di perfezionamento, non di completamento della rete italiana, come la Ferrara-Rimini, la Ferrara-Verona, la Belluno alla Mestre-Udine, ecc.; oppure non sono d'importanza tale da potersi giustificare il loro passaggio in prima categoria. Per l'Adriaco-Tiberina, la Camera ha già votato un ordine del giorno con cui è raccomandata al Governo: per questa dunque, come per altre proposte dall'onorevole Bonghi, si oppone la questione pregiudiziale.

La stessa questione si oppone pure all'emendamento dell'onorevole Gabelli, tendente ad iscrivere in prima categoria tutte le linee del progetto in discussione; perchè la Camera ha già votato che debbano essere tre categorie.

Onorevoli colleghi, io vi propongo una ecatombe di tutti questi emendamenti e confido che concordemente vorrete onorare anche questa volta, della vostra approvazione, le proposte della Commissione. Il respingere tutti gli emendamenti è per me doloroso, ma è una necessità a cui potrà l'animo ribellarsi, ma a cui l'intelletto deve consentire.

Noi abbiamo 60 milioni all'anno. Di questi 60 milioni, per i primi anni una metà circa è colpita da impegni già esistenti; sicchè per parecchi anni ancora l'Italia per le nuove costruzioni non potrà spendere che una somma piccola assai, in relazione al posto che essa deve occupare nel consesso delle nazioni civili.

Questa somma che sarà di 30 milioni circa per alcuni anni, dividiamola nel miglior modo possibile

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

fra tutte le categorie. Quanto più si estenderà la prima, tanto minore sarà la parte fatta alle altre. Io prego la Camera, di voler tenere presente questa considerazione, nel deliberare sulle proposte che vi fa e vi raccomanda la vostra Commissione. (*Benissimo!*)

**PRESIDENTE.** Ora, avendo parecchi onorevoli deputati domandato di parlare, alcuni per fatti personali, ed altri sul merito delle linee, io debbo chiedere alla Camera se intenda che sugli emendamenti, sui quali si è udita l'opinione del Governo e della Commissione, si abbia ad aprire una discussione. (No! no! a sinistra)

Coloro, i quali intendono che la discussione debba continuare, sono pregati di alzarsi.

(Dopo prova e controprova la Camera delibera di chiudere la discussione.)

Fra coloro però, che avevano chiesto facoltà di parlare, vene erano alcuni, come dissi, che l'avevano chiesta per fatti personali; e per essi tale facoltà viene riservata.

Ora, comincio dal primo iscritto per parlare di un fatto personale. Prego l'onorevole Odiard, dandogli facoltà di parlare, di indicare prima chiaramente il suo fatto personale.

**ODIARD.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici, parlando del mio emendamento, affermò che intorno al breve tronco di linea che io aveva proposto, non esistevano studi di sorta, e che non si aveva altra notizia che l'affermazione mia intorno al probabile costo di questo tronco. Ora, siccome io affermai nel principio del mio discorso, che gli studi relativi erano stati fatti fin dal 1874, io non vorrei passare per avere inventato una cosa che non esistesse. E quindi mi permetterò di leggere alcuni brani della relazione (*Rumori a sinistra*) stampata fino dal 1874.

**PRESIDENTE.** Onorevole Odiard, le ripeto la mia preghiera di limitarsi a parlare del suo fatto personale. Non rientriamo nella discussione! Non mi obblighino a fare il continuo sforzo di trattenere gli oratori nei limiti dell'oggetto, pel quale hanno avuto facoltà di parlare.

**ODIARD.** Me ne appello alla testimonianza stessa dell'onorevole relatore della Commissione, il quale testè mi diceva che aveva avuto comunicazione di questo progetto, e che questo progetto stesso l'aveva trovato al Ministero dei lavori pubblici. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Prego, facciano silenzio.

**ODIARD.** Il progetto del 1874 del mese di agosto è firmato dall'ingegnere Peyron, dall'ingegnere Borella e dal nostro onorevole collega Borelli. È un progetto più che di massima, e perfino gli studi geologici vi sono uniti. Dimodochè io ho affermato cosa perfettamente vera.

**PRESIDENTE.** Così è esaurito il suo fatto personale.

Ha domandato di parlare per un fatto personale. Parli pure onorevole Garau.

**GARAU.** Il ministro dei lavori pubblici oggi, ed il presidente del Consiglio in una precedente seduta, dissero che io, come sardo, era stato poco grato (sono le precise parole), e dimentico delle opere fatte in Sardegna. (*I mormorii della Camera coprono in parte la voce dell'oratore*)

In conferma di tale loro asserzione, gli onorevoli ministri diedero mano ad un tal quale inventario, a un confronto con altre regioni. Io non farò che contrapporre un altro inventario fatto in questa stessa discussione da uno dei nostri più distinti e più autorevoli colleghi, e soprattutto imparziale. L'oratore cui accenno, appoggiato ad autentici documenti e tenuto conto della popolazione in ragione composta della estensione, che disse essere la base di simile confronto da tutti accettata, venne a questa conclusione rapporto alla spesa fatta per opere pubbliche nelle diverse regioni d'Italia. Il 9 per cento si era speso nelle provincie liguri-piemontesi; il 6 e mezzo per cento nelle lombarde, il 7 per cento circa nelle meridionali e siciliane, il 5 e mezzo per cento in Sardegna.

Lascio considerare all'onorevole ministro se il posto contenuto in queste cifre dalla Sardegna apra un credito allo Stato da potersi scontare con questa legge.

Del resto io mi compiaccio che l'onorevole ministro abbia finalmente riconosciuto che per la Sardegna occorre un riguardo speciale, e che non le si può chiedere un concorso eguale a quello che si può chiedere alle provincie ricche; aggiungendo che si riservava di provvedere con una legge speciale.

Ma, onorevole ministro, le promesse dei ministri sono fugaci, durano tanto quanto seggono a quel banco; comprenda l'onorevole ministro questa promessa in un articolo aggiuntivo della legge, ed io, per la mia parte, mi dichiarerò soddisfatto.

**PRESIDENTE.** Onorevole Bonghi, ella ha facoltà di parlare per un fatto personale. La prego d'indicalo.

**BONGHI.** Il mio fatto personale è molto evidente in alcune parole dette dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, colle quali mi ha apposto sentimenti ed opinioni che, davvero, io non aveva espressi nel mio discorso. Ma, per vero dire, io rinunzierai al mio fatto personale, se l'onorevole nostro presidente mi dicesse che io potrei fare alcune dichiarazioni...

**PRESIDENTE.** (*Interrompendo*) Glielo chiederò io stesso prima che si venga ai voti; come le chiederò

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

ad ognuno dei proponenti affinchè si proceda con un poco d'ordine.

**BONGHI.** Ma a me occorrerebbe farle un poco sinteticamente.

**PRESIDENTE.** Ma mi permetta, onorevole Bonghi. Vi sono quarantadue emendamenti da sottoporre al voto della Camera; se non procedo con ordine, che succederà? Al momento opportuno, come ho detto, le darò licenza di fare le sue dichiarazioni.

**BONGHI.** Allora mi permetta di dire qualche parola per il fatto personale.

**PRESIDENTE.** Dica pure qualche parola per un fatto personale.

**BONGHI.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici, del quale abbiamo sentito quest'oggi con infinito diletto la parola, mi ha apposto che io avessi detto che questa legge era stata fatta con evidente intenzione di nuocere ad alcune regioni e di giovare ad altre.

Io devo difendermi dalla taccia di aver espresso un concetto che è addirittura contrario a tutto quanto ho espresso nel mio discorso.

Se la Camera si ricorda, il mio discorso ha preso le mosse dal dire che questo disegno di legge non si ispirava ai due pensieri generali che avrebbero dovuto dominarlo da un capo all'altro; il pensiero della giustizia e quello dell'Italia. Non mi sono nè punto nè poco messo a contare quanti chilometri di quelle strade ferrate si trovassero in alcune regioni, e quanti in alcune altre.

Se l'avessi fatto, i miei conti sarebbero tornati affatto diversi da quelli dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale credette di dover considerare come regionali quelle linee, che mettono allo sbocco delle Alpi, mentre sono le più nazionali di tutte.

L'onorevole ministro mi ha apposto che io, proponendo la linea Verona-Ferrara, avessi proposto per la prima categoria una linea, che è per sé medesima di second'ordine.

Davvero, nè la Commissione, nè il Ministero non hanno ben determinato quali linee rispondano al concetto di prima e di seconda categoria. *(Rumori)*

**PRESIDENTE.** Onorevole Bonghi, ella si crea un fatto personale, o ne parla per conto di altri. Questo non è un suo fatto personale.

**BONGHI.** Debbo dire all'onorevole ministro dei lavori pubblici che la linea Verona-Ferrara non è nè punto nè poco regionale; darà la più diretta comunicazione della Germania coll'Italia centrale. *(Rumori — Interruzioni)*

*Una voce.* Questo non è un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Ma prego, onorevoli colleghi, che facciano silenzio! Mi lascino dirigere la discus-

sione. Se fanno di questi rumori, io nulla odo e non posso compiere il mio ufficio.

Onorevole Bonghi, le ripeto di limitarsi al fatto personale, con lo spiegar meglio le sue idee, che possono essere state male interpretate.

**BONGHI.** Mi si appone di aver detto il contrario di quello, che io volevo dire. Il ministro ed il relatore mi debbono dare uno schiarimento. L'onorevole ministro ha detto che la linea Lucera-Foggia che ho proposto per la prima categoria è regionale, anzi provinciale perchè unisce due città della stessa provincia. Mi duole che l'onorevole ministro e l'onorevole relatore abbiano dimenticato che l'una di queste città è capoluogo giudiziario di Capitanata, e l'altra è capoluogo amministrativo, e si deve congiungere l'una e l'altra ad una linea ferroviaria alle stesse condizioni. *(Rumori)*

**PRESIDENTE.** *(Con forza)* Prego gli onorevoli deputati di fare silenzio, e prego di nuovo l'onorevole Bonghi di limitarsi al fatto personale.

**BONGHI.** Ed io prego l'onorevole relatore e l'onorevole ministro di ricordarsi di ciò a suo tempo... *(Rumori)*

Ma poichè la Camera è impaziente...

*Una voce.* Parli!

**PRESIDENTE.** Ma facciamo silenzio! Non vi ha bisogno che sollecitino l'oratore a parlare.

Ripeto, onorevole Bonghi, si limiti al fatto personale.

**BONGHI.** Del rimanente è affatto inutile che io continui. Dal discorso dell'onorevole Depretis ho inteso il sistema della legge, per cui è affatto inutile che io continui a parlare pel mio fatto personale. Tutto il sistema della legge è un sistema di voti. Ed io credo che proponendo che le linee che devono unire i capoluoghi di provincia alla rete generale, o meglio dando la promessa che queste linee saranno costruite prima di quelle della seconda categoria, rimandando tutte le altre di qui a 10 anni: il sistema della legge è salvato; poichè è riuscito a distrarre ed accaparrare altri voti. *(Rumori)*

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

**GUARINI.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici sebbene, come tutti riconosciamo, con assiduo raccoglimento ed attenzione grandissima, assista a questa ormai troppo lunga discussione *(Si ride)*, pur tuttavia è caduto in una dimenticanza che io debbo rilevare. Egli, non accettando la proposta fatta dall'onorevole Bonghi d'iscrivere in prima categoria la linea Adriaco-Tiberina, ha rammentato un ordine del giorno degli onorevoli Puccioni e Serafini, ma ha in pari tempo dimenticato che in

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

quell'a seduta, a breve intervallo di tempo, la Camera votava pure un altro ordine del giorno...

**PRESIDENTE.** Onorevole Guarini, il suo ordine del giorno sta scritto negli Atti della Camera. Io non vedo che fatto personale ci sia qui.

**GUARINI.** Il mio ordine del giorno sta scritto negli Atti della Camera, e sta bene; ma quando il ministro parla...

**PRESIDENTE.** Ma, permetta, c'è una deliberazione della Camera, che ha votato quell'ordine del giorno, e quella deliberazione non può essere infirmata da nessun silenzio, da nessuna dimenticanza.

**GUARINI.** Ma io mi permetto di far osservare all'onorevole presidente che il ministro ricordando soltanto uno degli ordini del giorno votati, disse (e qui sta l'ommissione, e più che l'ommissione, l'inesattezza) che il Governo si era impegnato di studiare la linea Adriacc-Tiberina. Ora mi preme di constatare che l'impegno non fu già per una linea determinata, ma bensì per lo studio e per la scelta di quella linea che, sotto il rapporto economico, commerciale e militare, risulti preferibile per il più breve congiungimento tra le provincie venete e la capitale.

**PRESIDENTE.** Mi riservava di dire, come dico ora e ripeterò poi a suo tempo, che per la votazione fattasi degli ordini del giorno, ai quali ella alludeva, cioè di quello per l'Adriaco-Tiberina, e di quello per la Forlì-Arezzo, essendo oramai pregiudicata la questione della linea, che ora si vorrebbe trasportare in prima categoria, la Camera non potrebbe votare un altro ordine del giorno senza contraddire se stessa.

**GUARINI.** Benissimo: ringrazio l'onorevole presidente.

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

**CAVALLETTO.** Sarò breve.

A me fece profonda meraviglia che un ministro dei lavori pubblici, un ministro, italiano disconoscesse l'interesse nazionale delle linee da me proposte. L'onorevole ministro dei lavori pubblici dimentica che il porto di Venezia è un porto nazionale, e di sommo interesse nazionale. Egli dimentica che le strade da me proposte interessano eminentemente la difesa nazionale. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Cavalletto, il ministro dei lavori pubblici non ha mal compreso le sue espressioni, nè ha attribuito a lei opinioni diverse da quelle, che ella ha espresse. Non vedo adunque che vi sia ragione di parlare per un fatto personale.

**CAVALLETTO.** Allora ne parlerò alla categoria seconda.

**PRESIDENTE.** Per un fatto personale ha facoltà di parlare l'onorevole Zanardelli.

**ZANARDELLI.** Ecco il mio fatto personale.

Parecchi oratori che nella discussione generale tennero parola delle strade ferrate, le quali devono congiungere alla rete ferroviaria italiana i capoluoghi di provincia che ancora ne sono disgiunti, allegarono le dichiarazioni da me fatte quando era ministro dei lavori pubblici; affermarono aver io riconosciuto i titoli di pozziorità di queste linee in confronto di ogni altra non ancora costruita. Nondimeno io non aveva intenzione di parlare, nemmeno sopra questo argomento, perchè troppo spesso citato, comunque con molta benevolenza, in questa lunga discussione, non amo da tale ricordo delle mie opinioni trarre occasione ad intrattenere la Camera per fatti personali. Ma sopra questo punto speciale di questione, quando io udii e Ministero e Commissione dichiarare d'accordo che queste linee dei capoluoghi di provincia non avevano sufficienti titoli per essere classificate in prima categoria, allora trovai necessario, dinanzi a questo concorde e duplice rifiuto, di sorgere a difesa dei miei antichi apprezzamenti, per dimostrare non essere così irragionevole e così ingiusta l'opinione, che io nelle indicate circostanze ho sostenuta, come potrebbe sembrare dal rigetto degli emendamenti relativi alle linee dei capoluoghi di provincia, rigetto che con tanta disinvoltura è stato fatto dal Ministero e dalla Commissione. È verissimo ciò che l'onorevole Allievi ed altri rappresentanti delle provincie, di cui trattasi, hanno affermato; è verissimo che io espressi allora giudizi favorevoli alla pronta esecuzione delle linee, che devono servire alle popolazioni di queste provincie ancora diseredate di strade di ferro.

Nell'inverno, se non erro, del 1877, quando espressi i propositi che io aveva riguardo al completamento della nostra rete ferroviaria, dissi precisamente che in primo luogo poneva le ferrovie sarde; ma che subito dopo le sarde, che io poneva fuori linea, ritenevo che, per l'immortale aforisma tramandoci dai nostri maggiori che suona: *prima pars aequitatis aequalitas*, meritassero la precedenza, in confronto di tutte le altre, le strade ferrate di quelle provincie, che ne sono ancora prive, ed il cui capoluogo non è collegato peranco ancora alla rete italiana. Ebbene, ove queste linee non vengano classificate in prima categoria, è evidente che queste considerazioni sarebbero pretermesse, i suaccennati criteri lesi e capovolti. Ora, a cui brilli nell'animo sentimento di giustizia, può non parere iniquo che quelle provincie, i cui contribuenti concorsero per lunghi anni col proprio danaro a costruire gli 8000 chilometri di strade ferrate di cui è dotata l'Italia, senza averne

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

un solo palmo sul proprio territorio, siano ancora postergate ad altre e non vedano nemmeno adesso lo Stato provvedere ai loro bisogni, ma rendere oggetto di miglior trattamento altre provincie già più o meno largamente dotate? Potrei io ammettere tale disparità di trattamento, o meglio di me potrebbe ammetterla lo stesso presidente del Consiglio, l'onorevole presidente del Consiglio che altra volta conveniva interamente in questi miei apprezzamenti?

E invero nel disegno di legge che egli presentò alla Camera nel novembre del 1877 non pose, come ora, ad altre meno importanti le cinque linee relative ai capoluoghi di provincia, linee di cui mi piace precisare alla Camera l'enumerazione anche per dimostrare che mi muove solo sentimento di giustizia, mentre non rappresento alcun collegio di quelle cinque provincie. Le linee dunque delle quali si tratta, sono Teramo-Giulianova, Ascoli-San Benedetto, Treviso-Belluno, Macerata-Aibacina o Civitanova e Sondrio-Colico.

Voci. E Lecco.

ZANARDELLI. No, no! Per quella non c'è ora posta di passaggio in prima categoria.

Voci. No!

DI SAN DONATO. La Termoli-Campobasso l'abbiamo votata dieci volte, e non si è mai fatta.

PRESIDENTE. Li prego di far silenzio.

ZANARDELLI. La Termoli-Campobasso sarebbe una doppia congiunzione del capoluogo di provincia alla rete ferroviaria italiana; ora invece si domanda di avere speciale riguardo ad una prima e sola congiunzione; non è per due congiunzioni che io propugno la prima categoria, ma è per una congiunzione soltanto; mi limito ad appoggiare una congiunzione del capoluogo di provincia e non parlo per una doppia linea di collegamento.

Dunque l'onorevole Depretis, come dicevo, nel disegno di legge che presentò nel novembre 1877, propose le cinque linee che ora ho nominate, e le propose in egual grado, alle stesse condizioni di alcune, che adesso si trovano in prima categoria, per esempio, della Terni-Rieti. Ed altre linee che adesso già trovansi in prima categoria, come l'Aquila-Rieti, allora l'onorevole Depretis non solo non le collocò nella stessa categoria con queste linee dei capoluoghi, ma le lasciò fuori di tutte le categorie, non le propose del tutto. Ed anche quanto alla Terni-Rieti nella relazione su quel disegno di legge, sebbene avesse posto questa linea nella stessa categoria in cui si trovavano quelle di cui adesso ragionasi, nella relazione non dissimulò che anche per lui queste ultime, come dirette a rannodare i capoluoghi di provincia, presentavano una importanza ben mag-

giore che quella di Terni a Rieti, che la relazione disse diretta soltanto a rannodare un capoluogo di circondario.

Ora invece non solo questo tronco Terni-Rieti, il quale era nella stessa categoria, quantunque dichiarato meno importante, ma eziandio l'altro tronco Aquila-Rieti, che l'onorevole Depretis aveva lasciato fuori completamente di tutte le categorie e che soltanto dal nostro Ministero fu introdotto nella legge, ed inoltre tante altre linee, e perfino una seconda linea Eboli-Castrocucco, per opera dell'onorevole Depretis si trovano già in prima categoria. Ed egli nullameno contende la collocazione in tale classe di linee, di cui aveva pur riconosciuta l'importanza di gran lunga maggiore!

PRESIDENTE. Onorevole Zanardelli, io la pregherei di volersi limitare al fatto personale, perchè ella, mi pare, entra in argomenti, che si attengono al complesso della legge.

ZANARDELLI. Vi sarebbe tant'altro a dire, ma per limitarmi a ciò che mi riguarda come ministro, devo far conoscere alla Camera che quando nel precedente Ministero Cairoli insieme col mio amico Baccarini, si discusse intorno alla classificazione delle linee, l'unica ragione per cui le strade ferrate in discorso non si posero in primissima categoria, quella si fu che si ritenne che i sussidi già deliberati dagli enti locali bastassero alla loro costruzione anche classificandole nella categoria, cui erano state ascritte; ma, dappoichè risultò, come è risultato infatti dai prospetti dalla Commissione pubblicati, essere venute meno le condizioni, cui erano vincolati i sussidi, e quindi essere venuti meno i sussidi stessi, viene ad essere cessata la sola ragione, per cui le linee stesse non erano state poste in primissima categoria.

Non dirò che un'ultima parola: la migliore dimostrazione della tesi sostenuta dall'onorevole Alievi e dagli altri autori degli emendamenti, la fornì nelle poche parole da lui pronunciate per sostenere la tesi opposta, l'onorevole ministro dei lavori pubblici: e quest'ultima parola varrà anche a spiegare que'tali ringraziamenti venuti alla Commissione, che furono tanto magnificati dall'onorevole relatore della Commissione medesima. Il ministro dei lavori pubblici adunque, questo precisamente ci disse: « Ricordate, o signori, che col primitivo progetto Baccarini in prima categoria non c'erano che 76 milioni e adesso ve ne sono 436. » Precisamente per questo, dappoichè, secondo il piano del precedente Ministero, non si avevano in prima categoria che 76 milioni, poteva stare, che, e per tale ragione ed in riguardo ai sussidi che si credevano efficacemente votati, le predette ferrovie dei capoluoghi, nella

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

predetta prima categoria, non fossero comprese: ma ora che in tale prima categoria vennero messe dentro moltissime linee, che sotto verun aspetto meritavano tale preferenza in paragone di quelle delle cinque menzionate provincie, ora che abbiamo 436 milioni in questa prima categoria, io non vedo come senza ingiustizia si possa negare questa collocazione alle ferrovie delle quali ho parlato. (Bravo! Benissimo! *a sinistra*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Baccarini, ella ha facoltà di parlare per un fatto personale. La pregherei di indicarlo.

**BACCARINI.** Le poche parole che dirò spiegheranno chiarissimamente il fatto personale.

**PRESIDENTE.** Il regolamento però vuole che si indichi prima.

**BACCARINI.** Spiegarlo e svolgerlo sarà tutta una cosa.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

**BACCARINI.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici, incominciando il suo discorso, trovò un gruzzolo di milioni, che mancavano nel disegno di legge del precedente Ministero. Mi pare che ne parlasse come di 180 milioni, se ho bene intesa la cifra. Non entro punto a dimostrare come nel disegno di legge del passato Ministero non mancasse un centesimo, inquantochè più in là dei 50 milioni non intendesse il Ministero passato di andare in nessuna maniera. Non entro nemmeno a dimostrare, come sarebbe pur facilissimo, che non si erano dimenticati i lavori per riparazioni straordinarie, quantunque non fossero inclusi nel disegno di legge. L'onorevole ministro ha detto, che colla loro aggiunta si sarebbe dovuto elevare l'annua spesa a 58 milioni, ovvero aumentare il numero degli anni.

Or bene, o signori, nulla di tutto ciò, perchè nel passato disegno di legge non si parlava che di costruzioni nuove, mentre i sette milioni degli anni precedenti per lavori di grande riparazione erano mantenuti nel bilancio, salvo al ministro delle finanze di provvedervi con mezzi ordinari o straordinari, secondo che a lui sarebbe parso più opportuno. Adunque non c'è diversità in questa parte, e se mutabilità di cifre si riscontra, non è certamente per fatto del progetto presentato dal passato Ministero. Dopo quel progetto vi fu certamente mutabilità, perchè delle quattro o cinque relazioni e progetti rifatti, l'uno diversifica dall'altro nella parte finanziaria; ma ne parleremo diffusamente forse all'articolo 25, per ora non occorre.

Un altro appunto che l'onorevole presidente troverà che rientra nel fatto personale, è quello indicato non so bene se dall'onorevole presidente del

Consiglio o dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Fu detto che nel primo progetto la Sardegna non figurava affatto. Verissimo per le prime quattro categorie. Ma, o signori, io ho ripetuto più volte che il progetto del passato Ministero comprendeva un periodo di 12 anni di costruzione e 750 milioni di spesa, e nella relazione che l'accompagnava era detto che la parte corrispondente a questo primo periodo di nuove costruzioni la Sardegna l'aveva avuta con l'ultima legge, in forza della quale si costruivano già 190 chilometri di ferrovie della prima rete. Ora, chi vorrà notare di contraddizione coloro, che facevano parte del passato Ministero se daranno un voto favorevole ad un'altra linea qualunque della Sardegna, quando al periodo dei 12 anni se ne aggiunge un secondo di altri 12?

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** No; come altri 12?

**BACCARINI.** Signori, noi, in tal caso, non avremmo certo negato di unire Nuoro a Macomer, o Alghero a Sassari, o Decimomannu a Sorgono, o che so io; salvo l'ordine di tempo per la costruzione. La questione per noi sarebbe stata di collocare le linee in una categoria corrispondente alla importanza degli interessi, cui dovrebbero servire; ma quanto a negarle tutte, no, eppoi no.

Nella pubblicazione delle quattro tabelle fatta in data dei primi di dicembre, aveva esposto alcune cifre, che a me parevano molto eloquenti. In quelle tabelle si trova il confronto fra le risultanze del progetto del passato Ministero e quello dell'attuale Commissione, risultanze che ora si troverebbero anche aggravate per i noti trapassi fatti di categoria. Ma anche rimanendo al confronto dei primi due progetti, ne risulta che, quanto a lunghezza di ferrovie, secondo il progetto in discussione, le regioni, che non hanno la loro parte proporzionale sono la Sardegna, prima, le Marche poi, indi il Veneto ed anche l'Emilia.

Ora, signori, nessuno dei membri del passato Ministero potrà essere notato di contraddizione, se si leverà a dare il proprio voto a qualche linea all'infuori di quelle, che erano state incluse nel primitivo progetto; in quanto che tali linee corrispondono a quelle del secondo periodo.

La breccia è aperta...

**PRESIDENTE.** Ma la prego, onorevole Baccarini, il fatto personale ora è già stato estesamente svolto!

**BACCARINI.** Le linee, che noi chiamavamo dell'avvenire, ora sono diventate del presente.

*Una voce.* La breccia la vogliono far loro!

**PRESIDENTE.** Non interrompano!

**BACCARINI.** Dovrei scolparmi di non avere classificato in prima categoria le linee dei capoluoghi di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

provincia, che ancora non hanno congiunzione con la rete esistente; ma ne taccio completamente, avendone chiaramente spiegati i motivi il mio onorevole amico Zanardelli. Io non sarò ascolano più degli ascolani, perchè non so bene se sia più profittevole agli interessati che quelle linee si trovino in 1ª od in 2ª categoria; ma una volta che essi non ritirano gli emendamenti, io, per ragione di giustizia distributiva, non potrò negare loro il mio voto.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Poche parole. Dirò prima all'onorevole Odiard che io ho parlato complessivamente di quelle linee che accennavano a Briançon; e siccome l'onorevole Davico diceva che esisteva bensì un progetto, ma questo progetto non era stato mandato al Ministero dei lavori pubblici, così io posso confermare all'onorevole Odiard che il progetto della linea sostenuta dall'onorevole Davico non esiste al Ministero dei lavori pubblici. Quanto poi alla linea sostenuta dall'onorevole Odiard, io ho detto che mancavano studi completi, perchè tra le altre cose il Consiglio superiore dei lavori pubblici non ha emesso nessun parere ancora, e mi sembrava che non si potesse in questa occasione discutere della convenienza di un terzo valico alpino da quella parte. Ecco quello che ho inteso di dire.

Quanto all'onorevole Bonghi io mi dispenso da ogni risposta. È impossibile che ci possiamo incontrare, imperocchè egli non ammette la legge nè le massime che dalla legge sono stabilite...

*Voci a destra.* Quali sono?

**PRESIDENTE.** Non interrompano! dovrebbero saperlo quali sono.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI...** tanto che arriva a dichiarare d'interesse nazionale la congiunzione di Foggia a Lucera, importantissima congiunzione ma evidentemente di interesse provinciale.

Dirò all'onorevole Cavalletto, che mi dispiace lo apprezzamento che egli ha fatto delle mie parole. Io sono convinto dell'importanza della linea Bassano-Primolano, ma ho voluto dimostrare che allo stato attuale, mentre che niente si accenna dall'altra parte dell'Austria a farsi, questa linea non ha altra utilità che per una parte del Veneto, e che Venezia attualmente è congiunta per la linea di Verona al Brennero; se non che abbrevia il suo cammino. Questo è l'interesse effettivo di quella parte del Veneto. Ed ho soggiunto che il Governo deve concorrere in questa spesa di costruzione ed in grandissima parte, nei nove decimi della spesa; ma non si può considerare quella linea come d'interesse generale internazionale.

All'onorevole Baccarini io devo dir due parole. Non ho fatto nessuna accusa a lui, nessun appunto. Io ho solamente detto quali sarebbero state le con-

dizioni finanziarie se il suo progetto di legge fosse rimasto così, come egli lo aveva presentato.

Egli stesso avrebbe dovuto riconoscere, che tutte le spese relative ad ampliamento delle linee dell'Alta Italia, ed a consolidamento e quasi rifacimento delle linee calabresi, dovevano provvedersi con un mezzo straordinario e quindi non si poteva ammettere un doppio titolo: uno per le linee di nuova costruzione, l'altro per le linee le quali si trovavano costruite, ed avevano bisogno di questa spesa, la quale è diversa assai dalle spese di manutenzione, perchè le spese di manutenzione, come la Camera sa, dovevano figurare nel bilancio dei lavori pubblici, e vi si doveva sopperire coi mezzi ordinari. Cosicchè, quando unite le due cifre insieme, voi trovate che invece di essere 91 milioni quanti se ne prevedevano dal progetto Baccarini, la spesa si eleva a 221 milioni; d'onde una differenza di 130 milioni. Unendo i 130 milioni ai 750 del progetto di legge, ne viene la conseguenza che lo Stato sarebbe gravato di 880 milioni.

Ecco quel che voleva dire, e da ciò apparisce che io non ho mosso appunti: ma non ho fatto che esprimere quali sarebbero state le conseguenze finanziarie del progetto di legge della Commissione, ed in ultimo quali siano le conseguenze finanziarie dell'ultima proposta del Ministero.

Un'ultima parola: quando io ho ricordato l'ordine del giorno votato e proposto dall'onorevole Puccioni, io non ho inteso pregiudicare gli altri ordini del giorno già stati votati: io ho voluto ricordare questo fatto, unicamente per dire, che di quella linea si era parlato e la Camera aveva preso quella deliberazione. Ma da questo, evidentemente, non se ne può tirare la conclusione che io abbia pregiudicato in nulla gli altri ordini del giorno stati votati dalla Camera.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Non dirò che una parola per chiarire una specie di accusa fattami dall'onorevole Zanardelli, il quale ha voluto mettermi in contraddizione con me stesso ed ha citato il disegno di legge da me presentato nel 1877.

Le cose sono molto mutate da quello schema di legge. In quello schema prevaleva un concetto di economia che pareva quasi l'avarizia.

La prima categoria non comprendeva che la Novara-Pino e le linee complementari sicule. Quelle che adesso formano tutte una gran parte della prima categoria e che si debbono costruire a spese dello Stato, in quel disegno di legge non erano interamente a carico dello Stato, e per esse si voleva il concorso delle provincie. Viene la terza categoria. Nella terza categoria c'erano appunto i collegamenti ai capoluoghi di provincia, e fra le altre

c'era anche la Terni-Rieti che adesso è passata colla linea aquilana in prima categoria.

E qui l'onorevole Zanardelli trova la contraddizione. Veramente la contraddizione sarebbe nella promozione della Terni-Rieti-Aquila, non già nel lasciare al loro posto le linee dei capoluoghi di provincia. Io avrei promossa indebitamente quella linea; ci sarebbe un'ingiusta promozione. Ecco l'accusa dell'onorevole Zanardelli.

Ma l'onorevole Zanardelli vede dalla relazione dell'onorevole Morana che la variazione non è stata fatta da me, ma fu deliberata dalla Commissione.

Discutendo le linee militari, e principalmente sotto l'influenza di argomenti dettati dall'interesse militare, questa linea fu portata in prima categoria. Cosicché io non sono imputabile se non come uno il quale, facendo parte della Commissione, ha dovuto accettarne i voti. Questo ho detto per ristabilire la verità delle cose.

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

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**SELLA.** Mi sembra di non avere fin qui abusato della bontà della Camera. Il mio fatto personale sta in questo. L'onorevole relatore, nel fare la storia delle proposte, che sono state fatte al Parlamento, relativamente ai congiungimenti dei capoluoghi di provincia colle reti ferroviarie esistenti, ha citata anche una proposta fatta da me in compagnia dell'onorevole De Vincenzi, che era allora ministro dei lavori pubblici. Ora, siccome vedo che i vari proponenti, che sono stati dall'onorevole Grimaldi citati, e che hanno fatte proposte intorno a questa specie di ferrovie, hanno inteso di giustificare i loro concetti, mi parrebbe che, dicendo io proprio niente, quasi quasi paresse che io non avessi concetto alcuno, oppure che io mi peritassi di esporlo. Quindi io chieggo la permissione di dire pochissime parole.

Il concetto di quel disegno di legge quale era? Si aveva questo stato di cose: lo Stato faceva direttamente a sue spese quelle linee d'importanza primissima, di cui si era conosciuta la necessità non appena costituita ad unità la nazione; poi la legge dei lavori pubblici aveva lasciata la facoltà al Governo, per un certo tempo, di fare concessioni di ferrovie a chi voleva farle a suo rischio e pericolo, interamente sopportandone i sacrifici. Ed infatti, taluni comuni e provincie fecero delle ferrovie in queste condizioni. Appena le condizioni delle finanze furono un tantino migliorate, parve che si potesse fare un passo di più; che si potesse autorizzare il Governo a concedere quelle tali ferrovie, che far si potessero con una sovvenzione, che oggi pare ridi-

cola e meschina, con una sovvenzione per 35 anni, se non erro, di mille lire al chilometro.

Pareva che il Governo domandasse troppo e la legge non fu neppure accettata nella sua generalità, e venne limitata a certi disegni di legge, che allora si discutevano. Allora si comprendevano, fra le ferrovie, di cui il Governo poteva fare la concessione, le linee, che congiungevano i capoluoghi di provincia. Volete voi da ciò dedurre una conclusione intorno al carattere, che si attribuiva a queste linee? Questo non mi par giusto. Oggi la condizione delle cose è molto mutata, non solo per le nostre condizioni finanziarie, ma anche per la questione del tempo decorso. Il concetto era questo: chi non vuole aspettare, chi vuole essere servito subito, sopporti le spese. Quindi alcune provincie, e specialmente le provincie venete, hanno fatto sacrifici ragguardevoli per avere subito le ferrovie. Ora un certo tempo è decorso, e si viene ad un sistema affatto diverso. Si viene parlando di vent'anni, ed io non so se il termine di vent'anni sarà d'accordo col termine di 60 milioni all'anno. Ho paura che l'uno e l'altro debba poi modificarsi. L'ordine di considerazioni è dunque interamente mutato; per conseguenza, io non vorrei che le parole dell'onorevole relatore, il quale citava l'opinione dei ministri, che presentavano nel 1863 un disegno di legge in proposito, potesse impressionare la Camera in un ordine d'idea diverso da quello che ora si vuol seguire. Non vorrei neppure che le mie parole l'impressionassero in un senso tutto diverso. Perciò, mi permetto di fare la seguente dichiarazione.

Per mia parte sono entrato in quest'Aula disposto ad ammettere in prima categoria le linee, che congiungono capoluoghi di provincia. Ma quando sento il presidente del Consiglio fare questa proposta, cioè, che queste linee siano le prime della seconda categoria, io debbo domandarmi se questi capoluoghi di provincia non debbano tenere in qualche conto il tempo, e preferire di venire all'ultimo posto dopo quella schiera numerosa di linee, che ci ha nominato il relatore nella prima categoria, o di essere a capo fila delle più modeste linee della seconda.

Io non mi permetto di pronunciare alcun giudizio; sentirò quali saranno le opinioni dei rappresentanti stessi di quelle provincie; dappoiché la differenza è ormai ridotta ai minimi termini: da una parte non c'è il sacrificio del decimo, ma ve ne sarà un altro ben maggiore di tempo; dall'altra vi è il sacrificio del decimo, ma non quello del tempo; ciò che sarà forse più utile per quelle provincie. E per ciò che per dare il mio voto aspetterò di udire... (*Interruzioni*)

*Una voce a sinistra.* Egli può entrare nel merito!..

**PRESIDENTE.** (*Con forza*) Non ci sono privilegi per nessuno! L'onorevole Sella ha il diritto di parlare del suo fatto personale nello stesso modo come hanno fatto gli altri oratori.

**SELLA.** Aspetterò di udire l'avviso dei proponenti interessati; che potranno giudicare quale delle due alternative loro meglio convenga.

**PRESIDENTE.** Ora verremo ai voti. Ma prima di passare alla votazione delle proposte, che ci stanno dinanzi, cioè dei 42 emendamenti, debbo avvertire che c'è una proposta sospensiva, firmata dall'onorevole Bonghi (*Oh! oh! — Rumori*), del tenore seguente... (*Rumori — Interruzione dell'onorevole Romano*) Abbia pazienza, onorevole Romano, c'è tempo prima che si venga alla sua proposta! (*Si ride*)

L'onorevole Bonghi adunque propone che prima di discutere il passaggio delle linee in prima categoria si discuta l'articolo 30.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata)

**BONGHI.** Ed ora la potrei svolgere?

**PRESIDENTE.** Non lo può; è chiusa la discussione.

**BONGHI.** Ma la mia è una nuova proposta.

**PRESIDENTE.** La discussione generale, come ho detto, è chiusa, e così tutte le discussioni successive. Le proposte sospensive debbono essere svolte nella discussione generale.

**BONGHI.** Allora ritiro la mia proposta. (*Rumori*)

*Voci.* Non lo può. Siamo in votazione!

**PRESIDENTE.** La può ritirare benissimo, perchè io non l'aveva ancora messa ai voti. Ho domandato soltanto se fosse appoggiata. (*Rumori*)

Sono inutili i rumori!

**BONGHI.** Ma non la voto neanche io una tale proposta, una volta che non la posso spiegare.

**PRESIDENTE.** Ora veniamo alla votazione. Stiano attenti.

Vi sono, come diceva testè, 43 emendamenti; che però non riguardano 43 linee, ma solo 23, per le quali si propone il passaggio in prima categoria. Ora il numero stesso degli emendamenti differente da quello delle linee, dimostra come essi si accavalino, come cioè vi siano più deputati, i quali con proposte diverse, o parte di proposte diverse, intendono che una medesima linea passi in prima categoria.

Or bene, questa considerazione credo debba condurre ad una conseguenza, ed è che, per servire al principio della divisione nella votazione, convenga, non di porre ai voti prima ogni emendamento per tutte le linee in esso comprese, secondo che più si distacca dalla proposta ministeriale, ma di staccare da ogni emendamento, per dir così ogni linea senza badare ai nomi dei proponenti delle linee stesse,

e formare per ogni linea quasi un solo emendamento proposto da più deputati.

Mi spiego con un esempio: la linea dalla stazione di Napoli al porto è compresa in tre emendamenti, in quello dell'onorevole Incagnoli, dell'onorevole Capo e dell'onorevole Bonghi: ora, se io mettessi ai voti l'emendamento dell'onorevole Bonghi, verrei a distruggere gli emendamenti degli onorevoli Incagnoli e Capo, mentre si voterebbe solo sopra il primo.

È per questo che io credo che la Camera debba consentire che io successivamente domandi il suo voto sopra ognuna delle 23 linee comprese nei 43 emendamenti. Così, io credo, si serve al concetto della divisione e si tutelano i diritti di tutti.

Il silenzio della Camera mi pare che dimostri non esservi opposizioni alla mia proposta.

*Voci.* Sì! sì!

**PRESIDENTE.** Il primo emendamento proposto è quello dell'onorevole Gabelli. Questo non riguarda linee. Esso è del tenore seguente:

« Propongo che tutte le linee riguardate dal presente progetto passino in prima categoria e il tempo pel compimento di tutte sia portato a 50 anni. »

Questo è un emendamento che si scosta più di tutti dagli altri emendamenti relativamente al disegno di legge.

Domando all'onorevole Gabelli: mantiene il suo emendamento?

**GABELLI.** Sicuro!

**PRESIDENTE.** Ora su questo emendamento l'onorevole relatore ha proposto la pregiudiziale, se ho bene inteso, ed ha anche svolto le ragioni delle sue proposte. Per conseguenza io pongo ai voti la questione pregiudiziale sull'emendamento Gabelli.

(La pregiudiziale è approvata.)

Veniamo ora agli emendamenti che riguardano le linee. Io terrò questo ordine: metterò ai voti: 1° le linee le quali si propone di inscrivere *ex novo* nella legge, che non esistono cioè in nessuna delle tre categorie di essa; 2° le linee che dalla tabella *C* si propone di trasportare nella tabella *A*, perchè questa proposta si scosta di più delle altre dalla proposta ministeriale; 3° finalmente quelle linee che dalla tabella *B* si propone di trasportare nella tabella prima, ossia nella tabella *A*. Per quest'ultima parte farò due sottodivisioni abbracciando in una sola votazione le linee le quali riguardano i capoluoghi di provincia da passarsi in prima categoria; nell'altra quelle della tabella *B* che, secondo i vari proponenti, dovrebbero essere passate nella tabella *A*.

Circa le linee di congiunzione dei capoluoghi di provincia alla rete ferroviaria da passarsi in prima

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

categoria, è giunta testè una proposta al banco della Presidenza, proposta la quale sarà premessa alle votazioni sul passaggio delle linee stesse in prima categoria. La proposta è la seguente:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero relativamente alla precedenza da darsi sulle linee della seconda categoria alla costruzione delle ferrovie dei capoluoghi di provincia attualmente disgiunti dalle linee ferroviarie del regno, passa all'ordine del giorno. »

Pericoli Giovanbattista, De Dominicis  
Antonio, Cucchi Francesco.

Ora verremo ai voti. E comincio dal chiedere all'onorevole Umata se egli mantiene il suo emendamento che consiste nello inscrivere in prima categoria la linea Ozieri alla stazione di Chilivani, non iscritta in alcuna delle categorie contemplate dalla legge.

UMANA. Prima di rispondere alla domanda...

PRESIDENTE. Onorevole Umata, non posso permettere che Ella faccia un discorso. Dica sì, o no: se cioè lo mantiene o lo ritira.

UMANA. Io non intendo di parlare a lungo. Sapeva benissimo, senza che il presidente me lo rammentasse, che non poteva e non doveva fare un discorso. Però l'onorevole presidente non mi potrà vietare di far precedere qualche...

PRESIDENTE. Ma siamo in votazione, onorevole Umata; quindi ella non può far altro che dichiarare se ritira o mantiene il suo emendamento.

UMANA. Io voleva domandare la facoltà di parlare per un fatto personale, ma non l'ho fatto, perchè sapeva...

PRESIDENTE. (Con forza) Ma, onorevole Umata, siamo in votazione!

UMANA. Dirò allora questo solo: la mia proposta fu male intesa, peggio spiegata, ed anche in un modo peggiore apprezzata dall'onorevole presidente del Consiglio, dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, nonchè dall'onorevole Commissione. Ma poichè mi è vietato di fare neppure una breve dichiarazione, risponderò che, fidandomi nella giustizia della Camera, mantengo la proposta.

PRESIDENTE. Le farò adesso un'altra domanda, la quale credo servirà a far andare più sollecita la votazione. Nel caso che fosse respinta la proposta di mettere la linea da lei proposta in prima categoria, ella avrà sempre la facoltà di ripresentarla perchè sia messa in seconda, od in terza, ben inteso che non avrebbe più facoltà di svolgerla.

UMANA. S'intende.

PRESIDENTE. Ora io le chiedo se vuole fin d'ora dichiarare se, respinta la linea da lei proposta per

la prima categoria, la ritira definitivamente, o se vuole mantenerla.

UMANA. Al punto a cui son giunte le cose, reputo inutile di far percorrere questa *via crucis* alla mia tanto modesta quanto giusta proposta.

PRESIDENTE. Rileggo la proposta dell'onorevole Umata.

« Il Governo, coi fondi iscritti nel bilancio per le nuove costruzioni ferroviarie, provvederà alla pronta costruzione di otto chilometri di ferrovia a binario ristretto, che mettano in diretta corrispondenza la città di Ozieri colla stazione di Chilivani. »

Coloro che l'approvano sono pregati di alzarsi.

(Si fa la prova e la controprova.)

(La Camera non approva l'iscrizione di questa linea in prima categoria.)

Ora veniamo all'emendamento dell'onorevole Pirisi-Siotto, ne do lettura:

« Sarà pure costruito a spese e per conto dello Stato il tronco Nuoro alla linea Macomer. Questo tronco potrà essere costruito a sezione ridotta. »

Domando all'onorevole Pirisi-Siotto se mantiene il suo emendamento come aggiunta alla prima categoria.

PIRISI-SIOTTO. Io lo mantengo non come aggiunta alla prima categoria, perchè l'emendamento mio è stato proposto in un articolo speciale che sarebbe l'articolo 3; ove fosse approvato, l'effetto sarebbe lo stesso, ma vi sarebbe differenza perchè sarebbe costruito a sezione ridotta; io non volli far calcolare questo tronco nella tabella A, ma in un articolo separato che sarebbe stato il terzo della legge.

PRESIDENTE. Mi permetta; ella non ha ben tenuto conto della numerazione diversa che hanno preso successivamente in questo disegno di legge gli articoli. Ella col suo emendamento aveva fatto una proposta aggiuntiva all'articolo 3, ma non aveva davanti agli occhi che il progetto della Commissione; ora siccome l'articolo 3 della Commissione diviene nel progetto che si sta discutendo articolo 2, il suo emendamento diventa perciò un'aggiunta all'articolo 2, quindi anche la sua linea è aggiunta all'articolo 2.

PIRISI-SIOTTO. Nel mio emendamento era detto così:

« I sottoscritti propongono il seguente emendamento aggiuntivo:

« Sarà pure costruito a spese dello Stato, ecc. »

PRESIDENTE. Dunque lo mantiene com'è, onde verremo ai voti; do nuovamente lettura della proposta dell'onorevole Pirisi-Siotto.

« Sarà pure costruito a spese e per conto dello Stato il tronco Nuoro alla linea Macomer. Questo tronco potrà essere costruito a sezione ridotta. »

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

Metto ai voti questa proposta.

(Non è approvata.)

Ora viene l'emendamento dell'onorevole Giuseppe Romano, il quale consiste nell'aggiungere alla 1ª categoria la linea Maglie-Leuca.

Onorevole Romano, lo ritira o lo mantiene?

ROMANO GIUSEPPE. Lo ritiro per non esporlo alla ecatombe generale di tutti gli emendamenti; e per ripresentare in più opportuno momento la mia proposta. L'onorevole ministro e l'onorevole relatore hanno ritenuto che non si trattava di un tronco di interesse internazionale. Contro cotesta loro idea protesta la geografia, per la quale è evidente che ove lo scalo al Capo Leuca fosse congiunto a Maglie col tronco di ferrovia da me proposto, si abbrevierebbe di cinque ore il percorso dell'andata e del ritorno da Oriente, si risparmierebbero due trasbordi, e si profitterebbe del passaggio pel canale di Suez; il che non può ora farsi.

PRESIDENTE. Va bene: dunque l'emendamento Romano è ritirato.

Ora, vengono due emendamenti che sono quelli degli onorevoli Odiard proponente da un lato e Bonghi proponente dall'altro per il passaggio in prima categoria del tronco che deve collegare le ferrovie del Fréjus alle reti francesi verso Briançon.

Domando all'onorevole Odiard se mantiene il suo emendamento.

ODIARD. Viste le disposizioni poco incoraggianti della Camera, lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Bonghi, lo ritira ella pure?

BONGHI. Dirò all'onorevole presidente che di tutte quante le mie proposte di linee non iscritte in nessuna categoria io intendo di fare un nuovo articolo 31 più in là; per ora lo ritiro, riservandomi di riproporle in un articolo conforme a quello che vi era nella proposta anteriore della Commissione.

PRESIDENTE. Sta bene. Ella si riserva di ripresentare poi alla Camera le sue proposte, e la Camera farà quello che crederà sul suo articolo 31. Per ora ritira quest'emendamento?

BONGHI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Dunque l'emendamento per il passaggio in 1ª categoria del tronco che deve collegare le ferrovie del Fréjus alle reti francesi verso Briançon è ritirato. Ora viene l'emendamento dell'onorevole Davico che è del tenore seguente:

« Il sottoscritto chiede che si comprenda nella tabella A il tronco che dovrebbe collegare Cesane con Pinerolo per la valla del Chisone. »

Domando all'onorevole Davico se mantiene o ritira il suo emendamento.

DAVICO. Non ha più ragione di essere, dacchè l'o-

norevole Odiard ha ritirato il suo; dunque ritiro anche questo.

PRESIDENTE. Ora viene l'emendamento dell'onorevole Incagnoli, poi un altro dell'onorevole Capo, ed un altro ancora dell'onorevole Bonghi riguardante la ferrovia della stazione di Napoli al porto.

Domando all'onorevole Incagnoli se mantenga il proprio emendamento o lo ritiri.

UNGARO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Per l'onorevole Incagnoli?

UNGARO. Sissignore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, come firmatario dell'emendamento.

UNGARO. Prendendo atto delle dichiarazioni fatte testè dall'onorevole relatore e dall'onorevole Presidente del Consiglio (cioè che quando si sarà compiuto il riscatto delle ferrovie romane si penserà ad ottemperare alle nostre giuste richieste), io e gli altri firmatarii della proposta ritiriamo l'emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Capo che è proponente di un altro emendamento, lo ritira?

CAPO. Io, associandomi alle stesse dichiarazioni dell'onorevole Ungaro, sperando che non si penserà, ma si farà la congiunzione quando avverrà il riscatto delle romane, ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Bonghi ritira anche questo suo emendamento?

BONGHI. Con le stesse dichiarazioni e le stesse speranze, ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Sta bene.

Ora verrebbe l'altro emendamento dell'onorevole Bonghi per il « collegamento della linea tirrena da un punto tra Ceprano e Caserta alla linea adriatica fra Foggia e Bari. »

Lo ritira o lo mantiene?

BONGHI. Credo di averlo detto prima.

PRESIDENTE. Ma io non li ho tutti quanti nell'ordine in cui li ha lei sotto gli occhi. Dunque, lo ritira?

BONGHI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Sta bene.

Ritira anche quello Verona-Ferrara?

BONGHI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Anche questa linea la ritira e ritira pure la Mestre-Ravenna.

Per la linea Adriaco-Tiberina c'è una questione pregiudiziale; intende di riproporre anche questa?

BONGHI. Sì.

PRESIDENTE. Andiamo avanti. Il tracciato della linea Belluno alla linea Mestre-Udine la Camera la respinse l'altro giorno, per conseguenza questa non si può porre ai voti, onde l'onorevole Bonghi non la potrà neppure ripresentare.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

Così sono dunque finite le votazioni sulle linee nuove che si proponeva di aggiungere alla prima categoria.

Veniamo ora alle linee che si propone di passare dalla tabella *C* alla prima tabella.

*Voce dal banco della Commissione.* Quelle della tabella *B*.

**PRESIDENTE.** Della tabella *C*, come quella che più si discosta. La prima di queste linee è l'Adria-Chioggia.

Chiedo all'onorevole Bonghi se questa è pure una di quelle che egli ritira.

**BONGHI.** No.

**PRESIDENTE.** Mantiene il suo emendamento?

**MICHELI.** Domando di parlare.

**BONGHI.** Per l'articolo 30 che io pregava che la Camera discutesse prima, risulta che l'Adria-Chioggia mantenuta in prima categoria costerebbe alle provincie interessate 1,920,000 lire e messa in seconda categoria sole 360,000 lire (*Rumori a sinistra*); io ritiro quindi la proposta di inserirla in prima categoria, e la propongo per la seconda.

**PRESIDENTE.** Allora porrò ai voti immediatamente la presentazione in seconda, poichè c'è questa dichiarazione.

L'onorevole Micheli proponeva appunto che la linea Adria-Chioggia fosse posta in seconda categoria. Mantiene la sua proposta?

**MICHELI.** La mantengo.

**PRESIDENTE.** Dunque, gli onorevoli Bonghi e Micheli mantengono la ripresentazione in seconda categoria.

L'onorevole Cavalletto proponeva egli pure che questa linea fosse posta in seconda categoria.

**CAVALLETTO.** Lo proposi e lo mantengo.

**PRESIDENTE.** Per conseguenza, poichè tutte le discussioni sono state fatte su questo argomento, credo sia bene fino da questo momento di vedere se si voglia la trasposizione, se la si voglia mettere nella seconda categoria o se debba rimanere nella terza come il Ministero propone.

Coloro i quali intendono che come propongono gli onorevoli Bonghi, Micheli e Cavalletto, la linea Adria-Chioggia passi in seconda categoria, sono pregati di alzarsi.

(Dopo doppia prova e controprova la Camera delibera che la linea Adria-Chioggia sia iscritta in seconda categoria.) (*Oh! oh!*)

Un'altra linea che è iscritta nel disegno di legge in terza categoria, cioè la Ferrara-Ravenna-Rimini, (con diramazione Lavezzola-Lugo) è proposta dall'onorevole Bonghi per passare in prima categoria. L'onorevole Bonghi mantiene questa proposta?

**BONGHI.** Per le stesse ragioni che ho detto po-

c'anzi, poichè questa linea in prima categoria, pel curioso articolo 30 andrebbe a costare alle provincie 2,803,612 lire, mentre in seconda ne costerà 1,500,000; io ritiro la proposta di collocarla in prima categoria, e mantengo quella di metterla in seconda, essendo un tronco di grande interesse nazionale.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bonghi propone che la linea Ferrara-Ravenna-Rimini con diramazione da Lavezzola a Lugo passi in seconda mentre nel disegno di legge è iscritta in terza categoria.

Chi approva questa proposta dell'onorevole Bonghi è pregato di alzarsi.

(La Camera respinge la proposta dell'onorevole Bonghi.)

Chi approva che la linea Ferrara-Ravenna-Rimini (con diramazione da Lavezzola a Lugo) come è proposta nel disegno sia posta in terza categoria, si alzi.

(È approvata.)

**PATERNOSTRO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Abbia pazienza, non gliene posso dar facoltà.

**PATERNOSTRO.** Sull'ordine della votazione.

**PRESIDENTE.** Non posso più accordare di parlare.

L'onorevole Bonghi propone ancora che la linea Lucera-Foggia, la quale è in terza categoria (e che l'onorevole G. D. Romano il quale non è presente propone si passi in seconda), passi nella prima.

Domando all'onorevole Bonghi se mantenga, o se ritiri questa proposta.

**BONGHI.** Io desidererei che la Commissione...

**PRESIDENTE.** Ora ella non può più desiderare nulla; mi deve rispondere *sì* o *no*. Io desidererei che se n'uscisse da questa discussione, altrimenti non so che fare.

**BONGHI.** Che vuole che le dica?

**PRESIDENTE.** Scusi; ella è più vecchio di me nelle pratiche parlamentari, e sa che a quest'ora non ci sono più nè desiderii, nè speranze da esprimere, non ci sono più che votazioni da fare. (*Bene!*)

**BONGHI.** Osservo che, non avendomi dichiarato nulla nè l'onorevole relatore, nè il Ministero... (*Oh! oh! — Rumori*)

**PRESIDENTE.** Ma permetta, onorevole Bonghi: tutti hanno parlato, tutti hanno esplicito ampiamente il loro diritto.

**BONGHI.** Mi permetta di dire quattro parole. (*No! no! — Segni d'impazienza*)

**PRESIDENTE.** Non posso permetterlo. Io le chiedo se ella mantenga, o ritiri la sua proposta.

**BONGHI.** Questa ferrovia è nella stessa condizione delle altre dei capoluoghi di provincia.

**PRESIDENTE.** Ma la mette lei. Dunque ella la man-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

tiene in prima? Mi dica se ritira o mantiene la sua proposta.

**BONGHI.** Che cosa debbo dire, se qui manca la logica? (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Ma che vuole che ci faccia io?

**BONGHI.** Una sola parola.

**PRESIDENTE.** Non le posso permettere altro se non che ella mi dica se mantenga, o no, la sua proposta di metterla in prima categoria.

**BONGHI.** Così non posso rispondere nulla.

**PRESIDENTE.** Allora non posso fare altro che mettere ai voti la sua proposta.

L'onorevole Bonghi ha proposto, e non ritira la sua proposta, che la linea Lucera-Foggia, la quale è in terza categoria, sia trasportata in prima categoria.

Coloro i quali approvano questa proposta, sono pregati d'alzarsi.

(La Camera delibera negativamente.)

Coloro i quali approvano che la linea Lucera-Foggia rimanga in terza categoria, come è stabilito nel disegno di legge sono pregati d'alzarsi.

(La Camera delibera affermativamente.)

Ora verremo alle linee che dalla tabella B, cioè dalla seconda categoria, si propone che sieno passate in prima categoria.

Riguardo a queste linee bisogna far la suddivisione che ho accennata; bisogna cioè separare dalle altre, le linee che debbono congiungere i capoluoghi di provincia colla rete ferroviaria. Queste sono: la linea Treviso-Feltre-Belluno, la linea Sondrio-Colico-Chiavenna, la linea Macerata-Albacina, la linea Teramo-Giulianova e la linea Ascoli-San Benedetto.

Per queste cinque linee vi è una proposta presentata dagli onorevoli Pericoli G. B., De Dominicis e F. Cucchi.

Questa proposta, come ho già detto, è così concepita:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero relativamente alla precehza da darsi sulle linee della seconda categoria alla costruzione delle ferrovie dei capoluoghi di provincia attualmente disgiunte dalle linee ferroviarie del regno, passa all'ordine del giorno. »

Pericoli G. B., De Dominicis Antonio. F. Cucchi.

Questo non basta ancora; bisogna ch'io domandi all'onorevole Cavalletto se mantenga l'emendamento col quale egli propone il passaggio in prima categoria della linea Treviso-Feltre-Belluno, e della linea Sondrio-Colico-Chiavenna, o se in presenza della proposta che ho testè letta, egli la ritira. Lo prego di fare questa dichiarazione.

**CAVALLETTO.** Lo mantengo, ma bisogna fare una correzione.

**PRESIDENTE.** Evidentemente la correzione viene per ciò che seguì: imperocchè la proposta di passare in prima categoria la linea Sondrio-Colico-Chiavenna per la parte riguardante la Lecco-Colico, fatta, se non erro, oltre che da lei, dall'onorevole Cucchi Francesco, è stata respinta.

Non è quindi questione di fare correzioni, bisogna leggere, come ho letto io, cioè: Sondrio-Colico-Chiavenna.

**CAVALLETTO.** Non avevo bene udito il suo enunciato: se ci fosse un po' più di silenzio, potremmo meglio capirci e intenderci.

Io non avevo inteso pronunziare l'emendamento mio corretto di conformità all'avvenuta votazione sul tronco Colico-Lecco. Prescindendo quindi...

**PRESIDENTE.** Scusi, lo mantiene o lo ritira il suo emendamento?

**CAVALLETTO.** Lo mantengo.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

Anche l'onorevole Allievi aveva proposto un emendamento in questo senso per le ferrovie riguardanti i capoluoghi di provincia.

L'onorevole Allievi non è presente, onde non posso chiedergli nulla; ad ogni modo rimane quello dell'onorevole Cavalletto che è identico.

L'onorevole Cucchi Francesco aveva anch'esso proposto il passaggio in prima categoria della linea per il congiungimento delle ferrovie della Valtellina, ma siccome ha presentato l'ordine del giorno, così s'intende, egli ha ritirato il suo emendamento.

L'onorevole Bonghi infine aveva anch'egli proposto il passaggio della linea Sondrio-Colico-Chiavenna in prima categoria. Ritira o mantiene la sua proposta?

**BONGHI.** La mantengo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Pericoli Giambattista aveva anch'esso proposto il passaggio delle linee riguardanti i capoluoghi di provincia in prima categoria.

Onorevole Pericoli, ella ha ritirato il suo emendamento a nome suo soltanto o a nome anche degli altri firmatari?

**PERICOLI GB.** A nome anche dei firmatari dell'ordine del giorno.

**BONACCI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Su che?

**BONACCI.** Siccome sono anch'io uno dei firmatari della proposta dell'onorevole Pericoli.

**PRESIDENTE.** Mi è parso d'aver udito che l'onorevole Pericoli l'avesse ritirata a nome anche degli altri firmatari.

**BONACCI.** Io la mantengo.

**PRESIDENTE.** Ella dunque la mantiene.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

**BONACCI.** La mantengo anche a nome dei miei amici Cerulli, Patrizi e Costantini.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

Finalmente per la Teramo-Giulianova v'è la proposta dell'onorevole Pericoli che è stata ritirata; quella dell'onorevole Allievi, che non posso interrogare, e quella dell'onorevole Bonghi. Onorevole Bonghi la mantiene?

**BONGHI.** Quale?

**PRESIDENTE.** Quella relativa alla Teramo-Giulianova, nonché l'altra relativa alla linea Ascoli-San Benedetto.

**BONGHI.** Sì signore: la mantengo.

**PRESIDENTE.** Ad ogni modo se non da tutti, dalla maggior parte dei proponenti questi passaggi delle ferrovie nei capoluoghi di provincia alla prima categoria sono mantenuti.

Per conseguenza noi abbiamo ora cinque proposte, le quali sono che le linee Treviso-Feltre-Belluno; Sondrio-Colico-Chiavenna; Macerata-Albacina; Teramo-Giulianova; Ascoli-San Benedetto; iscritte in seconda categoria nel disegno di legge presentato dal Ministero e dalla Commissione, siano trasportate in prima. Su questa proposta vi è l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Pericoli Giambattista, De Dominicis Antonio, Francesco Cucchi di cui do lettura per la terza volta:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero relativamente alla precedenza da darsi sulle linee della 2ª categoria, alla costruzione delle ferrovie dei capoluoghi di provincia attualmente disgiunte dalle linee ferroviarie del regno, passa all'ordine del giorno. »

**BONACCI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Su che?

**BONACCI.** Sull'ordine della votazione. Credo che la proposta da me mantenuta, come quella che si discosta maggiormente dal disegno di legge, debba avere la precedenza sulla proposta Pericoli.

**PRESIDENTE.** La proposta Pericoli è più lata di tutte le altre e ad essa spetta la precedenza sulla votazione. Quindi la metto ai voti.

Coloro che approvano l'ordine del giorno Pericoli sono pregati d'alzarsi.

(È approvato.)

Coloro i quali approvano che la linea Belluno-Feltre-Treviso sia iscritta in seconda categoria così com'è nel disegno di legge, sono pregati di alzarsi.

(È approvata.)

Chi approva che la linea Sondrio-Colico-Chiavenna sia iscritta in 2ª categoria così com'è nella proposta di legge, è pregato d'alzarsi.

(È approvata.)

Chi approva che la linea Macerata-Albacina sia

iscritta in seconda categoria, così come è nel progetto, è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Chi approva che la linea Teramo-Giulianova sia iscritta in seconda categoria, così come è nel progetto, è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Chi approva infine che la linea Ascoli-San Benedetto sia iscritta in seconda categoria, così come è nel progetto, è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Ora abbiamo ancora alcune linee che non congiungono capoluoghi di provincia, le quali dalla seconda categoria si propone che passino in prima. Cominciamo dalla Bassano-Primolano. Chiedo all'onorevole Cavalletto se egli mantenga la proposta di passarla in prima, o la ritiri.

**CAVALLETTO.** La mantengo.

**PRESIDENTE.** Chiedo all'onorevole Bonghi se mantenga la sua proposta o la ritiri.

**BONGHI.** La mantengo.

**PRESIDENTE.** E l'onorevole Antonibon mantiene la sua proposta o la ritira?

**ANTONIBON.** La mantengo.

**PRESIDENTE.** Per conseguenza, comincerò a porre ai voti il passaggio in prima categoria della linea Bassano-Primolano, che nel disegno di legge è iscritta in seconda categoria.

Coloro i quali approvano il passaggio dalla seconda categoria, dove è iscritta, alla prima della linea Bassano-Primolano, sono pregati di alzarsi.

(La Camera non approva il passaggio della linea Bassano-Primolano dalla seconda alla prima categoria.)

Chi approva l'iscrizione in seconda categoria della linea Bassano-Primolano, come è proposta nel disegno di legge, è pregato di alzarsi.

(La Camera approva l'iscrizione in seconda categoria della linea Bassano-Primolano.)

Ora viene la linea Aosta-Ivrea. L'onorevole Cavalletto propone che questa linea dalla seconda categoria, dove è iscritta, sia passata nella prima.

Mantiene la sua proposta?

**CAVALLETTO.** Allo stato presente delle cose io mi associo alla proposta dell'onorevole Compans.

**PRESIDENTE.** E ritira la sua?

**CAVALLETTO.** Sì.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

Domando all'onorevole Bonghi se egli mantenga il passaggio in prima categoria della stessa linea.

**BONGHI.** Lo ritiro, perchè messa in prima categoria costerebbe di più... (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Per conseguenza, non essendovi più proposta di passaggio in prima categoria per questa

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2<sup>a</sup> TORNATA DEL 9 GIUGNO 1879

linea, ne pongo ai voti l'iscrizione in seconda categoria, così com'è proposto nel disegno di legge.

Chi l'approva, si alzi.

(La Camera approva.)

Ora v'ha la linea Gozzano-Domodossola, la quale è iscritta in seconda categoria, e che l'onorevole Bonghi chiede sia trasportata in prima categoria.

Chiedo all'onorevole Bonghi se mantenga questa sua proposta.

BONGHI. La ritiro. (Ah! a sinistra)

PRESIDENTE. Per conseguenza pongo ai voti l'iscrizione della linea di accesso al Sempione da Gozzano a Domodossola nella seconda categoria, così come è iscritta nel disegno di legge.

Chi l'approva, si alzi.

(La Camera approva.)

Finalmente fra le linee di seconda categoria viene ultima la linea Messina-Patti al tronco Cerda-Termini, che l'onorevole Bonghi propone venga passata in prima categoria.

Voci. Oh! oh! (Rumori)

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Bonghi se mantenga questa sua proposta, o la ritiri.

BONGHI. Mi farebbero venire il desiderio di mantenerla, ma la ritiro.

PRESIDENTE. La ritira. Per conseguenza, essendo ritirata la proposta dell'onorevole Bonghi, metto ai voti l'iscrizione in seconda categoria, così come è proposta dal Ministero e dalla Commissione, della linea Messina-Patti al tronco Cerda-Termini.

(È approvata.)

Ora, non essendo stato approvato nessuno degli emendamenti aggiuntivi alla tabella A, io leggo tutte le linee iscritte per le votazioni fatte precedentemente alla tabella A, e fo votare il complesso della tabella A:

« Tabella A. — Prima categoria. — 1° Novara al confine svizzero presso Pino per Sesto Calende.

« 2° Roma alla linea Solmona-Aquila;

« 3° Parma-Spezia con diramazione per Sarzana;

« 4° Faenza-Pontassieve;

« 5° Terni-Rieti-Aquila;

« 6° Campobasso-Benevento;

« 7° Codola-Nocera;

« 8° Reggio (Calabria)-Paola-Castrocucco alla

linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano, e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno pel Cilento. »

Metto ai voti questa tabella A.

(È approvata.)

La Camera approva la tabella A, ed ha contemporaneamente approvato dieci linee della tabella B e due della tabella C.

Mi pare che il seguito di questa discussione si possa rimandare a domani. (Bene! Bravo il Presidente!)

La seduta è levata alle 6 10.

(Mentre il Presidente Farini scende dal seggio, la Camera prorompe in unanimi e prolungati applausi al suo Presidente, per l'abilità e fermezza dimostrata nel condurre la difficile discussione.)

Ordine del giorno per le tornate di domani:

(alle ore 10 antimeridiane)

Seguito della discussione del progetto di legge per provvedimenti in favore del comune di Firenze.

(alle ore 2 pomeridiane)

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

2° Interrogazione del deputato Muratori al ministro 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° Discussione del progetto di legge per l'ordinamento degli arsenali della regia marina (Urgenza);

5° Discussione del progetto 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.