

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

CCXL.

2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni numeri 2194 e 2199 dichiarate di urgenza. = Congedi. = Dimissioni rinnovate del deputato Angelotti dall'ufficio di rappresentante del collegio di Montepulciano — Proclamazione della vacanza di detto collegio. = Dimissioni del deputato Saladini, non accettate — Gli si accorda un congedo di un mese. = Presentazione della relazione sulla elezione del collegio di Albenga — La proposta del deputato Sanguinetti affinchè sia stampata detta relazione coi suoi documenti dà motivo ad una discussione, nella quale prendono parte i deputati Di Sambuy, Mussi Giuseppe, Fambri, Chinaglia e Carnazza — Approvasi di stampare per ora soltanto le relazioni, secondo la proposta del deputato Carnazza. = votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati nella tornata antimeridiana, cioè: Leva militare sui giovani nati nel 1859; Ossario sul Gianicolo per gli Italiani morti nella difesa e nella liberazione di Roma negli anni 1849 e 1870; Spesa straordinaria pel secondo cambio decennale delle cartelle al portatore dei consolidati 5 e 3 per cento. --- Il deputato Ronchetti T. presenta la relazione sulla convenzione col conte Telfener per restauri e concessione d'uso dell'anfiteatro Corea. = Seguito della discussione del disegno di legge per costruzione di nuove linee di strade ferrate — Il deputato Vacchelli fa alcune considerazioni generali sui criteri seguiti nella classificazione delle linee della terza categoria, e propone al riguardo alcune modificazioni — Il deputato Bovio domanda al ministro dei lavori pubblici se i passaggi di linee nelle categorie superiori non abbiano a pregiudicare l'esecuzione delle linee delle categorie inferiori — Risposta del ministro dei lavori pubblici alle osservazioni dei deputati Vacchelli e Bovio — È chiusa la discussione generale sulla tabella C. = Il deputato Boselli presenta la relazione sul disegno di legge per esenzione di dazi sui materiali occorrenti per la costruzione dei galleggianti. = Il deputato Serazzi propone che si tolga l'alternativa fra la linea Varallo-Novara, o Varallo-Vercelli, e si stabilisca fin d'ora la costruzione della prima --- Risposta del deputato Grimaldi, relatore, circa le linee Novara-Varallo e Vercelli-Varallo — Proposta del deputato Serazzi — Non è approvata l'alternativa fra le due linee — È approvata la linea Novara-Varallo — Il deputato Nervo propone la sospensiva circa l'approvazione della linea Torino-Casale — Sulla linea di congiunzione fra Casale e Torino parla il deputato Oggero, trattandone estesamente la questione del tracciato — Parlando circa la linea sopraindicata, il deputato Bertolè-Viale svolge un suo emendamento relativo alla congiunzione Chivasso-Casale --- Sulla stessa linea parla il deputato Di Sambuy — Il deputato Nervo risponde ad alcune osservazioni del deputato Di Sambuy — Il deputato Nervo parla per un fatto personale — Dichiarazioni del deputato Chiaves — Il deputato Nervo parla per un fatto personale — Replica del deputato Bertolè-Viale per un fatto personale — Il deputato Grimaldi, relatore, esprime il parere della Commissione sulle proposte fatte dagli oratori precedenti — Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici — Replica del deputato Di Sambuy — Il deputato Chiaves parla per appoggiare la proposta sospensiva del deputato Nervo — Il deputato Spantigati parla nello stesso senso del deputato Chiaves — Il deputato Bertolè-Viale parla ancora per un fatto personale — Dichiarazioni del Presidente del Consiglio e del relatore della Commissione — Essendo chiesta la chiusura, il deputato Vacchelli parla contro la chiusura, la quale è approvata — Il deputato Spantigati parla per un fatto personale — Una proposta sospensiva per il tracciato della linea Torino-Casale, del deputato Nervo, posta ai voti, non è approvata — Una proposta del deputato Bertolè-Viale, di porre in terza categoria la linea Chivasso-Casale, è dalla Camera approvata — Un'altra proposta chiedente che si iscriva anche in terza categoria il tronco Chieri-Moncalvo, non accettata dal Ministero nè dalla*

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

Commissione, è respinta. = Si dichiara chiusa la votazione sui disegni di legge votati per alsata e seduta nella tornata antimeridiana. = Il Presidente del Consiglio propone che d'ora innanzi le sedute incomincino alle 10 e terminino alle 3 1/2 — La Camera approva. = Annunzio di una domanda di interrogazione al Presidente del Consiglio del deputato Carnazza. = Si proclama l'esito della votazione sui disegni di legge già approvati.

La seduta ha principio alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Mariotti dà lettura del processo verbale della precedente tornata pomeridiana, il quale è approvato; quindi del seguente sunto di petizioni:

2198. Il sindaco di Trapani a nome della Giunta municipale esprime il voto che venga aggiunto nel progetto delle nuove linee ferroviarie anche il tronco diretto Trapani-Castellammare.

2199. I proprietari nella plaga inondata del comune di Finale nell'Emilia implorano l'esonerazione delle imposte fondiari per le sei rate dal giugno 1879 al giugno 1880.

ATTI DIVERSI.

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

RAZZABONI. Pregherei la Camera di volere accordare l'urgenza alla petizione segnata col numero 2199, presentata dai possidenti del comune di Finale nell'Emilia. I petenti chiedono d'essere dispensati dall'imposta prediale per essere stati soggetti all'inondazione. Quindi pregherei la Camera di volere mandare questa petizione alla Commissione generale del bilancio ed a quella che è stata incaricata di riferire sui provvedimenti relativi agli inondati.

Egual preghiera rivolgo alla Camera per la petizione 2194, colla quale dai possidenti di San Felice sul Tanaro danneggiati dalla inondazione, si fa la stessa domanda.

PRESIDENTE. L'onorevole Razzaboni chiede che le petizioni distinte coi numeri 2194 e 2199 sieno dichiarate d'urgenza.

Non essendovi obiezione, l'urgenza s'intenderà accordata.

(È accordata.)

Queste due petizioni faranno il corso regolamentare.

Gli onorevoli Germanetti e Ricasoli chiedono ambedue un congedo di un mese per motivi di famiglia.

(È accordato.)

È giunta alla Presidenza la seguente lettera:

« Ebbi la partecipazione inviata dalla E. V. con la quale mi si annunzia che la Camera, non accettando le mie dimissioni, volle accordarmi invece due mesi di congedo.

« Non so come esprimere la mia gratitudine di fronte a tanta cortesia che accresce però in me il dispiacere di dovere insistere nelle avanzate dimissioni.

« Le ragioni che mi inducono a ritirarmi dall'onorevole rappresentanza nazionale sono tali da non permettermi nemmeno fra qualche mese di soddisfare all'ufficio di rappresentante di questo collegio, gli interessi del quale reclamano l'opera assidua e costante del deputato al Parlamento.

« È dunque per me uno stretto dovere invocare dalla Camera il permesso di ritirarmi e ricusare il congedo accordatomi.

« Prego vivamente l'E. V. di partecipare senz'indugio questa mia risoluzione alla Camera unitamente ai più sentiti ringraziamenti di chi ha l'onore di confermarsi

« Dell'E. V.

« Devotissimo Angelotti. »

Do atto all'onorevole Angelotti delle sue dimissioni e dichiaro vacante il collegio di Montepulciano.

Altra comunicazione è giunta alla Presidenza:

« In coerenza alle dichiarazioni fatte innanzi alla Camera nella seconda tornata del 14 corrente, presento le mie dimissioni dall'onorevole ufficio di deputato e prego siano accettate ad ogni modo anche nel caso che qualche deputato proponesse, come per cortesia si usa, di accordarmi invece un congedo più o meno lungo.

« Ho l'alto onore di rassegnarmi, ecc.

« Firmato: Saladini. »

L'onorevole Bovio ha facoltà di parlare.

BOVIO. Sebbene l'onorevole Saladini voglia prevenire il costume della Camera, propongo che non sieno accettate le sue dimissioni e gli sia concesso un congedo di un mese.

PRESIDENTE. L'onorevole Bovio propone che, invece di prendere atto della dimissione dell'onorevole Saladini, la Camera gli accordi un congedo d'un mese.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

Metto ai voti questa proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(La Camera approva.)

Si dà lettura degli omaggi pervenuti alla Camera.

MARIOTTI, segretario. (Legge)

Da S. E. il ministro della pubblica istruzione — Relazione del Comitato per la distribuzione dei sussidi all'istruzione primaria e popolare per l'anno 1878, copie 530;

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

Da S. E. il ministro della pubblica istruzione — Carta d'Italia allegata al progetto n° 216 della Sessione corrente sulla istruzione secondaria e classica, indicante i licei completi inferiori misti, i ginnasi femminili e le scuole tecniche secondo il progetto medesimo, copie 550;

Dallo stesso — Carta d'Italia dimostrante i liceiginnasi, le scuole superiori femminili e le scuole tecniche esistenti nell'anno scolastico 1878-1879, copie 550;

Da S. E. il ministro di agricoltura, industria e commercio — Bollettino dei fallimenti, anno II, fascicolo I, gennaio e febbraio 1879, copie 5;

Da Firenze — Parole di un computista sulla situazione finanziaria del comune di Firenze, copie 6;

Dalla direzione della Banca Nazionale del regno — Memoria dell'Amministrazione della Banca a proposito del disegno di legge sul riordinamento degli istituti di emissione, copie 500;

Da S. E. il ministro di grazia e giustizia — Dichiarazioni intorno alle riforme riguardanti gli organici del Ministero di grazia e giustizia e la magistratura, copie 10;

Dal signor canonico Paolo Pellicano, Reggio-Calabria — Ricordo intorno al movimento politico di Reggio nel 1847, una copia;

Dal signor commendatore marchese Federico Lancia e Grassellini, duca di Brolo, barone di Ximeni, Roma — Albero genealogico dei Lancia di Brolo, una copia;

Dal signor Sinimberghi Enrico, Roma — Della legge sul matrimonio civile votata dalla Camera dei deputati, copie 400;

Dalla società italiana delle strade ferrate meridionali, Firenze — Relazione del Consiglio di amministrazione all'assemblea generale ordinaria del 5 giugno 1879, copie 40;

Dal signor Mariano Campagna, Cosenza — Considerazioni intorno al progetto di legge di bonificazioni delle paludi e dei terreni paludosi, copie 2;

Dal signor prefetto di Rovigo — Atti del Consiglio provinciale, 1878, copie 2.

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SULLA ELEZIONE DEL COLLEGIO DI ALBENGA.

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza la relazione sull'elezione del collegio di Albenga. (V. Documento, n° XL.)

Questa relazione verrà depositata in segreteria con i relativi documenti, a disposizione dei deputati che volessero consultarli.

SANGUINETTI ADOLFO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su che?

SANGUINETTI ADOLFO. Su questo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SANGUINETTI ADOLFO. Io ho chiesto di parlare per rivolgere una preghiera alla Camera, ed è che tutti i documenti relativi all'inchiesta giudiziaria sull'elezione di Albenga sieno stampati...

DI SAMBUY. A spese di chi?

SANGUINETTI ADOLFO... e distribuiti ai deputati, e che la discussione su quest'elezione sia messa all'ordine del giorno 24 ore dopo la distribuzione dei documenti.

PRESIDENTE. Come la Camera sa, per consuetudine, quando si tratta di queste elezioni contestate, si depositano in segreteria la relazione ed i documenti relativi, affinché ogni deputato possa prenderne cognizione, e la discussione segue, in generale, 48 ore dopo che i documenti sono stati depositati in segreteria. L'onorevole Sanguinetti invece propone che in questo caso i documenti relativi all'inchiesta sieno stampati e distribuiti ai signori deputati e 24 ore dopo si faccia la discussione.

DI SAMBUY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Sambuy ha facoltà di parlare.

DI SAMBUY. Mi pare che sorga in questo momento nella Camera una proposta affatto nuova, poichè si tratta di una spesa ingentissima, quale è quella di dare alle stampe una farragine di documenti che formano una vera mole. E questo perchè? Perchè vi sono forse cinque o sei deputati che di questi documenti vorranno prendere visione.

Io non so quindi acconciarmi a questa spesa proposta dall'onorevole Sanguinetti. Sono assolutamente contrario alla sua proposta, che stabilisce un precedente nuovo e non mai praticato, e non voterò mai in favore d'una spesa che non credo in nessun modo giustificata.

I deputati che vogliono avere conoscenza dei documenti li troveranno, come sempre, nella Segreteria, e non richiedono lo spreco di danaro per la prima volta proposta in questa Camera.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

PRESIDENTE. L'onorevole Mussi ha facoltà di parlare.

MUSSI. Io prendo la parola per difendere la proposta fatta dall'onorevole Sanguinetti. Io non credo che la spesa per la pubblicazione di questi documenti possa riuscire gravosa; si tratterà forse di qualche centinaio di lire, secondo quanto mi venne riferito. D'altra parte bisogna tenere conto della condizione affatto eccezionale in cui si trova la Camera, sopraccarica siccome è di lavoro, obbligata a tenere due sedute al giorno, e queste d'una grandissima importanza, e ciò mentre i deputati per la maggior parte debbono attendere a lavori straordinari da preparare rapidamente, e che sono sempre sollecitati a compiere.

Ora l'elezione di Albenga solleva una questione assai grave. Si agita infatti il partito di approvare una prima elezione, escludendo così il successivo ballottaggio.

In queste condizioni ogni deputato deve desiderare di illuminare l'animo suo senza curarsi di alcuna preoccupazione di partito. Depositando gli atti nella Segreteria per un brevissimo spazio di tempo, assolutamente si mettono i deputati nella impossibilità di consultarli; perchè quando un deputato li consulterà, gli altri non potranno prenderne visione. Ora, siccome noi siamo incalzati dal tempo e dalle soverchie occupazioni della Camera, mi pare necessario metterci nella condizione di potere studiare spassionatamente la tesi in tutti i suoi elementi onde risolvere correttamente una questione di principio e che creerà un precedente interessante.

Io quindi mi permetterei di dissentire da quanto ha osservato l'onorevole Di Sambuy e di pregare la Camera di accettare la proposta dell'onorevole Sanguinetti.

PRESIDENTE. L'onorevole Sanguinetti...

SANGUINETTI ADOLFO. Ecco, io proprio invidio la condizione dell'onorevole Di Sambuy che crede di poter votare sulla elezione d'Albenga senza aver sotto occhi i documenti dell'inchiesta.

Io dichiaro che, senza aver sotto occhi i documenti, non potrei dare un voto coscienzioso, e credo che in questa condizione si trovi la grande maggioranza dei miei colleghi.

Io sono lieto che l'onorevole Di Sambuy abbia sollevato la questione della spesa; poichè io potrò vedere l'onorevole Di Sambuy sorgere, come accade quasi sempre a me di fare, e votare contro tutte le spese che non abbiano l'evidenza della necessità; ma...

DI SAMBUY. Chiedo di parlare per un fatto personale.

SANGUINETTI ADOLFO... non credo però che quando si tratta, come del resto osservò benissimo l'onorevole deputato Mussi, di una spesa di qualche centinaio di lire e d'altra parte si ha una elezione che include pure qualche questione di principio, io non credo si possa lesinare; massime poi ancora quando si tratta dei diritti dei terzi, dei diritti degli elettori, dei diritti di coloro che credono di essere eletti. Quindi mantengo la mia proposta e spero che la Camera l'accetterà.

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

DI SAMBUY. In poche parole, l'onorevole Sanguinetti mi ha dato ragione di due fatti personali. E, prima di tutto egli dice, *vedremo* l'onorevole Di Sambuy votare contro le spese inutili; quasi io non avessi sempre votato contro tutte le spese inutili.

Poscia l'onorevole Sanguinetti non ha da dire che il collega Di Sambuy vuol votare senza conoscere la questione. No, signore. È questa una specie d'insinuazione cui debbo rispondere che io voglio sempre conoscere la questione; e quando mancasse in me quella completa fiducia che merita sempre una rispettabile Giunta per le elezioni, mi ricorderei che, tutte le carte sono depositate alla segreteria della Camera, per tal modo che ciascuno è in grado di potervi apprezzare rettamente e coscienziosamente i documenti che si credesse necessario di consultare.

Per conseguenza, non facciamo novità, non deliberiamo delle spese nuove, quando non occorrono, e lasciamo che le cose si facciano come si sono fatte sempre. (*Benissimo!*)

MUSSI. Io non insisto nella mia prima proposta. Voglio, fin dove è possibile, tener conto di tutte le osservazioni dell'onorevole Sambuy; ma d'altra parte hanno fatto una profonda impressione sull'animo mio le osservazioni dell'onorevole Sanguinetti. Io vedo qui una questione di massima, non una questione di persone. Quindi io non mi occupo neppure di sapere chi sieno i due deputati in conflitto. È in conflitto una massima, e noi dobbiamo risolverla con tutta la maturità di giudizio e col corredo di tutti i documenti. Diversamente noi prenderemmo o potremmo prendere una cantonata, perchè l'infallibilità sta di casa al Vaticano e non a Monte Citorio.

Per tener conto dunque delle osservazioni dell'onorevole Sambuy, in quanto che non porto nella tesi nessuno spirito di parte, propongo che sieno stampati quei documenti che alla Presidenza ed alla Giunta per le elezioni sembreranno i più importanti, ommettendo quelli che potranno presentare minor interesse.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

PRESIDENTE. L'onorevole Sanguinetti acconsente?

SANGUINETTI. Io non posso proprio accettare, e me ne duole, la proposta del mio amico Mussi per questa ragione; perchè c'è una questione di principio da risolvere, alla cui soluzione può concorrere potentemente il complesso di tutti i documenti della inchiesta giudiziaria. Quando si avessero sott'occhio soltanto alcuni documenti, quelli sui quali possa esistere divergenza, non si avrebbe un'idea completa di tutto ciò che può concorrere alla soluzione della questione principale, che, ripeto, io non voglio dire quale sia, in quanto che ufficialmente la decisione della Giunta delle elezioni non ci è nota.

Quindi io prego l'onorevole amico mio Mussi di desistere dalla sua proposta e di accettare la mia, cioè che tutti i documenti dell'inchiesta siano stampati, perchè altrimenti, lo ripeto, noi non potremo farci un concetto adeguato per risolvere una questione importante di massima, e per tutelare i diritti di tutti.

PRESIDENTE. Io pregherei l'onorevole Sanguinetti intanto di dire chiaramente se egli desidera che si stampino soltanto tutti i documenti riguardanti l'inchiesta, od anche quelli anteriori che concernono l'elezione.

SANGUINETTI A. Solamente i documenti che costituiscono l'inchiesta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Carnazza.

CARNAZZA. Debbo dichiarare innanzi tutto che, sebbene io faccia parte della Giunta delle elezioni, parlo esclusivamente per conto mio. Da una banda ho inteso muovere la domanda che sieno stampati e distribuiti ai signori deputati tutti i documenti relativi a questa elezione...

PRESIDENTE. Relativi all'inchiesta.

CARNAZZA... relativi all'inchiesta; da un'altra banda, negata la stampa di questi documenti, sento dichiarare egualmente che il risultato degli apprezzamenti fatti dalla Giunta delle elezioni non è ancora noto.

Ora mi pare che una risoluzione della Camera in questo momento, tanto che si pubblicino gli atti dell'inchiesta, quanto che non si pubblicino, sia perfettamente, a mio debole intendimento, inopportuna, o per lo meno prematura. Io stimo migliore partito attendere che sia stampata e distribuita la relazione fatta dal commissario della Giunta delle elezioni; in seguito poi la Camera potrà riconoscere se vi sia o no il bisogno di questi documenti, perchè può esistere o non esistere la questione di massima che crede l'onorevole Sanguinetti; ma ciò dipende dal risultato che presenta la deliberazione della Giunta. Quanto a me per-

tanto allo stato attuale non credo che si debba procedere ad altro che alla stampa, ed alla distribuzione esclusivamente della relazione della giunta, e che in seguito la Camera delibererà se debbano o no stamparsi tutti i documenti relativi all'inchiesta.

Questo io credo sia il miglior modo di procedere.

PRESIDENTE. Onorevole Carnazza, ella propone adunque che si stampi e si distribuisca questa relazione, perchè ordinariamente nè si stampano nè si distribuiscono le relazioni, ma per consuetudine si depongono in segreteria a disposizione degli onorevoli deputati.

CARNAZZA. Propongo che sia stampata e distribuita la sola relazione, poi la Camera deciderà dei documenti.

PRESIDENTE. Dunque ella propone che in questo caso speciale la relazione della Giunta sia stampata e distribuita.

FAMBRI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Fambri ha facoltà di parlare.

FAMBRI. Io ho chiesto di parlare per aggiungere qualche cosa alle osservazioni, secondo me plausibilissime, fatte dall'onorevole Di Sambuy, e per protestare contro l'interpretazione che ne ha data l'onorevole mio amico Sanguinetti.

Egli ha detto che il non approvare che vengano stampati gli atti dell'inchiesta sarebbe in certo modo voler giudicare senza sufficiente cognizione di causa, senza avere studiato i motivi delle deliberazioni della Giunta.

Ora io dico che ogni deputato che vota qui deve avere ed ha ragione di avere, per tutti i precedenti della Camera, una completa, un'intera fiducia sia nei propri amici, sia negli avversari che fanno parte della Giunta delle elezioni, i quali hanno dato, in tutte le occasioni, la più ampia prova della loro imparzialità.

D'altra parte io qualche volta ho avuto premura di studiare le posizioni di questioni elettorali, e di questioni tali che appassionavano la Camera incomparabilmente più della presente.

Ebbene, ogniqualvolta sono andato nell'ufficio di segreteria, ho trovato le carte a mia disposizione, non ho mai dovuto fare, come si dice, la coda per aspettare di prendere cognizione dei documenti. Ma che mai?

Quando un deputato ha letto la relazione della Giunta delle elezioni, avrà bisogno tutto al più di guardare quel tale periodo, quella tal pagina di uno dei documenti dell'incartamento. Ma quanto tempo prende questa indagine? Noi siamo qui 12 ore del giorno tra le due sedute e tra le ore della sera, nelle

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

quali veniamo a conversare; adunque c'è ampiamente, abbondantemente il tempo necessario per consultare le posizioni. Per amor del cielo non moltiplichiamo le spese, e soprattutto quelle di stampa contro cui ogni individuo quanto più amante delle buone cose e delle buone lettere sarebbe spietato, e le condannerebbe di certo. Per me adunque appoggio completamente la proposta negativa dell'onorevole mio amico Di Sambuy, e prego gli onorevoli colleghi di respingere la proposta di stampare gli atti della inchiesta. Già di stampati e libri inutili ne abbiamo a sufficienza.

PRESIDENTE. L'onorevole Sanguinetti Adolfo ha facoltà di parlare per un fatto personale. Lo indichi.

SANGUINETTI ADOLFO. Il fatto personale lo indico subito. Consiste in questo: l'onorevole Fambri ha attribuito a me l'intenzione di diffidare e degli amici e degli avversari; o per meglio dire egli espresse questo concetto, che la mia proposta è ispirata ad un sentimento di diffidenza verso la Giunta delle elezioni. Io debbo assolutamente, nel modo più reciso, respingere l'insinuazione che, certo involontariamente, mi fece l'onorevole Fambri...

FAMBRI. Non è un'insinuazione.

SANGUINETTI ADOLFO... È strano però che in una questione così dubbia, in una questione la quale ha già tanto appassionata la Camera, col pretesto di un'economia si voglia impedire che noi, che siamo chiamati a decidere dei diritti altrui, ci facciamo un'idea esatta delle risultanze dell'inchiesta giudiziaria...

PRESIDENTE. Veniamo ai voti.

SANGUINETTI ADOLFO... non comprendo, dal momento che la Camera votò un'inchiesta giudiziaria, come non si debbano dai deputati conoscere nel modo più ampio, più solenne e chiaro i risultati della medesima. Insisto quindi nella mia proposta.

MUSSI. Io ritiro la mia proposta e mi associo a quella dell'onorevole Sanguinetti.

PRESIDENTE. Abbiamo dunque due proposte.

Ripeto che le consuetudini della Camera sono che, presentata una relazione su di un'elezione, questa sia depositata in segreteria...

CHINAGLIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su questo?

CHINAGLIA. Sì.

PRESIDENTE. Sta bene. Ha facoltà di parlare.

CHINAGLIA. Io non interloquisco minimamente sull'opportunità, o meno, che gli atti dell'inchiesta vengano stampati; faccio soltanto osservare che, se fosse accettata la proposta dell'onorevole Carnazza, vale a dire, se fosse stampata l'ultima relazione della Giunta, non avremmo ancora lo stato delle cose nella

sua vera integrità. La relazione ultima della Giunta naturalmente si completa con la relazione presentata la prima volta; quindi se non venisse approvata la proposta dell'onorevole Sanguinetti, e se la Camera invece deliberasse di uniformarsi alla proposta dell'onorevole Carnazza, pregherei l'onorevole Carnazza di accettare quest'emendamento, che unitamente all'ultima relazione della Giunta fosse stampata anche la prima relazione fatta originariamente dalla Giunta delle elezioni.

SANGUINETTI ADOLFO. È stampata.

CHINAGLIA. È stampata, ma non è stata distribuita, onorevole Sanguinetti. Ella vuole stampare tutti i documenti, meno la relazione della Giunta.

PRESIDENTE. Mi permetta, onorevole Chinaglia, la relazione della Giunta delle elezioni, cui ella allude, è stampata negli atti parlamentari insieme col resoconto della seduta, nella quale fu discussa l'elezione.

CHINAGLIA. Sì, ma non resta più sottomano dei deputati.

PRESIDENTE. Questa è un'altra questione.

DI SAMBUY. Per semplificare la questione e per abbreviare possibilmente la discussione, io dichiaro, anche a nome del mio amico onorevole Fambri, che non abbiamo nulla in contrario ad accettare la proposta Carnazza.

PRESIDENTE. Dunque veniamo ai voti.

Mi permetto prima di porre in termini esatti la questione.

Si suole, ogni qualvolta viene presentata una relazione sopra una elezione, depositare questa relazione in segreteria con tutti i documenti relativi, per 48 ore, a disposizione degli onorevoli deputati che vogliano in questo tempo prenderne cognizione.

Oggi si propone che, per maggior comodo degli onorevoli deputati, trattandosi di una questione grave, o si stampino tutti i documenti relativi all'inchiesta intorno a questa elezione, come desidera l'onorevole Sanguinetti; o si stampi soltanto la relazione, salvo poi alla Camera di riconoscere, quando abbia sott'occhio la relazione, se sia necessario far stampare gli altri documenti dell'inchiesta, come ha espresso l'onorevole Carnazza.

Dunque la mozione dell'onorevole Carnazza è una mozione di carattere sospensivo, per conseguenza ha la precedenza nella votazione.

Coloro i quali intendono che per oggi la Camera deliberi la stampa e la distribuzione a tutti gli onorevoli deputati della relazione della Commissione intorno all'elezione di Albenga, rinnovando anche la stampa della prima relazione della Giunta intorno alla stessa elezione, sono pregati di alzarsi.

(Depo prova e controprova è approvata.)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

Quando saranno stampate e distribuite queste due relazioni, la discussione di questa elezione sarà posta all'ordine del giorno.

SANGUINETTI A. No, no!

PRESIDENTE. A meno che non sorgano altre proposte. Questo è evidente.

VOTAZIONE A SCRUTINIO SEGRETO DI TRE DISEGNI DI LEGGE APPROVATI NELLA TORNATA ANTIMERIDIANA.

PRESIDENTE. A seconda di quanto è stato stabilito nella tornata antimeridiana di oggi, si passerà alla votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge approvati per alzata e seduta:

Leva militare sui giovani nati nel 1859.

Ossario sul Gianicolo per gli Italiani morti nella difesa e nella liberazione di Roma negli anni 1849-1870.

Spesa straordinaria pel secondo cambio decennale delle cartelle al portatore dei consolidati 5 e 3 per cento.

MELODIA, segretario. (Fa la chiama)

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

Prego i signori deputati di prendere i loro posti, perchè si possa cominciare la discussione.

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SULLA CONVENZIONE COL CONTE TELFENER, PER RESTAURI E CONCESSIONE D'USO DELL'ANFITEATRO COREA.

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

RONCHETTI TITO, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione parlamentare sulla convenzione fra le finanze dello Stato e il conte Telfener, relativa ai restauri e concessione d'uso dell'anfiteatro Corea. (V. Stampato, n° 224-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita ai signori deputati.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER 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. Rimangono a discutersi ancora 19 linee della tabella C o terza categoria, oltre poi tutti gli emendamenti e le ag-

giunte alla medesima. Ora è aperta per conseguenza la discussione generale sulla terza categoria, ed ha facoltà di parlare l'onorevole Vachelli.

Prego di far silenzio.

VACHELLI. Onorevoli colleghi, io non ho chiesto di parlare per discorrere di alcuna linea in particolare; intendo solo presentare poche considerazioni, le quali valgano a chiarire i criteri ed i limiti coi quali dobbiamo completare questa tabella C, che ora è posta in discussione.

Io mi preoccupa, signori, di un certo malcontento con cui in più punti della Camera e fuori si segue la discussione di questa legge; mi preoccupa dei dubbi insistenti sulla sua finale riuscita; me ne preoccupa poichè invero credo sarebbe da lamentarsi assai se questa legge non arrivasse in porto. Se questo accadesse io credo che ne avrebbe danno il credito del Parlamento, poichè non è senza dubbio cosa conveniente che si discuta per due mesi una legge, per poi lasciar le cose come erano prima, senza venire ad alcuna pratica conclusione. Ne avrebbe danno il paese, poichè mancherebbero quei provvedimenti economici e quegli aiuti alle industrie del paese che da questa legge ci ripromettiamo; ne avrebbe danno soprattutto lo stato morale delle popolazioni, le quali, dopo speranza lungamente alimentate, si troverebbero deluse.

Lasciate ancora che io dica, poichè è un pensiero che mi sta sempre nel fondo dell'animo, che io credo che questa legge abbia il grande scopo di riaffermare l'unità della nazione. Tornato, dopo dieci anni, nella vita parlamentare, vi confesso che non ho trovato quel vivo amore dell'unità che vi ho lasciato. Forse sarà come succede in una famiglia che si forma, per la quale l'affetto si manifesta più intenso nel pensiero dell'unità familiare, che si vuole creare. Venuti a Roma, succederà questo anche a noi, che ci teniamo tanto certi di questa unità, che non siamo sempre egualmente insistenti nel manifestare il nostro amore per essa. Saranno e lo credo, lievi non profondi dissidi; ma, ad ogni modo io li ho avvertiti; ed, appunto perciò, sono desideroso di dare il mio voto a tutte quelle proposte che tendono a riaffermare, a consolidare l'unità della patria. Togliete pertanto, signori, come io desidero, le cause di questo malcontento, di questi dubbi insistenti, che accompagnarono la discussione di questa legge.

Indaghiamo quali sono queste cause. Forse potrebbe credersi che una di queste cause fosse la troppa mole, il troppo numero di ferrovie che ci stanno dinanzi. Innanzitutto ho considerato che, anche sommando tutte le ferrovie che abbiamo, e tutte quelle che ci si propone di costruire con

questo disegno di legge, ed anche allargando, se si vuole, alcun poco la mano, non arriveremo tutto al più che ad un cinque mila metri per ogni 10 mila abitanti, vale a dire, che piglieremmo fra venti anni il quattordicesimo posto fra gli Stati d'Europa in fatto di ferrovie, se gli Stati d'Europa avessero da qui a venti anni lo stesso numero di ferrovie che hanno presentemente. Mi pare quindi abbastanza chiaro che non si propone in Italia di costruire una quantità di ferrovie eccessive. Per quanto vogliamo essere modesti nell'apprezzare le forze economiche del nostro paese, è impossibile che riteniamo di non potere nemmeno avere il quattordicesimo posto in Europa! E neppure mi pare che si proponga di costruire le ferrovie con eccessiva sollecitudine. Ci si propone di costruire circa 300 chilometri di ferrovie all'anno per venti anni, mentre nel ventennio decorso ne abbiamo costruito in media 240 chilometri all'anno. Non mi sembra che sia questo un correre a precipizio. Dunque anche per ciò che riguarda l'andamento delle costruzioni ferroviarie, non mi pare che questa proposta di legge si presenti eccessiva.

Eliminata questa causa di malcontento, mi sono domandato se sia soverchio il peso finanziario della legge. Ma sappiamo tutti che si propone di destinare 60 milioni all'anno per costruzioni ferroviarie. Ora, ho consultato la situazione del Tesoro di questi ultimi cinque anni, ed ho veduto che a carico del bilancio dello Stato si sono spesi circa 53 milioni all'anno per costruzioni ferroviarie. E in queste non sono comprese quelle opere ferroviarie che si sono fatte da società speciali, come le ferrovie sarde e la linea della Pontebba; ma siccome noi guarentiamo gli interessi delle obbligazioni di queste società, comprenderete benissimo essere tutt'uno che le costruzioni si facciano con emissione di rendita, o con obbligazioni guarentite dallo Stato. Ora, se si tien conto delle somme spese per ferrovie in questi ultimi tempi per mezzo di queste società ferroviarie, facilmente vi persuaderete che si sono spesi almeno 60 milioni all'anno. Anzi ritengo che la somma spesa, considerando un periodo più lungo, sia in media molto maggiore. Invero le ferrovie che si sono costruite da 18 anni a questa parte, importarono la somma di un miliardo e 800 milioni. Certo non furono tutte costruite dallo Stato, ma come ho testè accennato, furono costruite da società che si procuravano il capitale mediante obbligazioni, i cui interessi venivano garantiti dallo Stato, il che torna lo stesso come se le avesse costruite lo Stato; dimodochè se volete fare il conto di quei 1800 milioni che si sono spesi in 18 anni, la spesa annuale riesce a 100 milioni all'anno.

Ora se si sono spese tutte queste somme quando lo stato del nostro bilancio era così grave, quando noi eravamo afflitti da una continua deficienza annuale, vi parrà un peso soverchio il continuare nella stessa misura oggi, che abbiamo il piacere di constatare raggiunto il pareggio del bilancio dello Stato?

Però la questione finanziaria, a mio avviso, è stata presentata infelicemente in questo disegno di legge. Si è detto: che si propone una spesa di 1200 milioni! Sono poi sopravvenute delle spiegazioni per chiarire che si tratta di una spesa annuale di 60 milioni per 20 anni. Si comprende facilmente che moltiplicando per molti anni questa cifra si arriva ad una somma ingente: se noi volessimo ora fare una legge che approvasse per 20 anni il nostro bilancio passivo, avremmo certo una grossa cifra di 30 miliardi.

La prima impressione ha sempre una grande importanza, per quelli che non hanno tempo o modo di chiarire le cose, e questa cifra di 1200 milioni ha quindi prodotto una penosa impressione nel paese, ed è appunto perciò che ne parlo, per eliminare il timore che le nostre finanze corrano pericolo dall'approvazione di questa legge.

Notate che questa cifra di 1200 milioni, che ci viene sempre ricordata, è appunto quella che maggiormente reca danno anche al naturale andamento della nostra discussione, poichè il Governo invece di limitarsi a fare la questione finanziaria sull'assegno annuale, ad ogni tratto ci richiama alla memoria questa cifra dei 1200 milioni, per impedire che si introducano nuove linee, poichè altrimenti, egli dice, si viene a formare un cumulo di spese, che non può più stare nella cifra dei 1200 milioni.

E notate pure che non è punto necessario di mettere questa cifra nella legge; abbiamo fatto la legge del 1870 dove si è parlato di costruzioni ferroviarie, e non si è detto punto qual era la somma effettiva per le ferrovie da costruire. Anzi, secondo me, è illogico fare diversamente. Poichè una delle due, o si stabilisce di spendere una data somma, o si stabilisce di fare determinati lavori; ma le due cose insieme non si possono assolutamente stabilire. Noi non siamo padroni del prezzo delle cose.

La somma poi dei 1200 milioni è affatto ipotetica; per molte delle ferrovie che abbiamo approvate, e che approveremo, non ci sono affatto i progetti; di pochissime ci sono i progetti di dettaglio, di poche i progetti di massima. Ora sopra queste basi non si possono fare dei conti abbastanza seri.

Il Ministero ci ha fatto un bel calcolo nelle sue tabelle, da cui ci fa risultare che proprio, fatte quelle linee, che si propongono, non si sarà speso

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

più d'un miliardo e 200 milioni, non un centesimo di più, nè un centesimo di meno. È questo un conto che si è fatto, ma che si dovrà poi rifare, e, per dir vero, si dovrebbe rifare del tutto fin da ora, anche per le successive deliberazioni adottate dalla Camera. Ma, ad ogni modo, quest'indicazione della cifra di un miliardo e 200 milioni, ripeto, ci è dannosa, perchè sposta la vera natura della questione. La vera base finanziaria sta nella cifra dei 60 milioni che noi assegniamo per ora nel bilancio a questo scopo; e dico per ora, perchè nessuno di noi crede che in tutti questi 20 anni si spenderanno proprio appena i 60 milioni per anno. Noi anzi crediamo che se ne potranno spendere di più negli anni successivi, e per parecchie ragioni. Prima di tutto, più faremo ferrovie nuove, e più renderemo, anche indipendentemente dal miglioramento generale consueto della gestione ferroviaria, maggiormente produttive le linee vecchie.

Ora, migliorando il prodotto delle linee vecchie, avremo tanto di meno da pagare annualmente per garanzia dell'esercizio di quelle linee, e quindi avremo delle somme disponibili, che noi rivolgeremo a procurarci capitali per le nuove costruzioni. Poi, anche lasciando le considerazioni generali finanziarie, che lasciano speranza di migliorare il nostro bilancio, tenuto conto soltanto del corso della rendita, voi ben sapete che si è fatto conto di destinare al servizio del debito per le ferrovie quel tanto che annualmente riuscirà nei prossimi anni disponibile, per le somme che sono ora destinate agli interessi e all'ammortamento dei debiti redimibili.

Ma col miglioramento del corso della rendita pubblica colla stessa somma annuale potremo procurare un capitale maggiore. Da quando è stata proposta questa legge ad oggi, colla somma destinata al servizio dei 60 milioni noi possiamo invece procurarci da 64 a 65 milioni. E notate che dobbiamo aver fede nel progresso successivo, continuativo della nostra rendita; e tanto più ci ho fede se guardo ad periodo di tempo di 10 o 20 anni, poichè studiando le correnti che governano i capitali in Europa, vedo lungo ed insistente il periodo della diminuzione dell'interesse. Io, o signori, sono tenero, quanti altri mai, di non compromettere il bilancio dello Stato...

PRESIDENTE. Onorevole Vachelli, queste considerazioni intorno alla spesa necessaria per le nuove costruzioni, sarebbero più opportune sull'articolo 24, dove si parla appunto dell'ammontare della spesa stessa.

VACHELLI. Acconsento al desiderio del presidente.

PRESIDENTE. Quindi, sarà bene che Ella limiti le sue osservazioni alle linee inscritte nella tabella C.

VACHELLI. Veramente io non parlo delle linee inscritte, ma di quelle che si debbono inscrivere.

PRESIDENTE. Sta bene.

VACHELLI. Abbandono le considerazioni finanziarie; tuttavia mi si permetta di completare il pensiero che aveva cominciato ad esporre alla Camera.

Diceva che io sono tenero, quanti altri mai, che si mantenga il pareggio nel bilancio. Rammento che da questi stessi banchi io ho votato il macinato sapendo di compiere un doloroso sacrificio; e pure quel doloroso sacrificio io ricordo sempre come un atto patriottico, che sono contento di avere compiuto.

Comprenderete quindi, o signori, che non potete temere che io venga a presentarvi proposte, che possano compromettere le condizioni del bilancio; e credetelo, non saranno di certo i sessanta od i settanta milioni che stanzieremo per le ferrovie, che comprometteranno il bilancio dello Stato. E non è qui che si asconde la cagione del malcontento; dobbiamo trovarla altrove. Risiede nella soffocazione di molti legittimi interessi, risiede nel sistema di classificazione che ci presenta questa legge. Le ferrovie in Italia non sono possibili che mediante l'aiuto del denaro pubblico, sotto forma o di capitale somministrato o di garanzia d'interesse, sia che questo capitale e questa garanzia vengano forniti dallo Stato, sia che venga fornita dalle provincie o dai comuni. Io credo che diversamente le ferrovie in Italia non sono possibili. Ci sarà un qualche caso speciale in cui una ferrovia potrà essere oggetto di speculazione privata; ma è una eccezione, *et exceptio firmat regulam*. E la particolare ingerenza dello Stato è per noi risoluta dai precedenti delle ferrovie già costruite, dagli articoli di questa legge che abbiamo già votati.

Esaminando poi le proposte classificazioni, io ho veduto che nel fare la classificazione la Commissione e il Ministero si sono preoccupati dell'importanza delle linee; e veramente, se io guardo alle tabelle mi pare che ne hanno tenuto conto fino ad un certo punto, si sono preoccupati dei criteri di equità e cioè hanno formato un prospetto delle ferrovie esistenti in ciascuna provincia in relazione alla popolazione, ed hanno poi anche studiata la quantità delle ferrovie in relazione alla divisione dell'Italia in tre parti, superiore, inferiore e media. Io credo che questo studio sarebbe stato più logico e più efficace, se avessero considerata la naturale divisione d'Italia nelle sue diverse regioni, e se a questo concetto avessero coordinato il lavoro.

Ad ogni modo io accetto in massima lo studio della Commissione; ma bisognava completarlo, bi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

sognava cioè non solo fare il conto della quantità di ferrovie che vi sono in ogni provincia, in ogni regione d'Italia, ma bisognava anche fare il conto di quante ferrovie ci saranno in ogni provincia ed in ogni regione d'Italia dopo accolte le proposte della Commissione; solo con questo secondo conto, solo con questa seconda dimostrazione, la Commissione avrebbe potuto comprovare l'equità delle sue conclusioni.

Questo conto non è stato fatto; io ho fatta qualche indagine al proposito, e vi confesso che il carattere poco equo dell'attuale distribuzione delle ferrovie è mutato, ma non ridotto equo dalle proposte della Commissione.

La Commissione ha anche dichiarato nella sua relazione che ha fatto una larga parte ai più diligenti, a quelli che hanno già presentato delle domande e delle proposte; ed io credo che a questo criterio si sia forse anche troppo ispirata. E invero non penso sia questo un criterio sul quale si debba fare grande assegnamento; per me credo che noi quando vogliamo stabilire quali ferrovie si debbono fare in tutta Italia, non dobbiamo già guardare chi le cerca e le domanda, ma guardare di farle in proporzione del bisogno, ed in proporzione dell'equità, siano, o non siano cercate; così si regola un padre coi propri figli, così deve fare lo Stato con tutte le parti che lo costituiscono.

In complesso pare a me che se la Commissione ha largamente studiato le linee di interesse generale, invece per ciò che concerne le linee d'interesse locale, questo studio è stato alquanto anzi troppo ristretto.

Invero parmi che sarebbe stato opportuno sentire anche la rappresentanze provinciali; è impossibile che si decida con equità di così gravi interessi, senza sentire queste rappresentanze, che naturalmente hanno diritto ad esporre le ragioni di ogni singola provincia, di ogni singola regione, prima che si venga ad una conclusione.

Comprendo che sono molti gli interessi ai quali si deve provvedere, ve ne sono di quelli che possono aspettare, ed aspetteranno, ma non debbono essere trascurati, se si fosse presentata una legge speciale per alcune poche ferrovie, in allora si capisce che si potesse approvare la legge, senza rinunciare a quelle altre ferrovie che si dovessero costruire in Italia; ma quando si fa una legge d'ordine così generale come questa, tendente a vincolare il bilancio dello Stato per venti anni, allora, o signori, credete a me, bisogna spingere lo sguardo e gli studi in modo da essere sicuri di soddisfare a tutti gli interessi locali, altrimenti gli interessi trascurati si sentono offesi. E la classificazione deve

seguire la natura delle cose. La viabilità, per se stessa, è di interesse così generale, che io, dico il vero, non credo che ci sia strada nel nostro paese che non interessi tutta l'Italia; e ho veduto con molto piacere quando il Parlamento si è data tutta la cura di ordinare la costruzione non solo delle strade nazionali e provinciali, ma finanche delle strade comunali, colla legge sulle strade obbligatorie.

Queste strade adunque, che tutte in genere hanno un carattere di generale importanza, come le classificheremo? Mi consentirete che le strade ferrate siano ancora più di interesse generale di quello che lo siano le strade ordinarie. Or bene, nella legge dei lavori pubblici, noi non abbiamo fatto che tre categorie delle strade ordinarie, strade nazionali, provinciali e comunali; e perchè dunque volete ora fare più di tre categorie nelle strade ferrate? Per me, considerando la vera natura delle cose, credo che non vi possano essere che tre categorie di strade ferrate, strade internazionali e nazionali, strade regionali e strade locali. Mi pare che nell'ordine delle idee questa classificazione corrisponda anche a certi concetti, a certi pensieri della Commissione e del Ministero: invero l'onorevole ministro Depretis, nel progetto da lui presentato nel 1877, propone una classificazione di ferrovie primarie e secondarie, divise ciascuna in due gruppi, ma i due gruppi sono infine le ferrovie internazionali e nazionali, e le provinciali e locali, dimodochè convenendosi da tutti e anche nel nostro disegno di legge di fondere in una sola categoria le ferrovie internazionali e nazionali, la classificazione fatta dall'onorevole Depretis si riduce a tre categorie.

Nella stessa relazione della nostra Commissione ho osservato, che quando nell'ordine dei principii direttivi vuole indicare come si debbano classificare le ferrovie, le divide in internazionali, provinciali e locali; ma le internazionali e nazionali abbiamo tutti convenuto di comprenderle in una sola categoria, dimodochè anche, secondo la Commissione, dovrebbero le vie ferrate ridursi a tre categorie; ed io ho sentito anche un'autorevole parola di uno dei membri della Commissione esprimere il parere che tre soltanto dovevano essere le categorie, e fu quella dell'onorevole Marselli.

La classificazione, o signori, si deve fare con dei concetti generali, e la 4ª e la 5ª categoria non hanno ragione di essere.

A questa classificazione tutt'affatto arbitraria non corrisponde la natura delle cose. Io ho sentito ripetere da molti miei amici, coi quali ho avuto occasione di discorrerne, che è forse una illusione la

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2° TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

3ª categoria, ma che la 4ª e la 5ª poi sono un'illusione assoluta, e di illusioni, o signori, io vorrei che non ne facessimo nascere.

La questione della classificazione ho voluto esaminarla anche nell'ordine dei fatti per vedere se pure esisteva ragione per tenere distinte le ferrovie e metterne alcune nella 4ª e nella 5ª categoria.

Io pronuncio dei nomi di linee e non intendo di pregiudicare nessuna delle linee che sono proposte, perchè io do il mio voto favorevole a tutte le linee che sono dalla Commissione proposte in 3ª categoria. Quindi elimino ogni sospetto di voler fare impressione contraria ad alcune linee nel seno della Camera.

Ma, o signori, per l'importanza delle linee, credete voi, per esempio, che le linee Colico-Lecco e l'Empoli-Valdinievole, che trovo nella categoria delle linee abbandonate nel limbo, abbiano minore importanza della Valsavoia-Caltagirone, della Ponte Santa Venere-Avellino, della Vercelli-Mortara, della Foggia-Lucera? Vi pare che si possano mettere le prime in una categoria, le altre in un'altra? E se dobbiamo guardare all'equa distribuzione delle ferrovie nelle varie regioni d'Italia, forse che le linee Parma-Suzzara e la Pavia-Lodi-Brescia, che sono nel limbo, avrebbero meno ragione di entrare nella terza categoria, dove sono la Novara-Varallo, la Cuneo-Mondovì, la Gioia-Ponte Santa Venere, la Torino-Casale?

Signori, basta guardare la carta delle ferrovie italiane per vedere dove la rete si presenta più fitta, ed il vostro giudizio non potrà certo essere meno favorevole per le linee lasciate nel limbo.

Si opporrà la questione finanziaria. Ritorniamo al solito argomento del miliardo e 200 milioni. Ma, signori, se mi fate la questione finanziaria, anzitutto io vi risponderò: se non può disporre di più lo Stato concorra meno, ma concorra egualmente per tutti. Così si fa tra buoni fratelli. Questa sarebbe una prima risposta. Del resto la questione finanziaria effettivamente non ha base, perchè come vedrete, non ha importanza. Anche abolite la quarta e quinta categoria, la quantità dei milioni che ricadrebbero in più a carico dello Stato sono ben pochi in relazione all'ampiezza di questa legge.

Pertanto, onorevoli colleghi, io vengo a concludere le mie parole, raccomandando alla Camera di limitare la classificazione a tre categorie; di trovare il modo di aprire l'adito perchè possano andare in terza categoria tutte quelle linee, che possano meritare l'attenzione della Camera. Certo non è possibile far subito l'elenco di queste ferrovie, e sono disposto ad accettare il metodo proposto del Ministero per la sua quarta categoria. Il Ministero vi

diceva, che avrebbe presentato in allegato al bilancio del Ministero dei lavori pubblici di prima previsione, pel 1880, le linee da iscriversi in quarta categoria; io invece direi, che ci presentasse l'elenco di quelle che si dovranno iscrivere ancora in terza. Quali sarebbero le conseguenze finanziarie di questa mia proposta?

Signori, fra le linee che lo Stato ci propone di iscrivere in quarta ed in quinta categoria, sono un complesso di 1341 chilometri, del costo presuntivo di 147 milioni e mezzo. Lo Stato concorrerebbe, secondo la proposta del Governo, per 84 milioni. Se tutti questi 1341 chilometri li iscriviamo in terza categoria, noi avremo invece di 84 milioni gli otto decimi di 147 milioni e mezzo corrispondenti a 118 milioni, con una differenza di 34,000,000 lire. Ma per una differenza di 34,000,000 lire che si riferisce a 1341 chilometri di ferrovia, voi vorrete fare a queste ferrovie locali un diverso trattamento, senza che ci sia nessun ragionevole motivo? La mia proposta è un pochino più larga. Io vorrei andare un poco più in là. Io per me vorrei non soltanto iscrivere 1341 chilometri, ma almeno giungere ai 2000 chilometri (*Oh! — Interruzione a sinistra*)

Non c'è niente di eccessivo; e questo io propongo per dare una legittima soddisfazione a tutti gli interessi locali. E senza che io mi dilunghi a far calcoli, vi dirò che invece di 34 milioni di più, l'aggiungere questa maggiore quantità di ferrovie da includersi successivamente alla categoria terza, non porterebbe che un maggior peso di 100 milioni invece di 34. E credete pure che cento milioni sopra un miliardo e 200 milioni non alterano affatto il piano finanziario della legge. Nessuno oggi può dire se le linee che ci proponete costeranno un miliardo e 200 milioni con queste ferrovie o senza di queste.

Notate poi che voi potete accettare la mia proposta di limitare la classificazione a tre categorie, senza accettare l'altra mia proposta di aumentare il numero dei chilometri da iscrivere in questa categoria. E notate anche che secondo le mie proposte, che sono già stampate nel fascicolo degli emendamenti, io non intenderei punto turbare il servizio delle ferrovie delle altre categorie.

Io rispetto l'articolo 25 o 26, come è proposto dal Ministero; mi limito a dire che quel che avanza dei 60 milioni o di quella maggior somma che sarà stanziata in ogni anno a questo scopo, sia diviso in due parti; una metà per le rimanenti linee della seconda categoria e l'altra metà per le linee tutte della terza categoria. Credo poi che delle somme disponibili se ne avranno anche perchè non tutte le ferrovie che noi iscriviamo nella tabella C si faranno.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

Una provvida disposizione ha adottato la Camera ed è quella che il concorso delle provincie non sia obbligatorio. Per me avrei voluto che una disposizione simile fosse adottata anche per la seconda categoria, poichè sono i corpi elettivi locali che devono giudicare della bontà e necessità effettiva di queste ferrovie. Io credo che non tutte le ferrovie iscritte nella categoria C si faranno, ma lasciate che la selezione proceda naturalmente a seconda degli interessi che le favoriscono. E così, o signori, io ho finito di svolgere la mia proposta aggiuntiva che veramente...

PRESIDENTE. È quel che stava per dire io: ella col l'occasione di parlare nella discussione generale della tabella C, ha svolto l'articolo aggiuntivo che ha proposto.

VACHELLI. Precisamente.

PRESIDENTE. Sta bene: è tanto di guadagnato. (*ilarità*)

VACHELLI. L'ho svolto perchè mi pareva anzi tutto che qui trovasse la sua sede naturale per ragione di materia; l'ho svolto ora col desiderio di richiamare su di esso l'attenzione della Camera, sperando che nel corso della discussione della tabella C, si voglia dalle varie parti della Camera stessa prendere in considerazione questa proposta, se la Camera la troverà meritevole d'attenzione. A mio credere questa proposta dovrebbero votarla i non soddisfatti, poichè apre loro un modo di veder presi in considerazione, almeno nel futuro, i loro desideri; dovrebbero votarla i soddisfatti, perchè assicura l'esito della legge; dovremmo votarla tutti, perchè ispirata ad alti principii d'equità, ispirata a raggiungere i fini economici che la legge si propone, ispirata al desiderio di non generare con questa legge una fonte di malcontento, che altrimenti sarebbe inevitabile. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bovio.

BOVIO. Onorevoli colleghi, io veggio dei facili trasporti di linee, e non so se per la quarta categoria rimarranno i fondi necessari. Ne verrà la mancanza della giustizia distributiva, e noi che onestamente abbiamo difeso gli interessi altrui, vedremo annullati e vilipesi i nostri. Che ne avverrà? I più modesti saranno sopraffatti, ed i municipi che coi consorzi, coi progetti, approvazioni ed antiche speranze avevano cercato di salvare almeno una parte, si vedranno reietti da questo, che parrà banchetto di privilegiati. Chiedo al Governo, chiedo alla Commissione che i fondi stabiliti per questa categoria non vengano ulteriormente menomati nè distorti, deplorando moltissimo che da 83 milioni

si siano ridotti quasi alla metà. Chiedo all'uopo confortevoli dichiarazioni al Governo.

MEZZANOTTE, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha finito onorevole Bovio?

BOVIO. Ho fatta la mia domanda; aspetto una risposta dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole nostro presidente ha già fatto osservare che si tratta qui di un articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Vacchelli, e che non è questo il momento opportuno di discuterne. Se non che, io debbo rettificare talune cose relativamente alla parte finanziaria della legge che discutiamo.

L'onorevole Vacchelli ricorderà che il Governo ha dichiarato non potersi fare una spesa superiore a 60 milioni di lire all'anno, e che lo Stato non intende impegnarsi in questa spesa che pel periodo di venti anni; cosicchè la spesa totale sarebbe di 1200 milioni. Ecco le basi della legge.

Io comprendo che noi non possiamo ora precisare per lire e centesimi ciò che sarà per essere il costo di queste linee; ma dall'altro lato bisogna riflettere che possiamo fare delle costruzioni con sistemi economici, cosicchè quel di più che possono costare le costruzioni, potrà trovarsi compensato col di meno che verrà dall'adozione di questi sistemi più economici. Ma, comunque sia, la base della legge poggia sopra questi due punti, 1200 milioni, e 60 milioni all'anno. Ci è poi un terzo punto, l'epoca delle costruzioni. Il Governo e la Commissione hanno stabilito un termine di venti anni; ma sono vent'anni contati? Gli anni per costruire le ferrovie saranno circa quindici o sedici; perchè come la Camera sa, appena la ferrovia è abbastanza sicura e solida, ci corre sopra la vaporiera, e le opere di compimento vengono dopo; cosicchè noi speriamo che fra quindici o sedici anni, tutte le linee contemplate in questo disegno di legge potranno essere aperte all'esercizio. Negli altri quattro, o cinque anni susseguenti, si faranno le opere di completamento, e potranno esaurirsi le liquidazioni che richiedono sempre un tempo abbastanza lungo.

Stabilita questa posizione di cose, su di che è fondata la legge? sul concorso delle provincie e dei comuni. Ecco una delle basi principali di essa. Vi sono ferrovie costruite a tutta spesa dello Stato, o con sussidi liberamente dati. Poi il concorso degli enti interessati va aumentando, a misura che maggiore si fa l'interesse locale, e minore l'interesse generale. In base a questo principio si sono for-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

mate cinque categorie. Siamo arrivati alla terza; rimangono la quarta e la quinta. Ora se le linee della quarta e della quinta categoria fossero messe tutte nella terza, lo Stato verrebbe a perdere quel maggior concorso che dovrebbero dare gli enti interessati, e sarebbe alterato il concetto finanziario della legge. Ho voluto dir questo unicamente per chiarire la posizione delle cose, imperocchè l'articolo aggiuntivo sarà discusso e votato a suo posto. Ho voluto dirlo anche per rettificare alcune cifre. È vero che secondo il concetto della Commissione, accettato dal Ministero, per la quarta e per la quinta categoria, dovevano rimanere circa 84 milioni; ma siccome sono andate aumentando le spese per le categorie superiori, è avvenuto che per le votazioni finora seguite, il fondo di 84 milioni è disceso a circa 44 o 45 milioni.

Questo mi dispensa dal rispondere all'onorevole Bovio. Il fatto non dipende dal Governo, il quale è renitente a qualunque aumento, non perchè non creda utili alcune linee: ci possono infatti essere altre linee utilissime oltre quelle da noi proposte; ma non abbiamo attualmente i mezzi di poter fare di più.

Questa legge non provvede a tutti i bisogni d'Italia: se dovesse provvedere a tutti i bisogni di essa, non basterebbero 3 miliardi: questa legge si occupa unicamente di quelle linee che, a giudizio della Commissione (poichè questo è un lavoro della Commissione, l'attuale gabinetto non ha fatto altro che accettarlo e migliorarlo) sono state ritenute più urgenti e più utili; di quelle linee cioè contemplate nelle diverse categorie.

A queste se ne possono aggiungere delle altre, ma ad un patto che se ne escludano altrettante fra quelle che sono aggiunte dalla Commissione, altrimenti non sarebbe possibile rimanere nei confini finanziari stabiliti dalla legge.

Ma, osserverà l'onorevole Bovio, rimarranno 44 milioni?

Io non posso rispondere su ciò, dipenderà dalla Camera; se la Camera aumenterà le linee delle categorie superiori, noi possiamo arrivare al punto di non avere neppure più un centesimo disponibile per la quarta e quinta categoria; però se la Camera si terrà ferma alle proposte della Commissione e del Governo, rimarranno ancora disponibili 40 o 50 milioni. Questo è quanto dovevo dire all'onorevole Bovio in risposta alle sue parole.

PRESIDENTE. L'onorevole Bovio ha facoltà di parlare.

BOVIO. Prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, amo credere che Commissione e Ministero terranno fermo contro le altrui preten-

sioni, affinchè non siano distratti i fondi destinati a soddisfare questi interessi, i fondi per la costruzione delle linee della quarta categoria.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale sulla tabella C. Verremo ora alla discussione delle linee della medesima.

1ª linea. Novara-Varallo o Vercelli-Varallo.

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE PER ESANTARE DAI DAZI I MATERIALI OCCORRENTI PER LE COSTRUZIONI DEI GALLEGGIANTI.

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

BOSELLI, relatore. Mi onoro presentare alla Camera la relazione del disegno di legge per l'esenzione daziaria dei materiali occorrenti per le costruzioni dei galleggianti. (V. *Stampato*, n° 211-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER COSTRUZIONE DI NUOVE LINER DI STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. L'onorevole Serazzi ha facoltà di parlare.

SERAZZI. Dopo trentatré o trentaquattro giorni di discussione venir a parlare di linee di strade ferrate è cosa che certamente pesa, ma siccome io non avrò ad intrattenere la Camera per molto tempo, così credo che ella vorrà prestarmi una benévola attenzione.

La linea di cui devo intrattenerla è quella intitolata Varallo-Novara o Varallo-Vercelli. Questa linea, a differenza di tutte le altre che sono comprese in questo progetto, porta un'alternativa; ad essa fu fatta una posizione eccezionale, la quale pare strana e dà luogo a meraviglia: giacchè quest'unica linea rimarrà coll'alternativa o di essere unita a Novara od a Vercelli. La Commissione, seguendo in questo il dettato del Ministero, volle, come disse il ministro nella seduta del 7 maggio, lasciare che Varallo si unisse a quella delle due città, Novara o Vercelli, che più credesse di sua convenienza. E fin qui io non ho che lodi da dare alla Commissione. Se Varallo, che è la principale città della Valsesia, fosse obbligata ad unirsi all'una piuttosto che all'altra città della stessa provincia, potrebbero i suoi interessi essere più o meno danneggiati. Ma se questo era bene quando la Commissione credette di accettar

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

questa alternativa, cessa ora di esserlo, perchè oggi il comune di Varallo ha deliberato su questo proposito, ed ha espressamente proposto che l'unione della sua ferrovia alla rete stradale si dovesse fare a Novara. Ed era naturale tale deliberazione del Consiglio comunale di Varallo. La Valsesia, che da Novara alle cime del Rosa che la chiudono, conta oltre ad 80 chilometri, fu sempre e fuo dai più remoti tempi unita alla Lombardia, e sempre fece parte della provincia di Novara.

Essa tiene i suoi commerci principalmente con Novara, e da Novara che essa tira tutte le derrate necessarie al suo consumo, è a Novara che essa smaltisce i prodotti del suo suolo, e quelli più importanti delle sue numerose e ricche manifatture. È da Novara che essa spedisce i suoi manufatti, a Genova e Milano e riceve a Novara le materie necessarie alle molteplici ed importanti sue fabbriche. Non vi farà quindi meraviglia che nella seduta del 13 maggio ultimo scorso, il Consiglio comunale di Varallo abbia deliberato quanto segue:

« Il Consiglio delibera pure unanime di invitare il sindaco e la Giunta perchè facciano, coi mezzi che reputeranno più convenienti, le pratiche appo il Parlamento onde la ferrovia di Varallo sia attaccata a Novara e rimanga iscritta nella terza categoria. »

Ora, l'ultima proposta dell'onorevole Depretis è che la ferrovia stessa venga costruita col maggior vantaggio di Varallo. È per questo adunque che io vi diceva che, se all'epoca in cui la vostra Commissione ebbe ad occuparsi di quella linea, era giusto, era lodevole, che si avesse riguardo alla scelta di Varallo; oramai questa alternativa non ha più ragione di essere, dopo che Varallo ha con la citata deliberazione chiaramente espresso quale sia il suo bisogno, il suo migliore vantaggio. Ripeto, è con Novara che Varallo e la Valsesia tengono i loro principali commerci. Ebbe ragione la vostra Commissione nello accettare la prima proposta del Ministero; ma ora che le cose sono così cambiate, ora che Varallo si è pronunciata per la sua unione ferroviaria con Novara, io credo che il Ministero e la Commissione vorranno accettare la proposta che vi faccio di unire Varallo, non con Vercelli, ma con Novara.

La differenza del costo delle linee è tutta in favore della Novara-Varallo, più breve e di minore spesa. Non vi parlerò della qualità del terreno, delle differenze strategiche militari, cose che già hanno abbastanza tediato la Camera nella discussione delle varie linee e per ciò non voglio qui di nuovo introdurre questo argomento. Solo ripeto questa alternativa Varallo-Novara, Varallo-Vercelli fu fatta in

favore di Varallo, Varallo deliberò che la linea da adottarsi fosse la Novara-Varallo, mi pare quindi che più non abbia ragione di sussistere la proposta alternativa, e che quindi Ministero, Commissione e voi tutti onorevoli colleghi non abbiate più ad avere alcuna difficoltà di approvare la conclusione da me proposta e di accettare la scelta della linea Varallo-Novara a vece della Varallo-Novara o Varallo-Vercelli, siccome era nel primo progetto ministeriale. (Bene!)

Chiudo per amor di brevità, certo che la mia proposta sarà da voi accettata.

PRESIDENTE. Non essendovi più nessun iscritto sulle linee Novara-Varallo o Vercelli-Varallo, invito l'onorevole relatore ad esprimere il parere della Commissione.

GRIMALDI, relatore. Poichè questa linea era iscritta in quarta categoria in origine, la vostra Commissione lasciò indeterminato l'andamento da Novara a Varallo, o da Vercelli a Varallo; considerando che si dovesse in seguito prescegliere quello fra essi, per cui i sussidi dei corpi morali fossero in più larga misura. Questa linea posteriormente è stata iscritta in terza categoria, cioè con un concorso maggiore da parte dello Stato; cade dunque la ragione per la quale la Commissione adottò quell'alternativa. Essa dunque si rimette interamente alla Camera, non senza far considerare che colla Novara-Varallo si avrebbe l'obbiettivo di congiungere Varallo al capoluogo della provincia, mentre colla Vercelli-Varallo si avrebbe invece l'obbiettivo di congiungere Varallo al capoluogo del circondario.

PRESIDENTE. Dunque che cosa propone l'onorevole Serazzi?

SERAZZI. Propongo che alle parole: « Novara-Varallo o Vercelli-Varallo » sia sostituito semplicemente « Varallo-Novara. »

PRESIDENTE. E l'onorevole ministro accetta?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Accetto.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro accetta questa sostituzione. Per conseguenza voteremo per divisione.

Metto ai voti la seconda parte. Coloro i quali intendono che debba sopprimersi l'alternativa Novara-Varallo o Vercelli-Varallo, sono pregati di alzarsi.

(L'alternativa Novara-Varallo o Vercelli-Varallo è respinta.)

Metto ora ai voti la linea Novara-Varallo. Chi la approva è pregato di alzarsi.

(La Camera approva.)

Verremo alla linea Torino-Casale. Il primo iscritto è l'onorevole Nervo.

NERVO. Io dirò pochissime parole sopra questa li-

nea. Rammenterò alla Camera che il Consiglio provinciale di Torino da diversi anni si è occupato della importanza, che avrebbe una ferrovia, la quale congiungesse Torino a Casale sulla sponda destra del Po, costeggiando tutto quel sistema di colline, che si estende lungo quel fiume, colline sulle quali si riversa una gran parte del traffico del Monferrato.

La provincia ed il municipio di Torino hanno votato un sussidio, che, se non erro, ammonta ad un milione, per assicurare l'esecuzione di questa ferrovia.

Io vidi con piacere che nella prima redazione del disegno di legge, di cui ci stiamo occupando, la linea Torino-Casale secondo i desideri del municipio di Torino era mantenuta al suo posto; ora vedo che sorge una seconda proposta, la quale vorrebbe far cominciare la linea verso Casale da Chivasso, il che implicherebbe l'idea di mettere questa linea sulla sponda sinistra del Po, e non farla più cominciare a Torino, ma sulla linea Torino-Novara.

Questo concetto ha anche certamente i suoi pregi, perchè tenderebbe a soddisfare gli interessi economici di alcuni comuni importanti, che sono sulla sinistra del Po; ma, signori, non si tratta soltanto di interessi economici a destra od a sinistra del Po, i quali hanno delle legittime ragioni da addurre perchè la Camera li prenda in considerazione, ma si tratta di una linea da Torino che vada a Casale raccorciando da otto a dieci chilometri la distanza da Torino a quel punto, e trovando a Casale una linea, che procede verso Cremona ed il Brennero. Così la distanza da Torino al Brennero sarebbe diminuita in un modo molto sensibile, e gioverebbe a Torino per richiamare verso di sé quella parte di traffico che è destinato al Piemonte.

Questo concetto, o signori, è stato esaminato e dal municipio e dalla provincia di Torino, quando decisero di accordare il sussidio di un milione per assicurare la costruzione della linea sulla sponda destra del Po.

Ora, colla proposta, che veggio fatta in questi giorni di sostituire al tracciato Torino-Casale il tracciato Chivasso-Casale sulla sinistra del Po, si viene a contrariare in modo assoluto il concetto radicale, più importante, sul quale si fondava la deliberazione della provincia di Torino. Io quindi pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'onorevole Commissione a porre mente a questa gravissima questione. Io sono alienissimo dal fare questioni di campanile per tracciati di ferrovie; considero la cosa nel suo complesso, dal punto di vista degli interessi generali. Nelle antiche provincie si riconosce necessaria ancora una nuova linea, la quale abbia per obiettivo

di procurare a Torino l'irradiamento del suo traffico verso il veronese e verso il Tirolo; imperocchè, lo ripeto, è questo il punto di vista principale, che impensierisce molto il Consiglio provinciale di Torino. Io desidererei quindi che la Camera non giudicasse fin d'oggi questa questione, perchè temo che rimarrebbe pregiudicata se la si facesse oggetto di una deliberazione definitiva. Pregherei perciò l'onorevole Commissione parlamentare, che tanto ha studiato, tanto ha fatto per risolvere le tanto complicate e gravissime questioni, che questo disegno di legge solleva, e pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici a prendere in considerazione la mia proposta, la quale non pregiudica nulla, e che io concreto nei termini di conservare la questione intatta e di riservare la soluzione della questione relativa a questo tracciato all'epoca, in cui il Governo domanderà nel bilancio l'approvazione dei fondi per la costruzione di questa linea. In quell'epoca il Governo avrà potuto studiare meglio la questione dal punto di vista degli interessi generali, e potrà con questi studi più completi portare sotto gli occhi della Camera un ordine di ragionamenti, che potrà persuadere gli uni e gli altri meglio di quello che possa avvenire oggidì. Io credo che anche i fautori della linea Chivasso-Casale sulla sinistra del Po non vorranno disconoscere l'attendibilità delle ragioni da me addotte, e non vorranno opporsi a questa sospensiva, che io propongo alla Camera.

PRESIDENTE. Onorevole Nervo, voglia compiacersi di formulare e mandarmi scritta la sua proposta.

Spetta di parlare all'onorevole Oggero.

OGGERO. Non abuserò... *(La distanza e qualche conversazione impediscono di udire la voce dell'oratore)*

PRESIDENTE. Onorevole Oggero, vuole avere la compiacenza di scendere più basso? altrimenti gli stenografi non possono udire nulla. *(Il deputato Oggero scende ai più bassi banchi di destra)*

OGGERO. Io non abuserò dell'indulgenza che spero vorrete accordarmi...

MAZZARELLA. Pazienza, non indulgenza.

OGGERO... è mio dovere discorrere della linea che deve congiungere Casale a Torino per dimostrarvi che essa non è di sì poco interesse da passarvi sopra leggermente.

Questa linea più che d'interesse locale si può a ragione considerare come d'interesse generale, assai più di molte altre che ebbero più prospera fortuna.

Io però nel prendere a parlare su queste tracciati non posso, non devo dimenticare che la città di Casale preferisce il tracciato di sinistra a quello

di destra, per le ragioni che mi permetterò di rassegnare alla Camera. Tuttavia io sarei disposto anche a votare il tracciato di destra, ma ad una condizione sola, alla condizione che non venisse a pregiudicare il collocamento in tabella C del tracciato che è chiesto da Casale, dalla città di Torino, da Crescentino e da tutti i comuni che si trovano in quella linea, mediante apposite petizioni, che sono state presentate alla Camera e dichiarate d'urgenza e che furono rimesse alla Commissione.

Questo tracciato di sinistra è pur richiesto con petizione sottoscritta da 300 e più commercianti Casalesi e la Camera di commercio di Alessandria, con deliberazione del 20 ottobre dell'anno scorso appoggiò fortemente questo voto, chiedendo nell'interesse del commercio che questa modestissima linea fosse messa in terza categoria. Io ho detto che sarei disposto a votare anche la linea di destra, quando ciò non pregiudicasse la posizione di quella di sinistra; ma poichè la Camera deve giudicare, è necessario che io dica almeno le ragioni, per cui tanto si desidera la linea di sinistra da Casale e da tutti i comuni che stanno fra esso e Chivasso.

La Commissione non ha potuto occuparsi del tracciato di sinistra, e per un motivo semplicissimo; vale a dire perchè non era stato presentato alcun progetto per quella linea. E qui verificossi precisamente il caso che *vigilantibus iura succurrunt*, e quindi mentre il tracciato di destra ebbe posto nella tabella C, quello di sinistra rimase nel dimenticatoio, perchè la domanda non era presentata. Ma appena le petizioni, di cui ho detto, furono presentate alla Camera, l'egregio presidente del Consiglio collocò questa linea in quarta categoria, sebbene il progetto non fosse presentato ancora per la stessa ragione, e la Commissione che non poteva giudicarne, ha lasciato la cosa come il ministro l'aveva proposta.

Ma oggi la cosa non è più così. Oggi un progetto studiato è stato presentato al Ministero, ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici l'ha già approvato e lo ha riconosciuto utile. Quindi è il caso di far oggi quanto non potè esser fatto prima, esaminare cioè se effettivamente esso riunisca tutte le condizioni da poter essere preferito.

Nè si creda però, onorevoli colleghi, che la domanda di questo modesto tronco sia sorta pel desiderio di partecipare a questo grande banchetto ferroviario. No, è pensiero antico quello di unire Torino a Casale; e tanto è vero che fino dal 1857, con rogito del notaio Devecchi, si costituiva una società anonima tra tutti i comuni della linea di sinistra, appunto per costruire la linea stessa senza cercare i sussidi del Governo, perchè, l'ho

già detto altra volta e lo ripeto, per lo addietro fu sistema di Casale di fare linee ferroviarie ed anche altre opere pubbliche senza incomodare di troppo il Governo. Ma per le vicende del 1859, pendente le quali fu invaso due volte il territorio casalese, dovendo il comune sopperire per un'ingente somma alla linea Asti-Mortara, non ebbe per allora altro seguito quel progetto e quell'associazione dei comuni. Ma nel 1870, per iniziativa del Consiglio comunale di Torino, si stabilì di far studiare un progetto che unisse le due città, e gli ingegneri Soldati e Pettiti furono incaricati di questo studio.

Fecero due progetti; erano fino a Brusasco identici, sulla destra del Po; a Brusasco uno si volgeva a sinistra, attraversava il fiume e metteva a Crescentino, Trino, e Casale. L'altro si avviava per la valle Stura fino a quest'ultima città. Quando furono questi due progetti allestiti, il Consiglio comunale di Torino nominò una Commissione tecnica, ed eccellentemente tecnica per esaminarli e decidere quale dovesse preferirsi. Ne facevano parte il compianto Sommeiller, il Peyron, Ferrati ed il Massa, i quali li studiarono in relazione anche ad altri che si erano frattanto presentati.

E quale fu il risultato degli studi di questa Commissione tecnica? Questo si fu: che venne preferita la linea di sinistra perchè ritenuta la più utile e conveniente.

Allora si costituiva in Torino un Comitato per promuovere la desiderata unione e cercare i relativi fondi, e non è a dire che il progetto di sinistra ebbe fondi votati dai comuni e dai corpi morali per lo meno tre volte maggiori di quelli che si erano votati per la linea di destra, quantunque per questa si sia cercato di battere ad ogni porta, ad ogni comune la gran cassa, per fare che pagassero buone somme di contributo. Quale fu il risultato dell'opera così bene avviata da questo Comitato? Fu la decisione che il Comitato doveva appoggiare la linea di sinistra; di questo Comitato facevano parte il conte Balbis Di Sambuy, come presidente; v'era l'onorevole Villa mio amico, v'era l'onorevole Bertolè-Viale e tanti illustri torinesi i quali tutti dividevano l'accennata opinione. Si capisce facilmente che gl'interessi che furono lesi da quella decisione, da quel voto si dovessero coalizzare; e costituirono allora un secondo Comitato il quale appoggiò, nonostante i pregiudizi da me accennati, il tracciato di destra. Questo tracciato fu presentato sollecitamente alla Commissione parlamentare, e questa, visto (sono le parole della relazione) che non v'è alcuna opposizione; l'ha messo prima in 4ª, poi in 3ª categoria. Ma la ragione non è tecnica e speciale: è perchè era l'unico tracciato che si fosse presentato, l'unico

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

tracciato che conoscesse la Commissione, ed era l'unico tracciato per conseguenza, che potesse inscrivere nel progetto, e lo fu. Ma questi fatti hanno risvegliato anche i comuni di sinistra, i quali, riuniti in consorzio nuovamente, hanno fatto fare nuovi studi. E dico nuovi, perchè fin dal 1857 la linea verso Chivasso da Casale erasi studiata a spese comuni di Torino e Casale dall'ingegnere Casimiro Cappa. Questi studi furono ultimati testè e si ebbe una linea che, ripeto, è stata già approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e non implica che una somma di 4 milioni e qualche centinaio di migliaia di lire, tenue assai in paragone di quella per la linea di destra calcolata in 10 milioni sebbene sia certo che non ne basteranno 15.

Ma questo progetto, che è così modesto, per la somma risponde, io diceva, non solo ad interessi privati, ad interessi locali dirò meglio, ma anche eminentemente ad interessi generali, come ha già fatto presentire l'onorevole Nervo; interessi generali che io non limito semplicemente a quelli dall'onorevole preopinante accennati, ma che, se mi sarete cortesi di udienza, io estenderò notevolmente.

Interessi parziali, interessi locali! Vi basti al riguardo conoscere questi pochi dati. Percorre la linea di sinistra una zona, dove sono quattro città abbastanza considerevoli, e vi si tengono mercati, a cui concorre molta gente, e vi esplica importanti commerci. Questa è già una buona condizione per una ferrovia. Ma i territori, che sarebbero solcati da questo binario di sinistra, sono fertilissimi, sono ricchi di riso, di cereali, d'ogni specie di canape, ricchi di bestiame e di fieno, merci che, per la maggior parte, hanno la loro gravitazione su Genova; e quindi è cosa, non solo logica, ma commercialmente utile aprire il desiderato varco, onde la merce possa avere il migliore suo esito: sotto questo rispetto adunque abbiamo una condizione favorevole per questa linea. Ma vi è qualche cosa di più; la zona percorsa dalla ferrovia di sinistra sarebbe abitata da 89,667 abitanti. Se dovessimo applicare le teorie dell'onorevole oratore che ha parlato per il primo, e che non ho la fortuna di conoscere...

Voci. L'onorevole Vachelli.

OGGERO... l'onorevole Vachelli, noi dovremmo, oltre che questo binario, concederne a quella località almeno due. Ma io sono più modesto nei miei desideri e nelle mie aspirazioni; mi basta quest'uno.

Ho detto adunque che questa zona è popolata da 89,667 abitanti. Ora, che cosa pagano questi abitanti? Qui è l'essenziale. Pagano 711,279 lire d'imposta erariale. È una cifra abbastanza considerevole

nel nostro bilancio. E, notate, onorevoli colleghi, che questi dati io li desumo da atti ufficiali che furono raccolti nel 1872 dalla Commissione di Torino, della quale io mi onorava di far parte; dati che sono certamente nei loro risultati oggi aumentati d'assai, e vi persuaderete facilmente che quelle 711,000 lire d'imposta erariale debbono omai essere diventate un milione, non fosse altro che per la riforma del catasto dei fabbricati compiutosi dopo.

Dunque non ci possiamo illudere nel dire che dove si trova tanto concorso nelle imposte erariali, c'è vita, c'è possibilità di svolgere il commercio, e che quindi ci sono interessi più che locali da favorire.

Ma andiamo avanti. Dai dati del 1872, dati che erano ragguagliati alla viabilità semplice di strade carrettiere, si vede che oltre ad un movimento di popolazione, vi è anche un movimento commerciale. Trovo che nel 1872 il movimento delle merci ascendeva a 117,689 tonnellate; trovo che il movimento del bestiame ascendeva a 7600 capi. Lo ripeto, questi sono dati commerciali desunti dalle statistiche dei singoli comuni, che sono sulla linea che sarebbe percorsa.

Tal movimento non è il massimo che si ha ragione di sperare, perchè è limitato semplicemente agli abitanti di quella zona. Però se noi riguardiamo il movimento che viene dalle linee, che si uniscono a questo nostro binario, abbiamo più che non basti a persuaderci che l'interesse locale è grandissimo e merita tutta l'attenzione della Camera.

Ma vi è un'altra considerazione che non bisogna dimenticare, ed è che il binario di sinistra tra Casale e Chivasso si rannoda col binario d'Ivrea, che oramai si può dire sarà esteso fino ad Aosta. Sono questi paesi molto attivi e ricchi per minerali ed altri prodotti, e possono acquistare sempre maggiore importanza. Se ciò non dimenticherete, vi persuaderete che fummo molto modesti. (Dico: fummo molto modesti, poichè la linea di sinistra fu proposta dall'onorevole Bertolè-Viale e da me d'accordo) fummo molto modesti nel proporre questa linea in terza categoria; ma abbiamo pensato che la modestia non fa mai male e che con essa spesso si accoppia la giustizia; e questa giustizia noi l'attendiamo da voi.

Ma io ho detto che questo modesto tracciato che noi proponiamo è non solo d'interesse locale, ma anche d'interesse generale; e lo dimostrerò in poche parole. Se non avessi altre autorità da addurre, se non avessi altri fatti e molti da manifestare alla Camera io potrei invocare un'autorità che vale per tutte: l'autorità dei compianti e sommi Cavour e Farini i quali la linea padana propugna-

rono certo non ispirandosi ai interessi locali: chè quei grandi non si basavano sugli interessi locali: era l'interesse generale d'Italia che guidava sempre le loro menti quando propugnavano questo tracciato.

Mi varrò dunque dell'autorità di questi benemeriti dell'italiano risorgimento per assicurarvi che non mi sprona il desiderio di favorire quelle località, ma la coscienza del vero, nel dirvi che la linea che vi raccomando è anche di interesse generale.

Ma non basta: il tronco Chivasso-Casale si rannoda con Torino, con Ivrea ed Aosta; con Alessandria, Genova, Roma, Pavia, Mantova ed anche con Savona; e non solo si rannoda con questi capi-linea importantissimi, ma quello che è più essenziale si è che presenta una notevole economia di percorso, un notevole accorciamento di chilometri, sicchè si verifica una economia materiale alla quale si aggiunge quella virtuale della quale vi parlava l'onorevole Baccarini e della quale si deve pur tenere conto, imperocchè è certo che con questo tracciato nessun accidente si presenta che valga a determinare un rallentamento nella corsa, oppure opere colossali che importino spese o manutenzione di riguardo. Vi ho affermato che, raccordandosi il tracciato in questione colle linee testè accennate, si otteneva un notevole raccorciamento di percorso, eccone la prova.

Io ho fatto i miei calcoli in proposito con un mezzo semplicissimo, coll'orario ufficiale, ed ho constatato che da Aosta a Genova e Roma si abbrevia la via di 45 chilometri, e non occorre dire che si abbrevia tra Chivasso e Casale, perchè gli altri tracciati non si cambiano. Basterebbe dunque questo solo fatto d'un raccorciamento di 45 chilometri in confronto di tutte le altre linee per le quali da Aosta si può adire a Roma, per dire che questa sarà la preferita per le valli d'Aosta, per Ivrea e per Chivasso quando vorranno spingere le loro merci a Genova, o spingerle fino a Roma ed oltre: 45 chilometri sono una tale riduzione di cui il commercio non può non tenere un seriissimo conto, se è vero, quanto con molta autorità e competenza diceva l'onorevole Baccarini in principio di questa discussione, che anche di soli 3 chilometri di raccorciamento, parlando della linea Gallaratese, si deve far calcolo, massime quando si tratta d'una ferrovia commerciale.

Ma non è il solo raccorciamento che si ottiene; ve ne ha un altro ancora. Da Aosta a Pavia e Mantova si accorciano niente meno che 81 chilometri; da Aosta a Savona è più modesto il raccorciamento, perchè non è che di soli 6 chilometri ma vi ha pur sempre una notevole economia di percorso.

Non è soltanto da Aosta che io voglio partire per

provare il mio assunto, che è quello del raccorciamento. Io parto anche da Torino, città che con contratto speciale è vincolata a Casale appunto per trovare il tracciato che meglio convenga ad entrambe; ebbene, anche Torino, nel percorso della ferrovia Casale-Chivasso è favorita, imperocchè da Torino a Pavia si abbrevia, in confronto della linea di Milano, di 45 chilometri, ed a paragone di quella di Alessandria, di 16 chilometri.

Ma io vedo che in terza categoria si propone anche un altro tronco; il tronco da Valenza a Voghera; e non posso che far voti perchè il tronco stesso sia compiuto nel più breve termine possibile, perchè allora all'interesse generale che è dimostrato dagli scopi che coi relativi raccordamenti raggiungerebbe il binario modestissimo di cui io vi parlo, dovremo anche aggiungerne altri importantissimi; avremo, cioè, che da Aosta a Bologna e Rimini si accorcerebbe il cammino di 42 chilometri, e da Torino si accorcerebbe di 13 chilometri. Dunque se la importanza di una linea si deve misurare dagli interessi cui soddisfa, è certo, e non possiamo dissimularcelo, che, soddisfacendo quella in discorso a tanti interessi e procurandoci una comunicazione anche con Roma e con tante città ricche e produttrici, se altro non vi fosse basterebbe questo solo fatto per confermare ciò che diceva in principio: che la linea in questione è, più che di interesse locale, di interesse generale, e che forse si sarebbe potuto, se si fosse avuto più coraggio, si sarebbe potuto senza troppa iattanza sostenere che la medesima doveva essere classificata in seconda categoria. Avremmo anzi, considerandola come un'appendice della Ivrea-Aosta, avremmo potuto chiedere che fosse collocata in prima. Ma vi ha qualche cosa di più. Questa linea è non solo di interesse generale, è anche di interesse internazionale.

Essendo la linea discorsa la più diretta di tutte quelle che per la valle del Po vanno a Torino, e rannodandosi ivi colla linea de Fréjus, sarà quella che pel percorso più breve ci metterà in Francia; e, se è vero che il commercio cerca sempre le vie più brevi perchè costano meno, certo non possiamo più contestare che il tracciato da me proposto soddisfa anche ad un interesse internazionale, sebbene, come già dissi, esso si presenti sotto forme modestissime. Ma io non posso dimenticare che questa linea si rannoda con Aosta; ma da questa città a Martigny non vi sono che 80 chilometri, e, sebbene la linea del Sempione vi faccia ora formidabile concorrenza a quella del Gran San Bernardo per il colle Menouve; tuttavia, siccome le ferrovie più che pei presenti si fanno pei posteri, noi non dobbiamo ristare dal pensare che quella linea è la

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

più facile, la più breve, la più centrale, quella che fu in ogni tempo praticata per congiungere il centro di Europa col centro d'Italia, perchè questa fortunata combinazione ci deve persuadere che in un tempo più o meno lontano, anche quel valico alpino sarà superato dalla vaporiera spinta dalla forza irresistibile del commercio.

E se a questo riguardo avessi bisogno di autorità da addurre, io potrei dire che gli imperatori romani da Augusto in giù hanno sempre fatto passare le loro legioni in quelle valli del Gran San Bernardo; direi che i longobardi, dopo Carlomagno, hanno fatto passare per quei luoghi le loro falangi; che la repubblica francese ha spinto le sue coorti in Lombardia per colà, e che Napoleone, con un decreto datato da Genova, stabiliva la linea del Gran San Bernardo per congiungersi all'Italia come la più vantaggiosa al commercio. Vero è che in seguito alla battaglia di Marengo cambiò pensiero, e decretò la strada del Sempione. Ma il fece per ragioni strategiche, per giungere cioè più presto in Lombardia, dove l'Austria aveva ancora il dominio. Vi era poi anche una considerazione politica che il persuadeva a tanto, ed era che per passare per il Gran San Bernardo bisognava mettersi in balia del re di Sardegna, il quale allora sventuratamente dipendeva da altri. Ecco il perchè Napoleone dovette prendere in seria considerazione questa difficoltà, e quel primo decreto non ebbe esecuzione. Ma Napoleone, consultatosi col generale dello stato maggiore Marescò e col generale Menoni, riconobbe che se non militarmente, pel commercio quella linea era la migliore, ed a questo noi dobbiamo volgere il nostro pensiero, le nostre cure, se vogliamo ristorare da senno le finanze dello Stato.

Se adunque questa linea è la più conveniente, se essa è la più breve che ci congiunga coll'interno dell'Europa, più breve di quella del Sempione, anche questo obbiettivo non possiamo dimenticare, quando dobbiamo votare sulla linea di cui parliamo. Essa è poca cosa in sè considerata, è vero; ma rannodandola con quelle, a cui mette capo, acquista tale un'importanza che la fa tosto apparire più che d'interesse locale, d'interesse non solo generale, ma internazionale.

Queste sono le ragioni per cui i petenti, di cui ho parlato, prescelgono la linea sinistra; essi forse non farebbero opposizione alla linea di destra, imperocchè rispettano anche gli interessi privati, ma quando è messa la destra linea in urto coll'altra di sinistra, sicchè l'una debba escludere l'altra, allora è certo impossibile che Casale rinunci alla aspirazione sua, a quella cioè di unirsi con Torino mediante quel tracciato che impegna meno le finanze

dello Stato e che impegna meno le finanze della provincia e del comune, a quel tracciato nel quale pone il soddisfacimento dei suoi voti più ardenti, più onesti, quello cioè di svolgere il suo commercio, le sue industrie col mezzo facile e poderoso della desiderata ferrovia; ed io sono certo che anche Torino, non ostante i voti di sussidio già dati per la linea di destra, volentieri accetterà la mano amica che le porge Casale, perchè se ben comprende (e lo comprende certo benissimo) il suo interesse, vedrà che questo è maggiore nell'associarsi per questa linea a Casale.

Io non aggiungo altro, perchè uno strenuo ed autorevole campione ho nell'onorevole Bertolè-Viale, e rimetto a lui il dirvi le maggiori considerazioni che stanno per la da me proposta linea, e mentre faccio voti perchè la Camera possa votare e la destra e la sinistra, ammettendole entrambe in terza categoria, dichiaro però apertamente che io mancherei al voto di Casale, e delle popolazioni che a lei si associarono, mancherei anche alle mie convinzioni se non propugnassi con tutte le mie forze presso voi l'approvazione della linea tra Casale e Chivasso.

E queste convinzioni non sono ispirate da interessi, i miei interessi, lo dico altamente, e per amicizie e per clientele stanno tutti nella valle Stura, cioè per la destra, ma di fronte all'interesse, ai bisogni di un paese benemerito quale è Casale, di fronte all'interesse della nazione, queste considerazioni debbono dileguarsi, ed è con gran rammarico, ma però con coscienza convinta, che nell'alternativa credo di dover sostenere senza esitanza doversi scegliere la linea di sinistra che, come diceva, impegna meno le finanze dello Stato, e quelle delle provincie e dei comuni e soddisfa a maggiori bisogni.

PRESIDENTE. Ha finito, onorevole Oggero?

OGGERO. Ho finito.

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Di Sambuy.

DI SAMBUY. Cedo la mia volta all'onorevole Bertolè-Viale.

PRESIDENTE. Allora l'onorevole Bertolè-Viale svolgerà in quest'occasione il suo emendamento sulla linea Chivasso-Casale, per la riva sinistra del Po.

BERTOLÈ-VIALE. Sta bene. Domanderei però all'onorevole presidente se vi sia qualche altro oratore, che debba parlare in senso diverso.

PRESIDENTE. Non ve ne sono altri, onorevole Bertolè-Viale.

BERTOLÈ-VIALE. Signori, in questa lunga discussione io parlai una sola volta, allorchè si trattava di una linea che a me sembrava di grande interesse generale. In parecchie altre occasioni avrei potuto prendere la parola, ma me ne sono astenuto per

molti riguardi. Non l'ho fatto essenzialmente perchè io credo che questa legge finirà, comunque sia, per apportare un beneficio a molte provincie dello Stato. E sebbene taluni tracciati non corrispondano pienamente, a mio avviso, a certi bisogni riconosciuti, nondimeno ho creduto far opera di buon cittadino col non portare ostacoli alla discussione, che mi pareva corresse piana. Oggi però sono costretto a parlare, e lo faccio con una certa riluttanza, imperocchè avrei desiderato di poter vedere conciliati gli interessi di tutti, e di non dover difendere quelli soltanto che più personalmente mi riguardano.

Oramai la questione si pone netta fra la congiunzione di Torino con Casale per la riva destra o per la riva sinistra del Po; è quindi necessità che su di ciò io esprima francamente, come sempre, la mia opinione.

L'onorevole Nervo propone la sospensiva; ma io lo prego di considerare che la sospensiva equivarrebbe a dire che non si faranno nè la linea di destra, nè quella di sinistra. Le sospensive sono la tomba delle questioni. Le questioni, quando si presentano, bisogna a qualunque costo risolverle; e questo è il nostro caso.

Mi permetta dunque la Camera di mettere bene in sodo lo stato della questione controversa, e poi di dimostrarle quale fra le due linee sia la più conveniente al punto di vista dell'utilità e della minore spesa. E questo farò brevissimamente.

Prima di tutto io mi domando: è necessaria, è utile la congiunzione mediante una ferrovia di Torino con Casale?

Questa questione fu a lungo dibattuta, e da molti e molti anni. Torino e Casale, non vi ha dubbio, sono due centri di produzione importanti, e i soli due, si può dire delle antiche provincie, che non siano tra loro congiunti direttamente da ferrovia.

Ora come fu presentata questa questione alla Commissione e alla Camera?

E qui trovo necessario un rapido cenno storico, affinchè la Camera possa essere positivamente edotta del processo e dello stato delle cose.

Sulla relazione presentata dal Ministero precedente, cioè dall'onorevole Baccarini, si trova nelle infime categorie, in quelle cioè che lo Stato dovrebbe sussidiare soltanto per circa metà della spesa, una linea Torino-Casale; ma in quella relazione non c'è una sola parola che accenni ad un tracciato qualsiasi, che indichi cioè se quella linea debba scorrere piuttosto sulla destra che sulla sinistra del Po. La nostra Commissione, come è naturale, trovandosi di fronte ad una proposta che non dava altro se non i due capi della linea, e punto ne indicava il per-

corso non potè far altro se non constatare e approvare la opportunità della congiunzione medesima.

Qui, io non posso a meno di osservare, che veramente il Governo è stato troppo assoluto nella sua proposta; perocchè in certi allegati tecnici che andavano uniti ad un precedente progetto di legge presentato dall'onorevole Depretis, era dichiarato che la sola linea possibile, era quella di destra. E dico che la proposta è stata molto assoluta, perchè vi si affermava senz'altro che questa linea corrispondeva agli interessi militari, commerciali, economici, condizioni di tracciato, ecc., senza tenere parola di alcun altro progetto: come se nessun altro progetto esistesse se non quello. Eppure, come già vi disse l'onorevole Oggero, questa linea che noi sosteniamo, fra Chivasso e Casale per Trino e Crescentino, non è una linea sorta ora improvvisamente; essa data dal 1857; è una linea, per la quale si fecero successivi progetti nel 1870, 1871 e 1872; per la quale furono chieste sovvenzioni al Ministero; a proposito della quale, io stesso ho delle lettere del ministro dei lavori pubblici, nelle quali si dichiara che la questione non sarebbe pregiudicata, senza che una Commissione speciale avesse esaminato questo tracciato.

Or bene, com'è ora che nel disegno di legge del Ministero non s'è tenuto alcun conto di tale progetto di linea, ma soltanto dell'altro, come se questo solo esistesse?

Ma posteriormente, e quando già la Commissione aveva manifestato il suo favorevole parere sulla Torino-Casale, parere di cui nessuno poteva farle colpa, giacchè, come ho già detto, essa si trovava nelle mani una sola linea, senza indicazione di tracciato: posteriormente dico, i comuni interessati alla Chivasso-Casale, uniti in consorzio, fecero fare ulteriori e definitivi studi da ingegneri abilissimi; e mi basti il dire che chi se ne occupò fu la società veneta, tanto benemerita per le molte ferrovie costruite nelle sue provincie.

Questo nuovo progetto fu presentato al Ministero dei lavori pubblici, ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici emise il parere che il progetto era accettabilissimo.

Due sole osservazioni vi furono fatte, cioè che la linea dovesse far capo alle stazioni di Chivasso e di Casale, pur ammettendo che questo si poteva fare senza alterare la spesa; giacchè nel computo la spesa riconoscevasi calcolata assai abbondante.

Il progetto in discorso porta un percorso di 42 chilometri di ferrovia, colla spesa complessiva di 4 milioni e mezzo, cioè percorso e spesa di gran lunga più vantaggiosi del progetto rivale.

Ora, ora solo che i due progetti stanno dinanzi

alla Commissione e alla Camera, si può e si deve giudicarne. E come giudicarne? Si deve giudicarne in ragione dei vantaggi economici, commerciali e militari; e quella si deve preferire, che presenta più di questi vantaggi.

Facciamo adunque sommariamente, molto sommariamente il confronto fra queste due linee sotto a questo triplice riguardo.

Sotto al punto di vista economico e delle condizioni di tracciato, è da avvertirsi che la Chivasso-Casale correrebbe in un territorio perfettamente piano; avrebbe la lunghezza di 42 chilometri; non esigerebbe che una sola opera d'arte, di qualche rilievo, un ponte sulla Dora Baltea; ed il suo costo non sarebbe che di 4 milioni e mezzo, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. La linea sulla riva destra avrebbe un percorso di 72 chilometri; dovrebbe attraversare una contrada accidentatissima, tutta collina; avrebbe due gallerie, l'una delle quali di due chilometri di lunghezza, con pendenze del 13 per mille in galleria, il che vuol dire il 15 per mille per rispetto alla trazione.

Il suo costo è stato scritto negli allegati tecnici per 10 milioni di lire; ma notate, signori, chela domanda di concessione portava 12 milioni; e i 12 milioni non sarebbero, secondo me, sufficienti a motivo della natura del suolo, ch'è quasi ovunque cretaceo e franosissimo; cosicchè il far quivi tagliate o gallerie sarà affare incerto e dispendiosissimo, come avvenne per il famoso tronco di San Paolo sulla linea Asti-Torino, pel quale la spesa reale fu dieci e più volte quella preventivata.

E questo ch'io dico sulla natura di quel terreno è fondato sull'esperienza anche della guerra del 1859; vi si fecero allora opere di fortificazione, le quali in brevissimo tempo franarono.

Rapporto dunque alle condizioni di tracciato e di spesa non regge la Torino-Casale in confronto alla Chivasso-Casale. Nel primo: tracciato tortuosissimo da Torino a Gassino, laddove tutta la linea andrebbe rinserrata tra il fiume e il piede delle soprastanti alture, e poi alternazione continua di pendenze e contropendenze da superare; costruzione e esercizio difficili e costosi; lunghezza più che doppia; spesa tripla, avvegnachè temo di non errare prefissandola a 16 milioni di lire.

Al punto di vista commerciale l'onorevole Oggero ha già dimostrato la prevalenza della Casale Chivasso, producendo dati incontestabili di confronto fra le due regioni; ed io mi limito ad aggiungere che mentre la linea di destra non risponderebbe che che ad un interesse commerciale assai ristretto e locale, quella di sinistra riunirebbe al locale anche

l'interesse generale, raccordandosi meglio ad altre linee di primo ordine della rete generale.

Quali sono, o signori, i prodotti principali del Monferrato che attraverserebbe la linea di destra Torino-Casale?

Il vino. Ora, signori, come può mai immaginarsi che i vini del Monferrato sarebbero attratti da questa ferrovia a Torino, anzichè in Lombardia? Io credo che se mai questa idea potesse essere in qualcuno, sarebbe il maggiore degli errori economici. La merce va dove il consumo la richiede. I vini del Monferrato, per quanto si faccia, andranno sempre in Lombardia, e mai a Torino, che già è un centro importante, ove si raccolgono tutti i vini delle rimanenti provincie del Piemonte.

Del resto, se questo errore sussistesse, per distruggerlo non ho che a citare un esempio. Fu fatta ed esiste una ferrovia fra Asti e Casale. Ebbene, nonostante che per questa ferrovia buona parte dei vini del Monferrato potrebbero tendere a Torino, essi continuano invece, e più che mai, ad essere trasportati in Lombardia per Casale. E Casale se lo sa; giacchè avendo fatto dei grandi sacrifici per costruire quella linea, ha dovuto poi farne altri non meno gravi per poterla mettere in esercizio, cioè per darne l'esercizio alla società dell'Alta Italia.

Questo fatto può da solo dimostrare quale prodotto potrebbe dare una linea come quella che si vorrebbe costrutta sulla destra del Po tra Torino e Casale.

Ma vi sono altre considerazioni. La ferrovia Chivasso-Casale, la quale si congiungerebbe anche naturalmente con Torino, sarebbe il prolungamento diretto della Aosta-Chivasso. Abbiamo votata, ed abbiamo fatto benissimo, la ferrovia Ivrea-Aosta.

Ora, dei prodotti di quelle vallate, cioè legnami e minerali specialmente, dobbiamo pur facilitare quanto più possibile lo smercio, non solo verso Torino, ma anche verso tutto il resto d'Italia, verso la Lombardia, verso Casale istessa, che è pure un centro industriale di rilievo, dacchè con sacrifici ha impiantato importanti opifici a motori idraulici.

Ora, se non si fa questa diretta congiunzione Chivasso-Casale, tutti i prodotti della vallata d'Aosta dovranno necessariamente andare a Torino, dovranno fare un lungo giro per arrivare agli altri centri industriali italiani.

Ma v'è ancora un'altra considerazione che la Camera non può a meno di riconoscere fondata, ed è questa. Costrutta la Chivasso-Casale, siccome Chivasso è già unito a Torino, verremo ad avere così una linea indipendente da Susa a Casale, la quale poi da Casale per Torreberetti andrà a Pavia, da

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

Pavia a Cremona ed a Mantova, ed ora che avete decretato la Mantova-Legnago e la Legnago-Padova, procederà direttamente a Venezia.

Avremo così una linea tutta indipendente sulla sinistra del Po, la quale costituisce la più breve comunicazione fra il Cenisio e la Pontebba. E qui non so spiegarvi come l'onorevole Nervo, il quale è molto versato nelle cose economiche, sostenendo la ferrovia di destra, abbia accennato al Brennero. Evidentemente la linea di sinistra è quella che più può favorire il commercio per il Brennero, perchè sarà la più breve. Non so proprio immaginare come potendosi avere una linea di percorso più corto, tutta in pianura, dove non ci sono difficoltà da superare, si possa preferire un'altra in condizioni affatto opposte: e per lo appunto volendosi stabilire una comunicazione più facile e breve fra Torino e il Brennero!

Ma non dirò altro a questo riguardo, e verrò per un momento alle considerazioni militari, che per obbligo d'ufficio ho pure dovuto meditare.

I fautori della linea di destra pretendono che questa sia una linea molto militare, e vogliono provarlo col fatto dell'esistenza di una strada rotabile fra Torino e Casale, la quale fu costruita dal Governo sardo per scopi militari, ed è vero.

Ma, o signori, quando fu costruita quella strada rotabile militare, di ferrovie non se ne parlava. D'altronde se quella strada aveva uno scopo per il Piemonte, quello di congiungere Torino capitale a Casale fortezza di frontiera verso l'Austria, oggi a che cosa servirebbe una linea ferroviaria sulla destra del Po? A quale scopo militare congiungere ora Torino che non è più capitale con Casale che, come pronunziò la Commissione permanente per la difesa dello Stato ed io ebbi l'onore di dirvi nella mia relazione del 1873 sui lavori per la difesa dello Stato, non ha più ragione di essere considerata come fortezza, ma tutto al più come una testa di ponte sulla sinistra del Po? Forse come trasversale nel Monferrato dalla linea Torino-Alessandria, colla linea Torino-Milano? Ma a quest'uopo abbiamo già pei bisogni militari una trasversale, Asti-Casale per Moncalvo.

Sapete, o signori, quali sono le linee di cui abbiamo vero bisogno militare? Noi abbiamo bisogno di linee, le quali facilitino i trasporti di truppe per l'adunata e per il primo schieramento strategico, e le quali ci possano poi servire e per l'approvvigionamento e per la ritirata quando le cose volgessero a male.

Ora, mentre sulla destra del Po già abbiamo due linee a questo doppio oggetto, sulla sinistra non ne

abbiamo che una, la linea per Vercelli e Novara, e questa è insufficiente per i trasporti di truppa che da quella parte dovrebbero essere fatti per il nostro primo schieramento per la difesa delle Alpi. Ed immaginatevi che perdute le Alpi noi dovessimo ripiegare ad una seconda linea difensiva, che potrebbe essere per l'appunto appoggiata su Casale, io domando anche a coloro di voi che non si sono mai occupati di cose militari, come potrebbe, neppure dirò tutto l'esercito di 300,000 uomini, ma una grossa parte di esso, dopo una battaglia perduta ai piedi delle Alpi ritirarsi per quella strettura che esiste tra Asti e la riva destra del Po! Non si esporrebbe al maggiore dei disastri possibili?

Ivi le strade rotabili di solido fondo scarseggiano; ivi il terreno accidentato ritarda la marcia e la rende faticosa; ivi insomma nulla favorisce le rapide e libere mosse come si esigono più che mai in un gran movimento retrogrado. E basta gittar gli occhi sulla carta topografica per convincersi di quanto io dico.

Per questa evenienza il nostro maggior bisogno è di aver mezzi di ritirata agevoli e pronti sulla riva sinistra del Po, onde le nostre forze si possano rapidamente riconcentrare verso Casale. Ed in questo ordine di idee sarebbe evidentemente il madornale errore il dare la preferenza alla ferrovia della riva destra che a nulla servirebbe, mentre invece quella di sinistra tornerebbe della massima utilità, e, direi, indispensabile.

Nè bisogna dimenticare che dovremmo pur sempre difendere anche la valle d'Aosta, e che quindi allorché l'esercito nostro fosse costretto a ripiegare dalle Alpi occorrerebbe che le truppe provenienti da Aosta potessero aver modo di ritirarsi prontamente su Casale e non correre il rischio di essere prevenuti dall'avversario. Ora a questo non può provvedere in modo veramente opportuno che la linea Chivasso-Casale, come natural prolungamento della ferrovia Aosta-Ivrea-Chivasso, mentre una ferrovia sulla destra del Po non solamente non gioverebbe a questo scopo, ma potrebbe essere di vero danno, perchè potrebbe facilmente cadere in mano del nemico.

Mi sembra dunque indiscutibile che la linea della sponda destra non possa assolutamente competere con quella della riva sinistra nè per ragion di tracciato, nè per ragion di spesa, nè sotto il rapporto economico, commerciale e militare. Ma ha poi sopra di essa un vantaggio assolutissimo e della massima importanza nell'interesse nazionale, quello di essere il prolungamento della ferrovia Ivrea-Aosta e di poter così col tempo divenire una linea internazionale, come disse l'onorevole Oggero.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

Ed a questo soggetto permettete, o signori, che io aggiunga ancora brevi parole.

Io ho dovuto occuparmi della congiunzione della rete ferroviaria della Francia con quella dell'Italia, ed ho dovuto studiare attentamente quella questione, giacchè il Consiglio delle strade ferrate, di cui sono membro per ragione d'ufficio, mi fece l'onore di nominarmi suo relatore. Io ho dovuto convincermi di questo, cioè, che, se è possibile una linea internazionale, oltre quella del Gottardo, la quale possa mettere i nostri porti liguri in grado di far concorrenza al porto di Marsiglia, nel commercio colla Francia settentrionale e col Belgio, non sarà mai una ferrovia che valichi le Alpi al sud del Frejus, ma bensì al nord mirando al lago di Ginevra.

NERVO. Chiedo di parlare.

BERTOLÈ VIALE. La linea più breve sarebbe appunto quella che per la valle d'Aosta attraverserebbe il colle di Menou oppure il monte Bianco; ma a noi converrebbe meglio la prima come quella che cadrebbe sul territorio svizzero. Questa mia opinione l'ho voluta qui citare, perchè credo si possa validamente sostenere, come credo di avere dimostrato nella mia relazione. E verificandosi questa ipotesi dell'avvenire, è evidente che la Chivasso-Casale verrebbe ad essere parte di questa grande linea internazionale.

Or, come disse l'onorevole Oggero, quando si fanno dei tracciati di linee giova anche avere in mira l'interesse dei nostri figli e dei nostri nipoti. E anche sotto questo aspetto la Chivasso-Casale deve evidentemente prevalere alla Torino-Casale per la destra del Po.

Ma vi ha finalmente un ultimo argomento che io spero vorrà la Camera prendere in considerazione, quello della spesa. Colla Chivasso-Casale sulla sinistra del Po si congiunge ugualmente Torino con Casale, ma colla spesa di 4 milioni e mezzo; mentre per la linea di destra ci sta di fronte una spesa che, secondo la domanda di concessione è calcolata in 12 milioni, ma che io ritengo, e credo che chi conosce quei terreni non potrà contraddirmi, supererà 16 milioni. Ora quando si può raggiungere lo stesso scopo, lasciando un considerevole margine per provvedere ai bisogni di altre provincie, a me pare la questione non possa rimaner dubbia.

È bisogna poi anche che la Camera abbia presente che, votando questa linea, non solo farà vantaggio a Torino e Casale, ma soddisferà le legittime e insistenti aspirazioni dei grossi e importanti comuni che si trovano nel territorio che da quella ferrovia sarà percorso e che pur meritano di non essere dimenticati. (*Segni d'approvazione*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sambuy.

DI SAMBUY. Poche parole io chiedo alla costante benevolenza della Camera di potere oggi pronunziare.

Discutendosi di una linea, Torino-Casale, io non poteva fare a meno di avvertire i miei colleghi che, non due sono i tracciati sui quali bisogna pronunziarsi, ma tre. Ed invero è stretto dovere il mio di osservare che oltre al tracciato Torino-Gassino-Casale, detto della destra del Po e l'altro tracciato sulla sinistra riva: Torino-Chivasso-Casale, vi sono nel cuore del Monferrato due tronchi ferroviari già costrutti, che raccordati fra loro tra Chieri e Tonco (sulla linea Asti-Casale), ci darebbero una terza linea Torino-Casale.

Non fu mai mia intenzione di sorgere a combattere i fautori di altre linee, perchè, come ben disse l'onorevole Nervo, noi siamo tutti egualmente alieni da qualunque idea d'interesse locale. Non ci guida l'amor del campanile, ma veniamo a proporre soltanto le linee che la conoscenza delle nostre regioni ci addita necessarie nell'interesse generale. E nel mettere sott'occhio alla Camera lo stato delle cose, era mestieri avvertirla anzitutto della esistenza di questi tre diversi tracciati. Ma, ciò fatto, era mia intenzione di rimettermene completamente a voi onorevoli colleghi, qualora vi piacesse di accettare una sospensiva od una pregiudiziale, nel senso che si avesse poi a stabilire quali di queste linee si dovesse eseguire; mi bastava in tal caso che la Camera avesse avuto la cortesia di accogliere la seguente proposta:

« La linea Chieri-Moncalvo segnata al n° 35 della tabella IV, nell'allegato 57 I, sarà invece iscritta nella tabella C, dopo la Torino-Casale, quale una sua variante. »

Signori, io non vorrei che nessuno credesse che nel parlarvi in nome di Chieri io potessi venir qui a chiedere un favore. Pronuncio anzi con amarezza questa parola perchè quando al Parlamento piacesse di usare uno speciale riguardo a quella nobile, antica e patriottica città, lo si potrebbe tutto al più chiamare un compenso, giacchè la Camera non può dimenticare di avere l'anno scorso innavertitamente spogliato quel comune di gran parte del suo territorio.

Ripeto che un riguardo qualsiasi per parte del Governo, della Giunta e della Camera non sarebbe se non una opportuna riparazione alla città di Chieri, e che la città di Chieri non ne sia indegna non è mestieri che io dica, poichè basterebbe il ricordare come essa, libera, siasi data spontanea-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

mente al conte Verde nel 1847, quasi presaga, quasi antesignana dei nostri gloriosi plebisciti. (*Bene!*)

Ma mi è sembrato che la questione si sia alquanto accentuata nell'udire i preopinanti che or ora vi hanno discorsi delle loro linee. Ed invero essi sono entrati nel merito di ciascuna di esse, e vi hanno detto che la linea Torino-Chivasso-Casale consta di 72 chilometri, con una spesa di soli quattro milioni e mezzo; hanno spiegato che la linea di Gassino misurava eguale lunghezza, ma era di difficilissima attuazione stante le condizioni del suolo, ed anche perchè è noto a molti di noi che non si possono costruire colla spesa totale di soli 10 milioni certe inevitabili gallerie in terreni tutt'altro che solidi e sicuri. In questa condizione di cose io non mi posso fermare a quella pregiudiziale che avrei accettato e debbo pur venire ad una conclusione positiva.

Dichiaro che non avrei mai prima d'ora osato combattere la linea per Gassino-Casale, perchè ho sempre udito dire ed ingenuamente creduto che fosse una linea d'importanza strategica. Io non mi sentiva da tanto di combattere una linea che potesse essere utile, necessaria alla difesa dello Stato; ma dopo di avere udito testè l'onorevole Bertolè-Viale, con quell'autorità che tutti in lui riconoscono, provarci invece che strategica quella linea non era, mi è sembrato vedere l'onorevole collega nostro strappare spietatamente quell'ultima penna di pavone di cui l'ambiziosa cornacchia della favola si era ornata.

Ora, se in conseguenza dei discorsi pronunziati dagli onorevoli preopinanti, la Camera venisse nella conclusione di deliberare immediatamente la Chivasso-Casale, io dovrei fare un breve ragionamento finanziario, che mi sembra ben chiaro e che da tutti io spero possa venire ammesso.

Mettiamo dunque che la Gassino-Casale (la quale facendo nascere forse inutili speranze, ha impedito a tutto il territorio della parte destra del Po di avere un *Tramway* che sarebbe stato il migliore servizio ed il più grande beneficio che per lei si potesse desiderare) mettiamo, dico, che quella linea possa costare soltanto 10 milioni, ed allora io vi dico, o signori, di questi 10 milioni attribuitene pure 4 e 1/2 per fare la Chivasso-Casale, ma riservatene altri 4 per fare la Chieri-Tonco. Ho detto 4 e non 5 milioni e 300,000, come si trovano iscritti al numero 35 del 57-I, per questa ragione, che lo studio sottomesso alla Commissione è lo studio dell'antico Comitato promotore della ferrovia per la Valle Versa e comprende tutta intiera la linea Chieri-Moncalvo; ora, gli otto chilometri Tonco-Moncalvo essendo già fatti sulla linea Asti-Casale, così il percorso da costruirsi di quella linea non è più di 38 chilometri, ma di 30

circa da Chieri a Tonco, colla relativa spesa di soli 4 milioni.

Vede adunque il Governo che in questo modo si otterrebbe non solo la Torino-Casale, ma si avrebbe quella linea per due differenti regioni, in condizione ben diversa ed ugualmente utile, cioè per le regioni di pianura nelle risaie di Crescentino, Trino, Morano sulla sinistra del Po, e per le colline del Monferrato così ricche di vigneti e così ubertose, traversando una laboriosa ed industrie popolazione di oltre a centomila abitanti.

Non credo accada spesso che un deputato offra due milioni di economia chiedendo qualche cosa al Governo, epperò posso senza rimorso insistere sulla domanda rivoltagli ultimamente ancora dai numerosi sindaci del Monferrato convenuti in Chieri, domanda che deve essere fra i documenti che ha davanti a sè l'onorevole relatore.

Signori, non sarei conseguente se, dopo avere concisamente espresso i miei desiderii alla Camera ed offerto un'economia al Governo, io non mi tacessi tosto onde non aumentare quella spesa di cui parlò l'altro giorno quel chiaro ingegno del mio amico Mariotti, avvegnachè io non voglia neppure fare spendere alla Camera le 50 lire che egli domandava per le necessarie spese di stampa del suo brevissimo ma brillante discorso.

E quando queste poche parole fossero anche trovate troppo lunghe, dichiaro che sarei pure disposto ad un equo rimborso, purchè fosse stabilito d'ora innanzi che tutti gli oratori avessero a risarcire la Questura della Camera per la spesa dei loro discorsi, quando, dall'imparziale ed ottimo Presidente, giudicati troppo lunghi. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Onorevole Nervo Ella ha chiesto di parlare, ma le faccio osservare che è la seconda volta; la prego quindi di essere breve.

NERVO. Avendo avuto l'onore di esser citato due volte dall'onorevole Bertolè-Viale, io chiedo alla Camera il permesso di fare due osservazioni. Io non intendo di soffermarmi un istante a ribattere alcune delle considerazioni dell'onorevole Oggero e dell'onorevole Bertolè-Viale, perchè allora la Camera mi potrebbe con ragione rimproverare che facciamo una troppo lunga discussione sopra materie che credo non sia chiamata a risolvere. L'ordine di questioni in cui l'onorevole Oggero e l'onorevole Bertolè-Viale sono entrati, a mio avviso, conferma l'opinione in cui io sono venuto, cioè della necessità della sospensiva, che io ho avuto l'onore di proporre; imperocchè, o signori, di che cosa si tratta qui? Abbiamo due tracciati i quali raccolgono i voti di persone competentissime da una parte e dall'altra. Da una parte abbiamo uomini oltre ogni dire competenti come l'o-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

norevole Bertolè-Viale, come l'onorevole Oggero, ai quali vedo che si è associato anche l'onorevole Di Sambuy, il quale soggiunse ancora rammentando la necessità di un'altra linea, alla quale non fo opposizione, perchè nella mia infanzia vissi alcuni anni a Chieri, e ricordo Chieri con sincero affetto. Ma, o signori, l'osservazione dell'onorevole Di Sambuy mi conferma ancora una volta nel pensiero, che io ho ragione di aver fatto la proposta che mi sono onorato di mandare all'egregio nostro presidente; perchè si tratta di questione d'ordine economico, finanziario, tecnico e strategico; e l'onorevole Bertolè-Viale, con la sua grande competenza ce lo ha mostrato in modo abbastanza chiaro, per far vedere che ha una grande portata. L'onorevole Di Sambuy ha rammentato che ci sono altri militari molto competenti, che hanno additata la linea destra come rispondente allo scopo strategico...

DI SAMBUY. No, no!

NERVO. Ad ogni modo, io ho udito parlare anche in questo senso. Ora, trattandosi di una questione così grave, se io venissi a dire alla Camera: decida nel modo che avrebbe le mie simpatie, allora avrebbe ragione la Camera di far pendere la bilancia dove stanno gli uomini competenti. E mi permetta la Camera che io rammenti qui un fatto che ho sentito in questi giorni. C'è un municipio importante, quello della antica capitale subalpina, che ha votato tempo fa 1 milione di sovvenzione per il tracciato destro della linea di cui si tratta.

Abbiamo veduto questo tracciato riportato negli stampati dell'onorevole Commissione per due volte; ora da due giorni serge un'altra proposta, io vi domando, come avendo l'onore di rappresentare un collegio di Torino, per la deferenza che si deve ad un municipio di quella importanza (fosse anche l'ultimo municipio), come si può venire a cambiare una proposta di quel genere, senza che esso lo sappia? Il municipio ha fatto fare degli studi dal suo ufficio tecnico competentissimo; ora si viene a fare una controproposta, la quale non è conosciuta dal municipio di Torino. Io quindi, soltanto per questa ragione, insisto perchè la Camera voglia prendere in considerazione la mia proposta sospensiva, che non pregiudica nulla, e darà campo al Governo di studiare perfettamente le varie questioni che hanno attinenza a questo tracciato. Non dico altro.

PRESIDENTE. L'onorevole Bertolè-Viale ha facoltà di parlare.

BERTOLÈ-VIALE. Sembra a me che sia alquanto curioso il modo di ragionare dell'onorevole Nervo; egli propone la sospensiva solo perchè il municipio di Torino non è edotto di quello che ora avviene. L'ono-

revole Nervo cominciò col dire, che solo da due giorni è sorta questa proposta contro la linea per la sponda destra, mentre ciò non è esatto. La mia proposta è stampata da una quarantina di giorni circa, cioè da quando fu incominciata questa discussione, come ognuno potrà convincersene consultando i voluminosi stampati che quasi giornalmente ci vengono distribuiti. Epperò non mi si voglia tacciare di fare qui una sorpresa.

D'altra parte, mentre riconosco esser vero che il municipio di Torino ha votato il sussidio di un milione per la linea sulla riva destra, ritengo pure che il sussidio stesso sia di già scaduto. Ma quando pure non fosse scaduto, questo sussidio di un milione rappresenterebbe esso una grande risorsa?

Mi si conceda a questo riguardo di rammentare che i comuni posti lungo la riva sinistra del Po, senza contare Casale, hanno votato per 865 mila lire di sussidio, e che con questi soli sussidi si sofferisce per parte di quei comuni alla maggior parte della spesa che incumberebbe loro per la costruzione della linea, quando questa venga compresa nella terza categoria. Mentre invece col milione di Torino si farebbe nulla, perchè occorrerebbe inoltre il concorso di altri tre o quattro milioni da parte dei comuni perchè la ferrovia di riva destra potesse farsi. E quali sono, chieggo io, i comuni, oltre quello di Torino, che siano in grado di dare sovvenzioni di tale entità?

È a mala pena che si sono raccolte nel 1872 dai comuni direttamente interessati alla ferrovia di riva destra poco più di 100 mila lire; e ciò è naturale, perchè una gran parte dei comuni del Monferrato, e per l'appunto i più ricchi, quelli di Villadeati, di Moncalvo, ecc., sono già serviti da una ferrovia. Adottando la linea lungo la riva destra del Po, si verrebbero a privare di ferrovia i comuni della riva sinistra che non ne hanno punto, per favorire altri i quali ragionevolmente non vogliono accordare sussidi solo per darsi il lusso d'essere serviti da una seconda ferrovia, la quale gioverebbe a pochi interessi.

Presentate all'apprezzamento della Camera queste considerazioni, dichiaro francamente che per me non so trovare una ragione plausibile alla sospensiva che l'onorevole Nervo ha proposto, per non essere il municipio di Torino edotto della questione.

Qui il problema è chiaro e netto. Il mio emendamento è stato proposto prima che cominciasse la discussione di questa legge; è stato stampato, e tutti l'hanno avuto sotto gli occhi. Il mio emendamento chiede semplicemente che sia portata in 3ª categoria la linea Chivasso-Casale ora in 4ª.

Io non intendo combattere la linea per la riva destra, ma soltanto chiedere che sia iscritta in 3ª categoria anche la linea che io propugno. Però dal momento che si viene a dire, e con ragione, lo riconosco, che non si possono fare queste due linee tutte ad un tempo e nella stessa categoria, io insisto vieppiù nel mio emendamento, e perchè esso sia votato oggi; imperocchè la linea che raccomando, o signori, ai vostri suffragi, importerà una spesa di quattro milioni e mezzo, percorrendo essa un terreno di pianura scevro di ostacoli, mentre l'altra per la riva destra del fiume offre nel suo tracciato gravi difficoltà tecniche, e sarà per ciò appunto cagione di una spesa che certamente non rimarrà al di sotto dei 16 milioni.

Il municipio di Torino esamini a suo agio se avrà o no da concorrere col suo sussidio nella costruzione della linea Chivasso-Casale; ma frattanto la Camera voglia risolvere fin d'oggi la questione del tracciato, e voglia farlo accogliendo il mio emendamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiaves.

CHIAVES. Aveva chiesto di parlare per pregare l'onorevole Nervo a riservare la sua proposta sospensiva dopo udite le dichiarazioni del Ministero e della Commissione. Poichè sarà in seguito alle risultanze che ci verranno manifestate dalla Commissione e dal Ministero che la Camera potrà farsi quel concetto così chiaro delle cose ond'essa possa venire a dare un voto. Giacchè in questa discussione, conviene pur troppo dirlo, la Camera deve grandemente dipendere dalle dichiarazioni che dal Ministero e dalla Commissione si facciano, siccome coloro i quali figurano gli enti i più imparziali che intervengono nella discussione la quale è sostenuta dai deputati che sono interessati per i luoghi dove le strade ferrate devono passare. Però io credo che Commissione e Ministero certamente, checchè ne abbia voluto dire l'onorevole Bertolè-Viale, non potranno, nel fare le loro dichiarazioni, dimenticare l'importanza ch'ebbe pure, e che deve avere per il voto dato dal Consiglio comunale di Torino riguardo al tracciato lungo la riva destra del Po, poichè fu maturata molto questa questione poichè il municipio di Torino ebbe dinanzi a sè tutti gli elementi che riflettevano le diverse strade; e questa egli ha dovuto scegliere. E se si è sobbarcato ad un peso di un milione e più di sussidio relativamente a questo tracciato della riva destra, certo non l'ha fatto leggermente. Nè valga quel che disse l'onorevole Bertolè-Viale, che si tratterebbe di un sussidio che si potrebbe dire scaduto...

BERTOLÈ-VIALE. Domando di parlare per un fatto personale.

CHIAVES... poichè il municipio di Torino, e glielo dichiaro io, che ho l'onore di farne parte, sarebbe disposto a rinnovarlo certamente, e ad impedire che in qualsiasi modo le sue deliberazioni potessero far supporre che egli dimenticasse il progetto della riva destra del Po; ad ogni modo, io rinnovo la mia preghiera al collega Nervo di riservare la sua domanda di sospensione fino a che si sieno udite le dichiarazioni della Commissione e del Ministero.

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

NERVO. Desidero soltanto di chiarire un fatto accennato dall'onorevole Bertolè-Viale, imperocchè, se esistesse, meriterei certamente il rimprovero che mi ha fatto.

Io ho detto che in questi giorni è sorta per me questa questione nuova, la questione cioè di sostituire la linea Chivasso-Casale alla linea Torino-Casale. L'onorevole Bertolè Viale afferma che da un mese e più ha fatta la sua proposta: e diffatti io la leggo qui; anzi io l'aveva già letta. Ma che cosa essa dice? Essa dice:

« Alla tabella C di cui all'articolo 5 si aggiunga la linea Chivasso-Casale per la riva sinistra del Po. »

Io confesso che ho inteso il tenore di questa proposta nel senso che non si rinunziasse alla linea Torino-Casale sulla riva destra del Po; sono sempre stato in questa persuasione. Non dico altro per iscolparmi dinanzi all'onorevole Bertolè Viale.

Poichè ho la facoltà di parlare...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Nervo, è la terza volta che parla!

NERVO. Che vuole? Io parlo il più raramente che posso; ma qui si tratta proprio di una questione che mi tocca da vicino.

Abbia adunque la bontà di lasciarmi dire due parole soltanto per rivolgermi all'imparzialità dell'onorevole presidente del Consiglio, così competente in questa materia, e, mi permetta che soggiunga, così abile. L'altro giorno trattandosi della questione Novara-Pino, per soddisfare ad interessi che credo eminentemente legittimi della zona lombarda, non volendo pregiudicarli, ha detto con molta ragione: lasciate al Governo la libertà degli studi successivi per le modalità del tracciato fra questi due estremi punti; troverà, studiando bene la topografia locale, modo di contentare queste legittime esigenze.

Ora, dico io, noi siamo sopra un terreno analogo, due ordini di questioni considerati in modo affatto speciale e diverso da una parte e dall'altra: perchè

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

non potrei io invocare la teoria dell'onorevole presidente del Consiglio, e sperare che egli faccia buon viso alla mia proposta? Non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Quanto alla proposta dell'onorevole Bertolè-Viale, riguardante la linea Chivasso-Casale, debbo dire che essa era veramente formulata come un'aggiunta alla linea Torino-Casale; ma che io dovea porla in discussione immediatamente anche come aggiunta, perchè evidentemente trattandosi di due linee parallele, era molto probabile che l'una escludesse l'altra, e l'onorevole Bertolè-Viale avrebbe veduto pregiudicato il proprio diritto nel suo svolgimento, se la Camera, deliberata la Torino-Casale, non avesse voluto ammettere come aggiunta la linea da lui proposta; quindi bisognava che le due questioni venissero trattate insieme.

NERVO. Permetta, onorevole presidente, ho dimenticato un'avvertenza.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Nervo, ella fa un discorso in tre punti. (*ilarità*)

NERVO. Prego la Camera di sospendere la votazione sopra la mia proposta finchè abbiano parlato la Commissione ed il ministro.

PRESIDENTE. Questo è naturale; le proposte non si votano mai se non quando su di esse hanno parlato il relatore ed il ministro.

L'onorevole Bertolè-Viale ha facoltà di parlare.

BERTOLÈ-VIALE. Risponderò brevi parole all'onorevole Chiaves.

Egli ha detto che il municipio di Torino ha esaminato tutti i progetti di queste linee ferroviarie.

Mi perdoni l'onorevole Chiaves, il municipio di Torino non può avere esaminato l'ultimo progetto della linea Chivasso-Casale, perchè desso fu presentato, non sono molti giorni, al Governo. Avrà esaminato il tracciato che va da Torino fino a Gassino sulla destra del Po, e procede poi sulla sinistra fino a Casale. Ma il nostro progetto, il quale costa soltanto quattro milioni e mezzo, il municipio di Torino non ha potuto esaminarlo di certo.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore vuole esprimere l'avviso della Commissione?

GRIMALDI, relatore. Essendo imparziale la Commissione, e non figurando soltanto di esserlo, in quanto alla linea che si discute, adottò il seguente concetto.

Essa ebbe innanzi a sè una proposta presentata dall'onorevole Baccarini, che classificava in quarta categoria una linea *Torino-Casale*. Nulla si diceva intorno all'andamento, nè nella relazione, nè nel relativo articolo. Soltanto nelle tabelle che accompagnavano il progetto era indicata questa linea per 72 chilometri e per la spesa di 10 milioni di lire. Nello studio che fece, la Commissione ravvisò che

l'indicazione chilometrica e quella della spesa coincidevano perfettamente coll'una e coll'altra designazione contenute nella relazione della Commissione dei tre ispettori, nominati dall'onorevole Zanardelli nel 1877. In tale relazione era detto, che s'intendeva seguire un progetto presentato dagli ingegneri Gavosto e Lanzone; per lo quale la spesa doveva ascendere a 10 milioni di lire. Cosicchè, stando a queste indicazioni e tacendosi in tutto il resto del progetto ministeriale e della Commissione; avrebbe potuto dedursi la conseguenza, che era quello l'andamento determinato lungo la riva destra del Po.

È evidente che la ragione per cui si è tenuto conto di questa linea e si è classificata in terza categoria, è che essa ha lo scopo di congiungere Torino a Casale. Questo obbiettivo non si può raggiungere che con una linea sola, o per la riva destra del Po, o per la riva sinistra.

Posta la questione in questi termini: qual è la via che doveva essere prescelta? Qual è l'andamento che la linea deve seguire?

La Commissione ha avuto innanzi a sè quel tale progetto di cui vi ho parlato, seguito dalla relazione della Commissione del 1877; ma posteriormente a questo progetto, a questa relazione, le pervennero un nuovo progetto che segue l'andamento della riva destra del Po, presentato dalla città di Chieri e per essa dal suo egregio rappresentante l'onorevole Di Sambuy, col quale si segna il tracciato Chieri-Tonco-Moncalvo-Casale; e un altro presentato dal chiaro collega l'onorevole Bertolè-Viale, che ora l'ha così vigorosamente sostenuto, con cui si segue un andamento diverso per la riva sinistra del Po, cioè Chivasso-Casale. Quest'ultimo è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e riduce la spesa alla metà di quella che si prevedeva col progetto degli'ingegneri Gavosto e Lanzone.

Io dunque restringo il mio ragionamento in questi termini: lasciando stare ogni indagine di natura militare ed economica, indagine che per le linee di terza e quarta categoria ha una minore importanza che per le linee di prima e seconda; lasciando a parte ogni altra considerazione; la Commissione doveva scegliere tra un progetto per 10 milioni di lire e che minacciava di costare anche più, e un progetto, per 5 milioni soltanto; tra una congiunzione Torino-Casale da farsi *ex-novo* ed una congiunzione già fatta in parte col tronco Torino-Chivasso che è già in esercizio, e che debbesi soltanto completare da Chivasso a Casale. Signori, è colpevole la vostra Commissione se per queste ragioni scelse l'ultimo dei due progetti? Essa dunque, senza dilungarmi di più, propone alla Camera che si ac-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

cetti in parte l'emendamento dell'onorevole Bertolè-Viale, non nel senso di aggiungere alla Torino-Casale la Chivasso-Casale, che sarebbe un raddoppiamento dell'istesso obbiettivo con due mezzi diversi; ma unicamente di surrogare alla formola *Torino-Casale*, quella di *Chivasso-Casale*.

In tal modo si raggiunge lo scopo che tutti gli egregi rappresentanti di quelle regioni desiderano, con minore spesa a carico dello Stato.

Mi resta soltanto a dire una parola su ciò che osservava poc'anzi l'onorevole collega Di Sambuy.

Egli diceva che, in qualunque caso, coll'economia fatta nella scelta dei due andamenti, dovesse essere aggiunto un altro tronco Chieri-Moncalvo. Mi pare che il suo ragionamento, per quanto ispirato dalla lodevole intenzione di ricompensare una città come Chieri, veramente benemerita, perchè costruì a sue spese il tronco Trofarello-Chieri; non sia abbastanza giustificato. La questione d'economia che la vostra Commissione ha tenuta, e tiene presente tuttora nel pregare la Camera di votare l'andamento per la riva sinistra del Po; non è ragione per cui debba essere scelto quel tronco a preferenza di tanti altri. È un'economia che si fa per questa linea; e null'altro. Che se la economia che si fa preferendo a Torino-Casale, Chivasso-Casale dovesse sola guardarsi; essa dovrebbe non soltanto limitarsi a quel tronco, ma estendersi a tutti gli altri che potrebbero avere delle ragioni di prevalenza, od almeno di eguaglianza con quello sostenuto dall'onorevole Di Sambuy.

Certo è che la linea Chieri-Moncalvo, come linea locale, merita tutta la considerazione; ed è perciò che fu messa dalla vostra Commissione nell'elenco, una volta in quinta, ed ora in quarta categoria.

Quindi mi limito a chiedere al Governo che nella classificazione delle linee locali di quarta categoria voglia tener conto degli interessi sostenuti dall'onorevole Di Sambuy.

Per ora siamo alla terza categoria; e prego la Camera di voler votare la proposta della Commissione, siccome la più economica, e che soddisfa ad interessi che le sembrano più giusti, cioè la linea Chivasso-Casale.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io mi affretto subito a dichiarare che accetto ciò che è stato detto dall'egregio relatore della Commissione. È il primo caso che si dà di una economia in questa legge che discutiamo. (*Si ride*) In conseguenza è evidente che per parte del Governo si debba accettare.

Quanto all'ammettere nella quarta categoria la linea propugnata dall'onorevole Di Sambuy, l'intenzione ci è; ma bisogna pure che la Camera vegga se poi avrà i mezzi per poterla compiere. Poc'anzi

ho detto che nella quarta e quinta categoria non rimanevano che 44 milioni degli 84 che prima erano iscritti. Vedremo in seguito di questa discussione se rimarranno i 44 milioni, e allora si troverà modo, se sarà possibile, di comprendere nella quarta categoria la linea propugnata dall'onorevole Di Sambuy.

PRESIDENTE. Onorevole Di Sambuy, mantiene o ritira il suo emendamento?

DI SAMBUY. Io ho chiesto di parlare appunto per...

PRESIDENTE. Lo mantiene o lo ritira? Perchè se si dovesse continuare la discussione, dovrei interrogare la Camera se voglia che si continui la discussione.

DI SAMBUY. Me ne rimetto completamente al presidente. Io debbo fare il mio dovere e chiedere di dire due parole in risposta al relatore ed all'onorevole Mezzanotte.

PRESIDENTE. Allora domanderò alla Camera se voglia che la discussione continui.

Coloro i quali approvano che la discussione continui sono pregati di alzarsi.

(La Camera delibera che la discussione continui.)

L'onorevole Di Sambuy ha facoltà di parlare.

DI SAMBUY. Io ringrazio di tutto cuore la Camera per la bontà sua e le proverò la mia riconoscenza col non abusare della cortese sua adesione.

Mi duole veramente che la Commissione non abbia accettata la proposta che io ho fatto; e poichè il Presidente del Consiglio non era presente, sono pure obbligato a ripeterla, perchè io non dubito che egli capisca le altissime ragioni di convenienza per le quali si abbia da far qualche cosa per Chieri. L'onorevole relatore ha opportunamente ricordato che Chieri da sè sola aveva fatto la linea Trofarello-Chieri per trovarsi unita alle ferrovie del regno; ma Chieri nel dare sì splendida prova della vigorosa sua iniziativa non si aspettava certamente quanto le è toccato l'anno scorso.

Io non recrimino, signori; ma domando al Presidente del Consiglio (che qual ministro per l'interno conosce la questione cui alludo meglio del suo collega dei lavori pubblici) se egli non può accettare questa economia di 6 milioni che noi gli offriamo alla condizione espressa di spenderne 4 nel tronco Chieri-Tenno.

E così finirebbe il litigio tra riva destra e riva sinistra, perchè nelle pianure di Crescentino e di Trino la vaporiera trasporterà i risi, come nel cuore del Monferrato potrà trasportare le uve ed i vini ovunque il commercio lo richiedesse.

Non voglio aggiungere parola perchè ho promesso di essere breve; ma io spero nella dichiarazione che invoco dal Presidente del Consiglio, ed

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

anzi ho tanta fede nella sua equanimità che dichiaro di confidare in lui. Ed egli sa per quali altissime ragioni di opportunità e convenienza io sia in dovere di insistere come insisto per ottenere quanto ho chiesto.

PRESIDENTE. L'onorevole Chiaves ha facoltà di parlare.

CHIAVES. Io ho domandato di parlare non per trattenerlo a lungo la Camera, ma per appoggiare la proposta sospensiva dell'onorevole Nervo, allo stato attuale delle cose. Sostanzialmente, l'onorevole relatore, a cui fece eco l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ha detto: è una ragione di economia: la Chivasso-Casale costa meno della Torino-Casale; per conseguenza la Commissione ha detto: si faccia la Chivasso-Casale. L'onorevole ministro dei lavori pubblici disse: io mi rimetto a ciò che ha detto l'onorevole relatore. Ed io che, come la Camera ha udito dalle precedenti mie parole, sperava molta luce dalle dichiarazioni della Commissione e del Ministero, mi trovo sostanzialmente ad essere nella stessa condizione in cui mi trovavo prima. Quindi tutto ciò che ha tratto alla sostanza della questione, tutto ciò che potesse consistere anche in uno schiarimento maggiore, oltre a ciò che ha detto, e molto ben detto, l'onorevole Bertolè-Viale, ma che tuttavia non costituisce che un termine della questione, alla quale si potrebbe contrapporre un altro termine, quando si tratta di una questione così importante, tutto ciò a noi manca. Egli è per questo che io mi permetto di pregare la Camera di voler accogliere la proposta sospensiva che è già stata fatta.

SPANTIGATI. Io aggiungo le mie preghiere a quelle dell'onorevole Chiaves, perchè la Camera non pregiudichi cotesta questione. Certo è improvvisa determinazione quella nella quale venne oggi la Commissione, e più improvvisa ancora e inaspettata mi riesce l'adesione del Ministero. Imperocchè io rammento pure, che la Commissione già presieduta dall'onorevole presidente del Consiglio, aveva portato al voto della Camera la linea Torino-Casale per la destra del Po.

Certo, o signori, bisogna confessarlo, non sono qui in codesta linea impegnati quei grandi interessi, che dissero gli onorevoli Oggero e Bertolè-Viale, difendendo il tracciato di sinistra. O se possono esservi grandi interessi impegnati, non possono essere altrimenti che interessi di là da venire; al giorno d'oggi diciamo la cosa schiettamente, non è qui in gioco altro che l'interesse dei traffici locali; traffici locali, o signori, i quali non sono però di picciola importanza, ed i quali pertanto meritano di essere con diligenza considerati.

Ed è a questo punto di vista, — che non mi pare comportabile, che quando il Ministero che ha presentato la proposta di legge, e la Commissione che l'ha esaminata, hanno dato ai traffici che si svolgono alla sponda destra del Po importanza tale, che un dispendio di dieci a dodici milioni non dovesse impedire la comprensione di questa linea nella tabella C, — oggi ad un tratto sotto l'influenza della parola pur meritamente autorevole dell'onorevole Bertolè-Viale, venga questa linea a scomparire; è una diversione molto fortunata, mi si permetta la parola, quella che l'onorevole nostro collega Bertolè-Viale riuscirebbe ad operare, se la Camera stesse con lui; ma dubiterei molto, se cotesta diversione sia o possa essere giustificata.

E certo mi dà diritto di dubitarne il fatto che alla fin fine, e fino ad oggi, Ministero e Commissione furono concordi nell'ammettere il tracciato della linea destra.

Io ho udito con grande attenzione i discorsi degli onorevoli Oggero e Bertolè-Viale in favore dei traffici di Trino e di Crescentino; ma, signori, agli 86 od agli 83 mila abitanti della zona che sarebbe percorsa dal tracciato proposto dagli onorevoli Oggero e Bertolè-Viale, comprendo che altri possa contrapporre i 105,000 abitanti del tracciato della sponda destra.

Io ho qui sotto gli occhi la tabella del movimento che oggi avvi per quei luoghi; e le statistiche mi attestano la cifra di 149,815 passeggeri raccolti già dalle vetture pubbliche lungo la via che seguirebbe a destra del Po. Io ho sentito parlare delle migliaia di tonnellate di merci che potrebbero trovare movimento sul tracciato oggi immaginato alla sponda sinistra; ma io trovo pure qui nelle statistiche pubblicate, relativamente al tracciato alla destra del Po, le migliaia e migliaia di tonnellate di merci di ogni maniera, che potrebbero quella linea alimentare.

L'onorevole mio amico Chiaves vi segnalava, o signori, un fatto di alta importanza: la linea Torino-Casale ha due obbiettivi; uno, so bene, si chiama Casale, ma sapete ancora come si chiama l'altro; ebbene quando i due municipii capi linea vennero a deliberare intorno ai sussidi a darsi a cotesta linea, Torino deliberava un milione; assai più scarsa somma, quasi insignificante, deliberava Casale. Ma l'onorevole Bertolè-Viale diceva: la rappresentanza comunale di Torino potè bensì comparare fra loro i tracciati di destra e di sinistra che erano allora, non potè Torino indovinare il tracciato che ora viene nuovo, e che nuovo fu presentato alla Commissione. A me pare, o signori, che un tracciato il quale in tanto discutere ha aspettato a pre-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

sentarsi all'ultima ora, sia un tracciato molto discutibile.

BERTOLÈ-VIALE. Chiedo di parlare.

SPANTIGATI. Io poi gettando l'occhio sulla carta geografica trovo, che il tracciato del quale sarebbero difensori gli onorevoli Bertolè-Viale ed Oggero è un tracciato, il quale si avvicina e diventa parallelo a quella linea che è già in esercizio tra Vercelli e Casale, e nella quale si raccolgono già in parte i traffici che si vorrebbero con la linea nuova proteggere; laddove la linea che porta il progetto ministeriale e il progetto ancora della Commissione è linea, la quale serve a località che non godono in oggi beneficio di alcuna comunicazione ferroviaria.

Certo a me ancora sono grandemente cari e preziosi i traffici di Trino e di Crescentino, i quali rappresenterebbero i traffici maggiori che verrebbero a raccogliersi sul tracciato della sinistra del Po; ma la verità vuole ancora, che si dica che questi traffici gravitano essenzialmente verso Vercelli al grande mercato dei nostri risi: ed oggi tra Vercelli e Trino, certo il primo a saperlo è l'onorevole Bertolè-Viale, è un *tramway* a vapore, il quale servirà benissimo alle necessità di quei commerci.

L'onorevole Bertolè-Viale con una competenza che tutti gli riconosciamo altissima, ed incontrastabile, adduce ancora a difesa del tracciato sue considerazioni di ordine militare. Io non mi avventurerò su questo campo; ricordo bene che quando nella seduta del 24 maggio perorando il tracciato della linea lacuale del Gottardo, dissi che Sesto-Calende era un punto *strategico* da conservare ai traffici piemontesi, tutti quanti i giornali di una grande città mi fecero appunto di avere voluto fare l'uomo di guerra, introducendo considerazioni militari in favore del tracciato di Sesto-Calende; Dio mi guardi dal volere oggi attirarmi un rimprovero giusto di cotesta sorta, mettendomi avversario su questo terreno all'onorevole Bertolè-Viale.

Ma se io ricordo, che le linee dei grandi fiumi, specialmente quelle che si appoggiano a fortezze, sono, dirò così, le linee strategiche di diritto naturale, ah! mi consenta l'onorevole Bertolè-Viale, che io metta un punto d'interrogazione sulla sua strategia attuale, e mi perdoni se mi viene sospetto che la strategia propriamente detta non sacrifichi in questo momento qualche cosa agli interessi dei quali egli si è fatto così strenuo difensore. Però mi affretto a ritirarmi da questo scabroso terreno, e ritorno là dove ho cominciato.

Signori, noi abbiamo avuto fino a quest'oggi una linea, la quale per l'importanza dei traffici che raccoglierebbe, era dal Governo e dalla Commissione

ammessa come tale, che meritasse di essere collocata nella tabella C.

Può essere, o signori, che ad un tratto questa linea perda i suoi diritti alla considerazione del Governo e del Parlamento, e debba cedere il posto all'altra che viene fuori oggi? Perchè, o signori, non è questione di fare entrambe le linee, è questione che l'una resti dall'altra assorbita ed esclusa.

Ora non pare a me, che sia buono ed accettabile criterio quello che indusse, non la Commissione, ma la maggioranza della Commissione, a ritrarsi dal suo primo proposito; imperocchè questa che addusse la Commissione, ragione della sua proposta nuova, è unicamente la considerazione della spesa minore. Ma se la Commissione per la considerazione della importanza dei traffici che si svolgono alla destra del Po, pur non aveva dubitato di inserire questa linea nella categoria C, questa, dico, della minore spesa che possa costare la linea per Chivasso, non può essere ragione sufficiente a fare abbandono della linea dapprima ammessa.

Ed in questa condizione di cose, e quando si tratta di una ferrovia, la quale non potrà essere costruita nè per l'un tracciato nè per l'altro, senza il concorso dei corpi morali, a me pare, signori, che la questione debba essere lasciata salva, includendo nella categoria C una linea Torino-Casale, ma lasciando poi alla determinazione del Governo la scelta del tracciato.

Imperocchè potrebbe avvenire, signori, che ammesso oggi uno più che l'altro tracciato, nè l'una linea si abbia più a fare nè l'altra.

L'onorevole Bertolè diceva or ora, parlando contro la proposta dell'onorevole amico mio Nervo, che le sospensive sono la tomba delle questioni.

L'onorevole Bertolè mi ammetterà che le regole hanno la loro eccezione; e qui potrebbe precisamente avvenire, che quel municipio il quale si dimostrò fino ad oggi il più generoso e large sussidiatore di codesta desiderata comunicazione ferroviaria, ritraendosi dalle deliberazioni già fatte, non finisca per rendere impossibile assolutamente qualunque delle strade che ora si contendono la preferenza.

Io dunque, profondamente preoccupato della impressione che non può a meno di fare grandemente dolorosa sulle popolazioni interessate, il fatto che venga così repentinamente soppressa, per la mozione degli onorevoli Oggero e Bertolè, la linea che fu sino ad oggi incontestata per la destra del Po, se non altro per quel giusto rispetto che mi pare debba aversi verso i corpi morali interessati nella questione e che debbono somministrare i capitali occorrenti alla costruzione della linea, io ritengo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

che debba accogliersi la proposta dell'onorevole Nervo, che cioè, inclusa nella categoria C la linea Torino-Casale, si lasci intanto e fino a migliori studi più completi sospesa la determinazione del tracciato. Ed io vorrei sperare, che il Governo si arrendesse a questa proposta conciliativa la quale rispetta non solo quelli che sono gli interessi economici impegnati nella questione, ma rispetta ancora qualche cosa di più, rispetta cioè degli alti interessi morali! (*Bene!*)

BERTOLÈ-VIALE. Dopo la calda perorazione fatta dall'onorevole Spantigati, io, che naturalmente non posso competere colla sua eloquenza, mi trovo pur costretto di soggiungere altre poche parole, essendo stato da esso citato più volte in causa.

SPANTIGATI. Per viva simpatia. (*Si ride*)

BERTOLÈ-VIALE. L'argomento principale che fa valere l'onorevole Spantigati, come ha già fatto l'onorevole Chiaves, è che questa linea Chivasso-Casale sia caduta come un bolide in mezzo alla Camera, senza essere stata altrimenti preannunciata. Ma, o signori, ciò non è punto esatto; tant'è che fin dal 1857 esistono gli statuti per la costruzione di questa linea...

SPANTIGATI. Sono dimenticati: sono caduti in prescrizione.

BERTOLÈ-VIALE... Altro che novità! Ed è possibile che Torino lo ignori? Non lo credo, anche perchè ho qui uno stampato del 1872 in cui figurano parecchi dei nostri colleghi, i quali tutti propugnavano questa linea. È bensì vero che il municipio di Torino allora non si era pronunziato, e si era invece tenuto neutro, dicendo solo che avrebbe dato il sussidio alla linea che si sarebbe fatta prima. L'onorevole Spantigati afferma di rispettare l'interesse di quella regione, pur rammentando che esiste già una linea sulla sponda sinistra, quella di Vercelli; ma io domanderò all'onorevole Spantigati: non è egli vero che molte linee ferrate esistono sulla riva destra del Po, mentre sulla sinistra non ce n'è che una?

L'onorevole Spantigati accennò al movimento dei viaggiatori sulla strada nazionale che corre lungo la destra del Po. Via, dichiariamo apertamente come stanno le cose.

Egli ha citato 144 mila viaggiatori, ed io credo a questo numero che egli ha detto, ma è pur noto che quei viaggiatori sono limitati fra Torino e Gassino, e che al di là di Gassino non è punto così. Mentre invece il movimento viaggiatori, quale risulta dalle accurate statistiche pubblicate allora dal Comitato promotore della linea da me propugnata, ci dà sulla nostra linea ben 438,000 viaggiatori.

L'onorevole Spantigati ha messo in dubbio quel poco ch'io dissi in ordine a considerazioni militari.

Io rispetto la sua opinione; ma egli voglia permettermi che su questo terreno non entri con lui in discussione.

SPANTIGATI. Sono io che non posso entrarci con lei.

BERTOLÈ-VIALE. Sarebbe fuor di proposito, e non voglio tediare la Camera.

L'onorevole Spantigati ha conchiuso il suo discorso invocando la considerazione di interessi di ordine morale e minacciò i poveri difensori del tronco della linea sinistra del Po di non avere più il sussidio di Torino. Io veramente non credo che Torino farebbe opera savia non concedendo un sussidio; ad ogni modo dichiaro alla Camera...

SPANTIGATI. Chiedo di parlare.

BERTOLÈ-VIALE... che se anche il sussidio di Torino non ci fosse accordato, la linea per la sinistra potrebbe pur sempre costruirsi coi sussidi votati dai comuni che sono fra Chivasso e Casale.

Non voglio aggiungere altro: il poco che ho detto spero convincerà la Camera che la sospensiva non debba venire ammessa. Non è più il Governo, come vorrebbe l'onorevole Spantigati, quegli che allo stato delle cose ha da scegliere il tracciato della linea Torino-Casale. Per congiungere queste due città noi vi proponiamo una linea la quale cagionerà una spesa di 4 milioni e mezzo; costruendo invece la linea destra, si andrebbe incontro ad una spesa che non sarà certo inferiore ai 16 milioni. La scelta non può quindi essere dubbia. Rammentate che un poco di carità evangelica per tutte le regioni d'Italia che abbisognano ancora di ferrovie non farà del male, e vogliate, ve ne prego caldamente, risolvere oggi la questione. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Oggero ha facoltà di parlare.

Molte voci. Ai voti! ai voti! (*Vivi segni d'impazienza*)

DEPRETIS, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io vorrei vedere, se mi è possibile... (*Movimenti ed ilarità*) Se la Camera crede inutile di sentirmi... (*No, no: parli! parli!*) Io voglio dunque tentare di dimostrare alla Camera che questa questione si può sciogliere in modo soddisfacente per tutte le parti, senza che rovini il mondo. Qual è la ragione per cui la Commissione, ed il mio egregio collega il ministro dei lavori pubblici, hanno accettata la linea così valorosamente difesa dall'onorevole Bertolè-Viale? La ragione è formulata dal verso di Dante, che dice:

Che le cappe fornisce poco panno.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

Oramai colle modificazioni imposte, colle buone o colle cattive, al Governo, e un poco anche alla Commissione, questa legge fu alquanto alterata nelle sue parti organiche, massime nella parte finanziaria. In quel bene detto limbo, nel quale si racchiudono interessi importantissimi (e mi riservo di dimostrarlo quando ci avvicineremo alle sue porte), ci sono poco meno di tre mila chilometri di strade; e tutte queste strade rappresentano interessi rispettabili, ed alcuni molto rispettabili anche per lo Stato, perchè sono strade che saranno fatte con un piccolo contributo dello Stato e con un contributo relativamente grosso dei corpi morali, e verranno quindi ad accrescere la ricchezza pubblica col minimo sacrificio possibile dell'erario nazionale.

Naturalmente presentandosi all'esame della Commissione una linea la quale diminuisce la quota, senza nulla togliere alla terza categoria, nella quale sono iscritte linee per le quali l'erario sopporterà la parte principale della spesa, cioè gli otto decimi, presentandosi, dico, una linea che soddisfa ad interessi rilevanti col minor carico dello Stato, e lascia disponibile una somma più importante per quelle linee minori, ma pure interessanti, delle quali parlano la Commissione e il ministro dei lavori pubblici, se la Commissione accetta la proposta di questa linea io, dico la verità, non posso farvi opposizione. Ed è poi così grave il danno da non potervi ovviare con un provvedimento? Non lo credo. Credo che si possa consentire a determinare fin d'ora, che la linea vagheggiata per gli interessi più diritti di Torino, difesi dagli onorevoli Spantigati, Chiaves, Di Sambuy ed altri, sia costruita, quando si possa fare concorrendovi con più grave sacrificio i corpi morali interessati. Ma quando si faccia una dichiarazione esplicita, per la quale fra le linee che debbono iscriversi nella quarta categoria debba pure esservi una linea che interessa la città di Torino, tracciata sulla sponda destra del Po, allora tutto si riduce alla questione finanziaria. In che cosa si distinguono le due categorie? Si distinguono in questo, che nella terza categoria, la spesa a carico dei corpi morali è il 20 per cento della spesa totale; mentre invece per le linee comprese nella quinta e nella quarta categoria, o nella quarta unica, secondo le idee della Commissione, il concorso è maggiore. Per le prime ottanta mila lire è dei quattro decimi e supposto che la linea costi 150,000 lire il concorso è di circa il 30 per cento a carico dei corpi morali interessati.

A questa spesa si dovrà provvedere mediante una operazione di credito; ed io reputo che le due grandi provincie che vi sono interessate, quelle di Torino e di Alessandria, non saranno in pericolo di

compromettere l'assetto dei loro bilanci se anche assumeranno l'impegno di concorrere alla spesa necessaria per la linea sulla destra del Po, classificata nella quarta categoria anzichè nella terza.

Io quindi faccio la seguente proposta conciliativa: che si voti l'iscrizione in terza categoria della linea a sinistra del Po, e che fin da ora venga stabilito che debba iscriversi nella quarta categoria una linea sulla riva destra.

Con questo sistema si recherà un maggiore aggravio ai contribuenti, ma tornerà poi la stessa cosa, poichè se essi non pagano da una parte pagano dall'altra; ed infine non rovinerà il mondo se la Camera accetterà questa proposta.

Voci. Ai voti! ai voti!

GRIMALDI, relatore. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. Dalle osservazioni fatte dall'onorevole Chiaves e dall'onorevole Spantigati, parrebbe che la Commissione, senza una ragione sufficiente, si fosse decisa, all'ultima ora, di mutare l'avviso precedentemente espresso.

Io credeva di avere prevenuto questa osservazione, quando aveva esposto, in omaggio alla verità, che nè il Ministero nè la Commissione si erano occupati di determinare l'andamento di questa linea che discutiamo, per la ragione semplicissima che non era controverso. La prima volta che la Commissione dovette studiare questa questione, che cosa le si presentò dinanzi? Una proposta ministeriale che favoriva la linea *Torino-Casale*; una tabella che determinava il prezzo in 10 milioni di lire. Dall'altra parte la Commissione aveva innanzi a sè la relazione della Commissione del 1877; sicchè, non avendo altri progetti tra mano, non avendo altre opinioni da discutere, scelse il progetto che le veniva proposto dal Ministero.

Posteriormente però furono presentati i due progetti: l'uno per la riva destra e l'altro per la riva sinistra del Po, *Chivasso-Casale*. Quest'ultimo fu quello adottato dalla Commissione. Sapete quando fu presentato all'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici? Prego la Camera di voler udire, perchè è un elemento essenziale almeno a giustificare la Commissione. Fu presentato al Ministero e quindi all'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici il 2 maggio 1879, e approvato ai 24 stesso mese. Dunque, quando la Commissione deliberava nel 1878, non poteva prevedere che nel 1879 si sarebbe approvato un progetto per il quale essa avesse avuto l'obbligo di riesaminare

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

la cosa, e vedere quale dei tre progetti che a lei si presentavano dovesse essere prescelto. Tra i tre progetti scelse il più economico; ed intorno a questo mi permetta la Camera che io dica una cosa, e finisco.

Nella stessa relazione della Commissione del 1877, mentre si preferiva il progetto Gavosto e Lanzone sulla riva destra del Po; si diceva che la cifra preveduta in esso di 8 milioni di lire era scarsa, e si aumentò così, ad occhio e croce come suol dirsi, a 10 milioni.

Ma dalle parole contenute in quella relazione risulta evidente che l'aumento dovrebbe essere maggiore. E diffatti consta da essa, che nel 1877 vi fu una domanda di concessione; nella quale si chiedeva un sussidio che corrisponde ad un capitale di lire 16,500,000, lo che dimostra che coloro i quali la richiedevano non si sentivano nel caso di farla nè cogli 8 milioni previsti dagli ingegneri, nè coi 10 previsti dalla Commissione.

La Camera faccia quello che crede meglio; spenda o decida; ma la Commissione, che in tutte le altre questioni ha determinato l'andamento delle linee, anche in questa vi prega di prescegliere quello che presenta maggiore economia, senza turbare interessi che a lei non sembrano offesi colla proposta che ha l'onore di farvi.

Voci. Ai voti! ai voti!

SPANTIGATI. Domando di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura domando se è appoggiata.

Chi l'appoggia sorga.

(È appoggiata.)

VACHELLI. Domando di parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. Parli contro la chiusura.

VACHELLI. Non mi oppongo alla chiusura se non nel caso dovesse la Camera votare sull'ultima proposta ora presentata dal presidente del Consiglio, la quale contrasta con quella della quale ho dovuto oggi discorrere, dimodochè dovrei domandare di svolgere le ragioni per le quali non parmi possa essere accolta.

PRESIDENTE. Onorevole Vachelli, l'onorevole presidente del Consiglio non ha proposto nulla da votarsi ora. Ha detto che si dovrebbe votare un'altra linea che poi s'iscriverebbe in quarta categoria. Ma, ripeto, non ha proposto nulla da votarsi ora.

Essendo appoggiata la chiusura, la pongo ai voti.

(È approvata.)

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

SPANTIGATI. L'onorevole Bertolè-Viale ha detto che io ho minacciato il ritiro da parte del municipio di Torino del sussidio già da lui deliberato di un milione, quando venisse votata la linea a sinistra del Po. Io ho troppa abitudine di non rappresentare mai che la opinione mia, tanto meno poi di usurpare la rappresentanza di chi solo può aver la parola su certe questioni. Io espressi soltanto il dubbio mio che, quando venisse votata la linea alla sinistra del Po, per avventura Torino non consentirebbe più o avrebbe ragione di non consentire più, il votato sussidio. E ciò perchè portata la linea alla sinistra del Po, il nome di Torino potrebbe per avventura da questa linea cancellarsi. Ed è questa la ragione per la quale io non saprei trovare affatto buona la proposta di conciliazione fatta dall'onorevole presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. Onorevole Spantigati, il fatto personale?... Questa è una conciliazione personale. (*ilarità*)

SPANTIGATI. Dico... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Onorevole Spantigati, la prego...

SPANTIGATI. Una parola sola. (*Rumori — Ai voti! ai voti!*)

PRESIDENTE. Ma vede che la Camera è impaziente di venire ai voti.

SPANTIGATI. Una parola sola, ripeto, sempre sul terreno del fatto personale provocato dall'onorevole Bertolè, e dico, concludendo, che non credo che i corpi morali potrebbero fare il sacrificio di 5 milioni che ci vorrebbero per entrare nella via di conciliazione, così chiamata dall'onorevole presidente del Consiglio.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Non sono 5 milioni; sono molto meno.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Il disegno di legge porta scritta come seconda linea della tabella C una linea Torino-Casale. A questa proposta si contrappongono due emendamenti, uno dall'onorevole Bertolè-Viale, il quale vorrebbe che si mutasse questo tracciato nell'altro Chivasso-Casale; l'altro dall'onorevole Di Sambuy, il quale vorrebbe che a questo tracciato generico Torino-Casale, fosse sostituito il tracciato Chieri-Moncalvo, quale variante...

DI SAMBUY. Della Torino-Casale.

PRESIDENTE... della Torino-Casale.

L'onorevole Nervo propone una sospensiva e la mantiene. La sospensiva dell'onorevole Nervo è del tenore seguente:

« Il sottoscritto propone che la questione del tracciato della linea Torino-Casale sia ulteriormente studiata dal Governo, e sottoposta al giudi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

zio della Camera quando si discuterà il bilancio col quale si approveranno i fondi per la costruzione della linea suddetta. »

Nervo.

Quindi se fosse approvata la sospensiva dell'onorevole Nervo, si dovrebbe iscrivere Torino-Casale per la destra o per la sinistra del Po; perchè qualche cosa bisognerebbe pure iscrivere nella tabella.

Prima di tutto questa sospensiva non è, mi pare, accettata nè dal Ministero, nè dalla Commissione.

Domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la pongo ai voti. Chi l'approva, si alzi.

(Non è approvata.)

Ora abbiamo, di fronte alla linea Torino-Casale, due varianti; una variante Chivasso-Casale, ed un'altra variante Chieri-Moncalvo. La variante che più si distacca da questa linea è la Chieri-Moncalvo.

BERTOLÈ VIALE. Ma no!

PRESIDENTE. Ma come? Non è questa?

BERTOLÈ VIALE. È una variante...

PRESIDENTE. La propone l'onorevole Di Sambuy. La mantiene, onorevole Di Sambuy, o la ritira?

DI SAMBUY. Io ho fatto questa proposta, dichiarando di dovermi regolare sullo svolgimento che la discussione avrebbe preso. Difatti se si accettava la proposta Nervo, io mi poteva contentare, perchè nulla veniva pregiudicato, e si lasciava poi al Governo di stabilire il tracciato che si dovesse seguire. Ma dacchè si è venuto invece a stabilire la linea che meritava la vostra preferenza, o signori, allora io dovetti domandare al Governo ed alla Commissione, perchè colla somma stabilita per la Torino-Casale non si faceva la Chivasso-Casale che costa quattro milioni e mezzo e con altri quattro milioni il tronco da me proposto: i quali due tronchi toccano paesi assai distanti l'uno dall'altro, con interessi assai diversi, e con popolazioni laboriose ed industri.

A questo il relatore risponde con una semplice dichiarazione contraria che io non mi dovevo da lui aspettare. Ed il Governo risponde che accetta di mettere in questa categoria una linea sulla destra.

Ma io sperava molto di più, onorevole Depretis, da lei come presidente del Consiglio dei ministri.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. E perchè?

DI SAMBUY. Perchè non ho visto sinora offrirle di economizzare sulle somme da lei proposte, e come ministro dell'interno egli sa come io avessi diritto di trovarlo in ben migliori disposizioni.

In questa condizione di cose, onorevolissimo presidente, parmi che prima di tutto si debba votare la proposta dell'onorevole Bertolè-Viale, e poi la mia che io deploro di non vedere accettata dall'onorevole presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. Dunque sebbene io creda che la proposta che più si distacca dalla proposta ministeriale, sia la Chieri-Moncalvo, la quale ha addirittura un'altra direzione ed un altro obiettivo, e mi sembri quindi dovesse essere posta ai voti per la prima; ma siccome il proponente è di avviso diverso, io non ho nessuna difficoltà di mettere ai voti prima la proposta dell'onorevole Bertolè-Viale.

Metto adunque ai voti la proposta dell'onorevole Bertolè-Viale la quale consiste in questo, che invece della linea Torino-Casale si dica: Chivasso-Casale, che la Commissione accetta, e che il Ministero pure accetta dopo le dichiarazioni fatte dal presidente del Consiglio.

(La Camera approva.)

La Camera dunque delibera che sia iscritta nella categoria C la linea Chivasso-Casale.

Ora viene la proposta dell'onorevole Di Sambuy, Chieri-Moncalvo, la mantiene onorevole Di Sambuy?

DI SAMBUY. Prego un'ultima volta il Ministero di accettarla.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta dell'onorevole Di Sambuy, il quale propone che si aggiunga alla tabella C, la linea Chieri-Moncalvo, quale variante della Torino-Casale, proposta che non è accettata nè dal Ministero nè dalla Commissione.

(Dopo prova e controprova la proposta dell'onorevole Di Sambuy è respinta.)

Ora viene la linea Carmagnola-Bra. Non vi è su questa linea nessun iscritto.

FAVALE. Chiedo di parlare.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Rimanderemo allora a domani il seguito di questa discussione. Intanto dichiaro chiusa la votazione. Si procederà alla numerazione dei voti.

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SULL'ANDAMENTO DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sull'andamento del-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

l'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia pel secondo semestre 1878. (V. Documento, n° XLI.)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

L'onorevole Presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

Li prego, onorevoli colleghi, di riprendere i loro posti e di far silenzio.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io sono costretto di fare alla Camera una proposta che potrà parere singolare, ma che mi è dettata dalla necessità delle cose. Domani comincia nell'altro ramo del Parlamento la discussione di una legge importantissima, votata già da questa Camera, della legge per la diminuzione e successiva abolizione della tassa sui cereali. La Camera comprenderà che io mi trovo nell'assoluta necessità di assistere a questa discussione; ma anche alla discussione attuale io sento il bisogno e il dovere di assistere; perciò, non potendo dividermi in due, non potendo essere presente in due luoghi, come qualche santo del calendario (*Si ride*), io pregherei la Camera di acconsentire che le discussioni della Camera, nei giorni durante i quali sarà discussa nell'altro ramo del Parlamento la legge sul macinato, abbiano luogo in tali ore che mi permettano di assistere alle due sedute...

Voci. Sì! sì! sì!

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. E il modo sarebbe questo: la Camera potrebbe riunirsi alle 10 e continuare le sue sedute fino alle tre. Io potrei assistervi; e dopo la seduta della Camera potrei assistere anche a quella del Senato. (*Bravo! Benissimo!*) In questo modo potrò fare atto di presenza alla Camera ed al Senato per due questioni che grandemente interessano il paese, impiegandovi tutta intiera la giornata.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio propone che da domani in poi le sedute della Camera incomincino alle 10 antimeridiane per continuare fino alle 3 pomeridiane.

Voci. E gli uffici?

PRESIDENTE. Si sospenderanno, o si delibererà in altro modo. Cominciamo intanto a votare questa proposta, poi penseremo agli uffici.

Non essendovi opposizioni questa proposta s'intende approvata.

(È approvata.)

Io aggiungo che essendo necessario che alcuni degli uffici esaminino qualche legge che fu dagli altri uffici esaminata, e che tutti esaminino qualche legge speciale; così io credo che gli uffici, finchè abbiano esaurito il loro compito, potrebbero riunirsi

dalle 4 alle 6 pomeridiane nei giorni di martedì, giovedì e sabato.

Onde domani gli uffici si riuniranno alle 4 pomeridiane.

ANNUNZIO DI UNA DOMANDA D'INTERPELLANZA DEL DEPUTATO CARNAZZA AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.

PRESIDENTE. Ora do lettura di una domanda d'interpellanza rivolta al presidente del Consiglio:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare S. E. il presidente del Consiglio sulle promesse fatte alla città di Noto sull'applicazione della legge di luglio 1866 per la soppressione delle corporazioni religiose nella provincia di Siracusa e sulla posizione fatta ai municipi di Avola e Rosolini. »

Carnazza.

Domando all'onorevole presidente del Consiglio se e quando intenda di rispondere a questa interpellanza.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Mi riservo di indicare domani in quale tornata potrò accettare questa discussione.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Carnazza, l'onorevole Presidente del Consiglio si riserva di dire domani quando potrà rispondere alla sua interpellanza, poichè il regolamento gli dà questa facoltà.

CARNAZZA. Sta bene.

RISULTATO DELLA VOTAZIONE SUI DISEGNI DI LEGGE DISCUSSI NELLA TORNATA ANTIMERIDIANA.

PRESIDENTE. Risultamento della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Leva militare sui giovani nati nel 1859.

Presenti e votanti	248
Maggioranza	125
Voti favorevoli	228
Voti contrari	20

(La Camera approva.)

Ossario sul Gianicolo per gli Italiani morti nella difesa e nella liberazione di Roma negli anni 1849 e 1870.

Presenti e votanti	248
Maggioranza	125
Voti favorevoli	212
Voti contrari	36

(La Camera approva.)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 16 GIUGNO 1879

Spesa straordinaria pel secondo cambio decennale delle cartelle al portatore dei consolidati 5 e 3 per cento.

Presenti e votanti	248
Maggioranza	125
Voti favorevoli	225
Voti contrari	23

(La Camera approva.)

Domattina alle 10 seduta pubblica. Alle 4 riunione degli uffici.

La seduta è levata alle 6 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI

Reggente l'ufficio di revisione.